Bundel - Gemeenteraad van 15 juli 2021

Agenda bijlagen

AVG-VERSIE Lijst Ingekomen Stukken t.b.v. raadsvergadering d.d. 15 juli 2021.docx

1 Opening

2 Vaststellen agenda

3 Ingekomen stukken

4 Geheimhouding

Er is geen geheimhouding

5 Notulen raadsvergadering, Integrale voorbereidende vergadering en stemraad van 3 juni 2021 en notulen raadsvergadering en stemraad 17 juni 2021

- 8e vergadering gemeenteraad 3 juni 2021.doc
- Integrale voorbereidende vergadering 3 juni 2021.doc
- Stemagenda raad 3 juni 2021.doc
- 9e vergadering gemeenteraad 17 juni 2021.doc
- 10e vergadering gemeenteraad 17 juni 2021.docx
- Stemagenda raad 17 juni 2021.doc

6 Notulen Vragenuur 3 en 10 juni en 1 juli 2021

- 20210610 vragenuur.doc
- 20210603 vragenuur.doc
- 20210701 vragenuur.doc

7 Actuele moties

Dit agendapunt wordt vanavond als eerste behandeld

8 Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021-2025

Wethouder Voortman
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden ondersteund door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen:
Onderzoek en innovatie;
Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
Dynamische digitale economie;
Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties;
Grondrechten en ethiek in de digitale tijd;
Digitale inclusie.
We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat, en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.

- Dossier 1169 voorblad
- Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021-2025 (april 2021).docx
- Visie Digitale Stad (april 2021).pdf
- Actieagenda Digitale stad 2021 (april 2021).docx
- Voorbeelden van digitalisering in de opgaven.docx
- Coalition of Cities for Digital Rights.pdf
- STVV Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2020-2025 (na cie M&S).pdf
- STVV Visie Digitale Stad 2020-2025 (na cie M&S).pdf
- Raadsbesluit Visie Digitale Stad 2021-2025.pdf

8.1 Stafnotitie Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021 - 2025

- 20210619 Stafnotitie Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021 - 2025.docx

9 Debat Utrecht Marketing

Wethouder Verschuure
Status: B
De fracties van de PvdA en de PvdD hebben na het commissiedebat, over de verlenging van het contract met Utrecht Marketing, behoefte enige kaders toe te voegen vanuit de Gemeenteraad. Deze kaders dienen een inhoudelijk doel ten aanzien van het invulling geven aan de stevige aanbevelingen in de evaluatie en het beter positioneren van deze organisatie om aan hun taken invulling te geven. Als ook het nadrukkelijke doel de raad tussentijds zo nodig in positie te brengen bij te sturen. Dit laatste is eveneens ingestoken vanuit de kritische evaluatie van Berenschot en de waarde die deze fracties hechten aan een goede opvolging van de bijbehorende aanbevelingen.

Dossier 1929 voorblad

Raadsbrief Utrecht Marketing.pdf

Bijlage Implementatie aanbevelingen Berenschot.pdf

Bijlage Naamswijziging.pdf

10 Debat Regionale Huisvestingsverordening in relatie tot de U10 Governance

Wethouder Diepeveen
Status: B
In september 2021 vindt de tweede bestuurstafel over de evaluatie van de regionale huisvestingsverordeningplaats. De fracties zijn blij dat de regio deze tweede tussenstap inlast om op die manier ook meer ruimte te geven aan de raden om hun colleges kaders mee te geven (twee-fasen besluitvorming). Want op deze bestuurstafel liggen de definitieve voorstellen voor aanpassingen van de verordening voor, die in het najaar ter besluitvorming aan de gemeenteraden worden aangeboden. Op verzoek van de commissie van 27 mei 2021 heeft het college een aanvullende brief gestuurd met de voorliggende aanpassingen en de duiding hiervan in de Utrechtse context.
De fracties van Student & Starter, VVD, PVV, SBU, D66, PvdA, CDA, Groenlinks, Denk, SP en PvdD agenderen deze brief voor de raad en spreken in de gemeenteraad van 15 juli met elkaar en het college over de evaluatie van de huisvestingsverordening. De fracties willen het bij het raadsdebat hebben over de aanpassingen die volgens hen moeten worden gedaan naar aanleiding van de evaluatie van de huisvestingsverordening. Hierbij kan het in ieder geval gaan over de bezettingsgraad van de sociale huurwoningen, de wenselijkheid van het verloten van een bepaald percentage van de voorraad, behoud van wachttijden en het bevorderen van de doorstroom. Verder willen de fracties ook in debat over de aanpassingen die op de wensenlijst van gemeente Utrecht staan en niet regionaal besproken worden, zoals bijvoorbeeld de regelingen rondom splitsen en omzetten. Bij deze onderwerpen is het belangrijk te zien waar de belangen van Utrecht en de regiogemeenten uiteenlopen.

10.1 Raadsbrief Regionale huisvestingsverordening: aanvullende gegevens en terugkoppeling regionale bestuurstafel

Dossier 1994 voorblad

Raadsbrief Regionale huisvestingsverordening - aanvullende gegevens en terugkoppeling.pdf

Aanvullende cijfers woonruimteverdeling RIGO.pdf

11 Debat Raadsbrieven Plan van aanpak sportpark Overvecht-Noord

Wethouder Van Ooijen
Status: B
Naar aanleiding van de commissiebehandeling maken de fracties van CDA, PvdA, VVD, PVV, SBU en SP zich grote zorgen over de verdere uitvoering van het plan voor sportpark Overvecht-Noord. Genoemde fracties zijn van mening dat de inzet van de wethouder om tot een bevredigende oplossing te komen voor alle betrokken verenigingen onvoldoende is. Het huidige plan voldoet niet om een oplossing dichterbij te brengen. De fracties wensen kaders te stellen waarmee de betrokken verenigingen perspectief wordt geboden en een uitspraak te doen over de betrokkenheid van de raad bij het vervolg.

11.1 Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord

Dossier 1907 voorblad

Herinrichtingplan.pdf

Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord.pdf

11.2 Raadsbrief Tijdelijke situatie sportpark Overvecht Noord

Dossier 2011 voorblad

Raadsbrief Tijdelijke situatie sportpark Overvecht Noord.pdf

12 Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid

Wethouder Klein
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Verordening op de elektronische bekendmaking in te trekken.
2. Het stadskantoor aan te wijzen als locatie waar wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van stukken van de gemeenteraad, fysiek ter inzage worden gelegd.
3. Het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282) in te trekken.

Dossier 1871 voorblad

Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid.docx

Intrekkingsbesluit raad Verordening elektronische bekendmaking.docx

Bijlage bij raadsvoorstel - Raadsbesluit toetsingskader uit 2003.pdf

Bijlage bij raadsvoorstel - Kwaliteitskader regelgevingsbeleid uit 2003.doc

Raadsbrief Wijziging Bekendmakingswet en project Verbetering Utrechtse regelingen.docx

Raadsbesluit Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid.pdf

12.1 Stafnotitie Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid

Stafnotitie bij Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking.docx

12.2 Raadsbrief Aanvullende informatie Elektronische bekendmaking en terinzagelegging

Dossier 2047 voorblad

Raadsbrief Aanvullende informatie Elektronische bekendmaking en terinzagelegging.pdf

13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Wethouder Verschuure
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De visie 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
a. De groene stad
b. De verbonden stad
c. De compacte stad
d. De inclusieve stad
e. De toekomstbestendige stad
f. De vertraagde stad
2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b. Overvecht
c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6
3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.
4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
a. Geen dak blijft onbenut
b. Groen tenzij
c. Circulair tenzij
d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling
2
5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.
6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).
Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.
7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.
8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Dossier 1787 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad (juli 2021).docx

Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (na verwerking amendementen).pdf

Reactienota Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad RSU 2040.pdf

Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (juli 2021).pdf

1 antwoordbrief Provincie Utrecht.docx

1 Inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

1a Bijlage 1 Vragen & opmerkingen inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

2 antwoordbrief gemeente IJsselstein.docx

2 inspraakreactie gemeente IJsselstein RSU 2040.pdf

3 antwoordbrief gemeente Zeist.docx

3 Inspraakreactie Zeist RSU 2040.pdf

4 antwoordbrief gemeente Nieuwegein.docx

4 inspraakreactie gemeente Nieuwegein RSU 2040.pdf

5 antwoordbrief gemeente Stichtse Vecht.docx

5 inspraakreactie Stichtse Vecht RSU 2040.pdf

6 antwoordbrief hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.docx

6 inspraakreactie Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.pdf

7 antwoordbrief Waternet.docx

7 Inspraakreactie Waternet op RSU 2040.pdf

8 antwoordbrief STUW.docx

8 inspraakreactie STUW RSU 2040.pdf

9 Brief aan DNU nav inbreng bijeenkomst 16 februari.docx

10 antwooordbrief Eneco.docx

10 inspraakreactie Eneco RSU 2040.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad (na S&R).pdf

STREKT TER VERVANGING Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (na S&R).pdf

Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040 (NIET IN WERKING) (20210818)

Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040 (IN WERKING PER 30 SEPTEMBER 2021).pdf

13.1 Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav Raadsinformatiebijeenkomst

Dossier 1939 voorblad

Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav RIB.pdf

Bijlage bandbreedtes bij Memo Nadere informatie over de RSU 2040.pdf

13.2 Petitie Actiegroep Binnenstad030

Deze petitie is op 1 juni jl. aangeboden aan de gemeenteraad.
De petitie kan ook worden betrokken bij de bespreking van agendapunt 8, Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040.

Petitie Actiegroep Binnenstad030 over RSU -Mobliteitsplein en Parkeervisie.pdf

13.3 Brief Wijkplatform Overvecht over Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU

Brief Wijkplatform Overvecht over Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU.pdf

13.4 E-mail Buren van Lage Weide over Opnieuw windmolens op Lage Weide

E-mail Buren van Lage Weide over Opnieuw windmolens op Lage Weide.pdf

14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040

Wethouder Van Hooijdonk
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:
a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden;
c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
e. Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OVnetwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u;
g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
2
j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
2. Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:
a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer;
b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat;
c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten;
d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.
3. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 'op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Dossier 1792 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Mobiliteitsplan 2040.docx

Mobiliteitsplan 2040 (na verwerking amendementen).pdf

Bijlage 1 Mobiliteitsplan 2040.pdf

Bijlage 2 Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan.docx

Bijlage 2.1 Overzicht inspraakreacties en beantwoording (Juni 2021).pdf

Bijlage 3.1 Antwoordbrief Provincie Utrecht.docx

Bijlage 3.1 Reactie provincie Utrecht.pdf

Bijlage 3.2 Antwoordbrief gemeente De Bilt.docx

Bijlage 3.2 Reactie gemeente De Bilt.pdf

Bijlage 3.3 Antwoordbrief gemeente Nieuwegein.docx

Bijlage 3.3 Reactie gemeente Nieuwegein.pdf

Bijlage 3.4 Antwoordbrief ProRail.docx

Bijlage 3.4 Reactie ProRail.pdf

Bijlage 3.5 Antwoordbrief Rijkswaterstaat.docx

Bijlage 3.5 Reactie Rijkswaterstaat.pdf

Bijlage 3.6 Antwoordbrief NS.docx

Bijlage 3.6 Reactie NS.pdf

Bijlage 3.7 Antwoordbrief Politie.docx

Bijlage 3.7 Reactie Politie.pdf

Bijlage 4 Samenvatting wijzigingen Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB.pdf

Bijlage 5 Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort.pptx

Bijlage 6 Participatieverslag Zuidpoort.pdf

Raadsbrief Mobiliteitsplan 2040.docx

1. Rapport evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.docx

2. Rapport impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad.pdf

Raadsbesluit Mobiliteitsplan 2040.pdf

14.1 Raadsbrief Beantwoording toezeggingen raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 nav commissievergadering 1 juli

Dossier 2059 voorblad

Raadsbrief Beantwoording toezeggingen raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 nav commissievergadering 1 juli.pdf

Technische rapportage mobiliteitsplan 2040.pdf

15 Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief

Wethouder Verschuure
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin:
wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht;
aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.

Dossier 1814 voorblad

Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief.pdf

Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (juni 2021).docx

Zienswijzebrief concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (juni 2021).docx

Bijlage - De verwerking van de moties & amendementen contour REP.pdf

Bijlage - De verwerking van de moties & amendementen beoordelingskader.pdf

Bijlage - Beoordeling concept IRP op basis van aangepast beoordelingskader REP.pdf

Bijlage - Stand van zaken en vooruitblik - Participatie Integraal Ruimelijk Perspectief.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief.pdf

STREKT TER VERVANGING Zienswijzebrief concept Integraal Ruimtelijk Perspectief.pdf

Raadsbesluit Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief.pdf

15.1 Overzicht regionale besluitvorming concept-IRP.

Overzicht regionale besluitvorming concept-IRP.docx

16 Raadsvoorstel Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Wethouder Diepeveen
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. te verwerken.
2. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.

Dossier 1938 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o..docx

Vaststellingsrapport Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. (juli 2021).docx

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. (juli 2021, aangevuld).pdf

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01(juli 2021).pdf

Link naar RO publiceer- vaststelling Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Zeehaenkade (juli 2021, aangevuld).docx

Raadsbrief Verzoek termijn vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6.docx

STREKT TER VERVANGING Vaststellingsrapport Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6 Zeehaenkade e.o..pdf

STREKT TER VERVANGING Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. (aangevuld).pdf

STREKT TER VERVANGING NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.pdf

STVV Raadsbrief Aanvullende informatie bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade.pdf

Raadsbesluit Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.pdf

17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied

Wethouder Diepeveen
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder 'van gevel tot gevel' van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.
2. Het college opdracht te geven om samen met eigenaren van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expert-oordeel' voor de kostenverdeling uit te werken en over de voortgang ieder half jaar aan de raad te rapporteren.
3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.
4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.
5. Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.

Dossier 1798 voorblad

Raadsvoorstel programmaplan wervengebied (juni 2021).docx

Programmaplan wervengebied.pdf

Advies commissie van wijzen De vergeten Burenplicht.pdf

Voorlopige expertbeoordeling belaastbaarheid middeleeuwse kelders.pdf

Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht.pdf

Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren.pdf

Participatieverslag.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel programmaplan wervengebied (na S&R).pdf

Raadsbesluit Programmaplan wervengebied.pdf

17.1 Raadsbrief Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven

Dossier 1947 voorblad

Raadsbrief Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven.pdf

Bijlage Mogelijke schadeoorzaken kelders wervengebied.pdf

17.2 Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied

Dossier 1930 voorblad

Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst Wervengebied.pdf

Bijlage beantwoording vragen RIB Wervengebied.pdf

17.3 Ingezonden stukken Keldergewelf, de GrachtenComités

Reactie op raadsvoorstel College.pdf

20210526154416_agendastukken Vergadering van de Commissie Stad en Ruimte aa_1.pdf

20210526154416_brief-aan-de-RaadsCommissie-Stad-en-Ruimte_2.pdf

20210526154416_CvWW - aantekeningen bij raadsvoorstel BW - 20-05-2021_4.pdf

Brief comité (van keldereigenaren) Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht over schade aan werfkelders incl. 4 bijlagen.pdf

Brief comités Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht over aanpak kelderwerven incl. bijlage 5 .pdf

E-mail comités werven over schadeoorzaken en financiën + brief en bijlage.pdf

Brief t.b.v. behandeling raadsvoorstel werven.pdf

17.4 Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied

Dossier 2045 voorblad

Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied.pdf

18 Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

Wethouder Eerenberg
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Het Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor actualisering van het vastgoedbeleidskader:
a) Functionele benadering van het vastgoed met de vier scenario's
1. Beleidsvulling,
2. Activistisch leegstandsbeheer
3. Vastgoed in transitie;
4. Verkoop als laatste optie;
en bijbehorende instrumenten strategische visie, pandvisie, dashboards, Makelpunt en leegstandsbeheerder;
b) Technische benadering van het vastgoed met het waardenwiel en bijbehorende instrumenten:
1. Bouw Informatiemodellering
2. Parametrisch Ontwerpen
3. Levenscycluskostenanalyse

Dossier 1759 voorblad

Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed.docx

Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed.docx

Plan van aanpak Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed (April 2021).docx

Raadsbesluit Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed.pdf

18.1 Raadsbrief Technische bijeenkomst Ambitiedocument Maatschappelijke Waarde Vastgoed

Dossier 1952 voorblad

Raadsbrief Technische bijeenkomst Ambitiedocument maatschappelijke meerwaarde.pdf

19 Raadsvoorstel Actieprogramma Samen stad maken Initiatief

Wethouder Klein
Status: B
Dit punt wordt doorgeschoven naar de raadsvergadering van 16 september 2021
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De volgende ambities bij het werken aan initiatief vast te stellen:
a) We staan klaar voor de grote diversiteit aan initiatiefnemers met primair een lokaal belang. Om initiatieven die het publiek belang dienen zo goed mogelijk te ondersteunen, te faciliteren en verder te helpen.
b) We willen de positieve effecten van initiatieven behouden, ook na de initiatieffase. We werken aan betere aansluiting van nieuwe initiatieven op regulier beleid en op de doorontwikkeling van initiatieven.
c) We geven ruimte aan initiatieven en werken aan een duidelijke en transparante afweging voor ondersteuning in financiering of ambtelijke bijdrage. We zorgen voor heldere rollen en processen.
d) We vinden het belangrijk dat iedereen initiatief kan nemen. Voor de mensen waarvoor dit niet vanzelfsprekend is, zorgen we voor aanmoediging en extra ondersteuning
2. De volgende leidende principes te hanteren bij het werken aan initiatief:
a) Een gezonde stad kan niet zonder initiatiefnemers.
b) Initiatieven zijn ván de stad.
c) We leren continu en we ontwikkelen door
d) We bekijken initiatieven integraal en werken en denken in maatschappelijke waarden
e) We kijken vooruit naar de fase na het initiatief.
f) Maatwerk is nodig, maar structuur kan helpen.
g) Wel beter, niet meer geld.
h) Verder met initiatief aan de hand van routekaart LSA.
3. De agenda met daarin de volgende actielijnen vast te stellen:
a) Communiceren en doorontwikkelen bewonersbod en zelfbeheer
b) Verdere inzet van buurtbudgetten uitwerken
c) Samenwerkingsnetwerk versterken
d) Ondersteunen en versoepelen processen
e) Doorontwikkelen participatie en inclusie bij initiatieven
f) Verdiepen vraagstuk zeggenschap
4. Het Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief vast te stellen, zodat de actielijnen, fasering en prioritering verder vorm kunnen krijgen in samenwerking met de partners in de stad.

Dossier 1819 voorblad

Raadsvoorstel Actieprogramma Samen stad maken Initiatief.docx

Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief 2021-24.pdf

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 15 JULI 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
26-05-2021	Bestuurlijke zaken	Provincie Utrecht - Programmateam Sterk Utrechts Bestuur - zaaknr. 8991033	Nulmeting programma Sterk Utrechts Bestuur, gericht op het verbeteren van de samenwerking tussen gemeenten, waterschappen en provincie.	Voor kennisgeving aannemen
15-06-2021	Groen	Werkgroep Odenvelt tot de Ham zaaknr. 8991219	Beleid m.b.t. het vergroenen van de geluidswallen	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. De afzender roept de gemeenteraad op om op korte termijn beleid te ontwikkelen en over te gaan tot het beplanten van de zijde van geluidsschermen die binnen de grenzen van de gemeente staan.
13-06-2021	Ruimtelijke Ontwikkeling	Buren van Lage Weide - zaaknr. 8994128	Geen windmolens op Lage Weide	De inhoud betrekken bij de behandeling van het voorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 van de commissievergadering d.d. 1 juli 2021 en de behandeling van het voorstel Regionale Energiestrategie 1.0.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 15 JULI 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
18-06-2021	Openbare Orde en Veiligheid	VuurwerkCheck - zaaknr. 8995872 BMT 21 42	Verzoek om standpunt van VuurwerkCheck toe te lichten	Ter afdoening in handen te stellen van het college en haar verzoeken de raad over het proces te informeren
23-06-2021	Openbare Orde en Veiligheid	De heer B. J., Koningsdal Vuurwerk - zaaknr. 9002766	Mogelijk lokaal afsteekverbod siervuurwerk	Voor kennisgeving aannemen. Desgewenst kunnen de afzonderlijke fracties hier ook zelf actie op ondernemen. Het college heeft onlangs in een raadsbrief aangegeven dat een voorstel voor een verbod op het afsteken van vuurwerk door particulieren in Utrecht na de zomer aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.
28-06-2021	Circulaire Economie	Mevrouw J. V. - zaaknr. 9023068	Antwoord op brief Afvalinzameling van 22 juni van wethouder Klaas Verschuure	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
30-06-2021	Ruimtelijke Ontwikkeling	Bewonersoverleg Rijnsweerd - zaaknr. 9025788	Afschrift brief zoals gericht aan het College B&W Utrecht, Zorgen over de organisatie van de participatie van de bewoners van onze buurt met betrekking tot de ontwikkelingen rond het USP	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
26-06-2021	Handhaving	De heer P. P. - zaaknr. 9035385 BMT 21 43	Overlast terrassen café Ubica en Café Twintig + reactie gemeente Utrecht	Voor afdoening in handen stellen van het college.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 15 JULI 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
30-06-2021	Openbare Orde en Veiligheid	Stichting Vuurwerkdealers Nederlands Consumentenvuurwerk - zaaknr. 9040266	Informatie inzake mogelijke afweging lokaal afsteekverbod vuurwerk	Voor kennisgeving aannemen. Desgewenst kunnen de afzonderlijke fracties hier ook zelf actie op ondernemen. Het college heeft onlangs in een raadsbrief aangegeven dat een voorstel voor een verbod op het afsteken van vuurwerk door particulieren in Utrecht na de zomer aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.
30-06-2021	Mobiliteit	Bewonersbelangenvereniging Maliebaan en omgeving - zaaknr. 9040664	Herinrichting Maliebaan	Voor kennisgeving aannemen
29-06-2021	Wonen	De heer G.J. v. V., mede namens ondergetekenden brief - zaaknr. 9022949	Afschrift brief zoals verzonden aan directeur Mitros Wonen over structurele problemen met vocht en schimmel niet opgelost	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
01-07-2021		De heer J. Koppelaar, raadslid gemeente Utrecht - zaaknr. 9040921	Verzoek tot verlenging van tijdelijke vervanging	Voor kennisgeving aannemen

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 15 JULI 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
01-07-2021	Mobiliteit	Platform Zuidelijke Binnenstad - zaaknr. 9041644 BMT 21 44	Vervolgpetitie “Een veilige en toegankelijke straat" - zoals op 1 juli 2021 aangeboden aan de voorzitter van de gemeenteraad	Ter afdoening in handen stellen van het college met het verzoek dit te betrekken bij de in voorbereiding zijnde voorstellen inzake het voetgangersgebied (incl. bijbehorende participatie).
03-07-2021	Volksgezondheid	GGD regio Utrecht - zaaknr. 9042239	Vastgestelde begroting 2022 GGD regio Utrecht	Voor kennisgeving aannemen
02-07-2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD) - zaaknr. 9042496 BMT 21 45	Aanbieding ontwerp eerste bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht aan raden en staten voor zienswijze	Voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De RUD heeft de eerste bestuursrapportage 2021 voor zienswijze aan de raad gestuurd. Het college is gevraagd een raadsvoorstel zienswijze voor de gemeenteraad voor te bereiden. We verwachten deze zienswijze op 9 september te bespreken in de cie S&R mits de zienswijze een week van te voren aan de raad wordt toegezonden. In de brief wordt gevraagd om eventuele zienswijze uiterlijk vrijdag 27 augustus 2021 aan de RUD toe te zenden. Vanwege het vakantiereces is de wettelijke termijn van 8 weken voor de zienswijzeprocedure zo maximaal mogelijk verlengd. Echter, de behandeling van de zienswijzen en de bestuursrapportage staat gepland in het overleg van het Algemeen Bestuur van 30 september 2021. Om dit mogelijk te maken moet de bestuursrapportage met zienswijzen uiterlijk 20 september aan het Algemeen Bestuur worden verzonden.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 15 JULI 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
05-07-2021	Erfgoed	Provincie Utrecht - zaaknr. 9042709	Afschrift toezichtbrief informatie- en archiefbeheer 2019 - 2020 zoals verzonden aan B&W Utrecht	Voor kennisgeving aannemen
09-07-2021	Onderwijs	NUOVO scholen - zaaknr. 9079228 BMT 21 46	Spoedaanvraag in de zin van artikel 19 van de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs Gemeente Utrecht iz uitbreiding van de huisvesting van X11	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.
09-07-2021	Onderwijs	NUOVO scholen - zaaknr. 9079298	Reactie op brief college B&W d.d. 25 juni 2021 over tijdelijke huisvesting openbaar onderwijs	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
29-06-2021	Onderwijs	Bezorgde ouders International School Utrecht (ISU) - zaaknr. 9079747 BMT 21 47	Vraag om steun oplossen van de huisvestingsproblematiek van de International School Utrecht (ISU)	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

8e vergadering - 3 juni 2021

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 3 juni te 12.15 uur.

Voorzitter: mevrouw S.A.M. Dijksma, burgemeester.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Ferket, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kaplan, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening van de vergadering.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet alle raadsleden en de mensen die meekijken of -luisteren van harte welkom bij de raadsvergadering. Zoals bekend vergadert de gemeenteraad binnen de coronamaatregelen. De stemming over de voorstellen die vanmiddag worden besproken, zal plaatsvinden in de aansluitende digitale stemvergadering.
Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen.
De vergadering begint met een ceremonieel onderdeel. Sophie Schers gaat met ziekteverlof. Hasan Kaplan zal haar vervangen. De burgemeester wenst Sophie namens iedereen heel veel sterkte. Ze hoopt dat Sophie op 23 september weer aanwezig zal zijn.

Installatie tijdelijk raadslid GroenLinks.

Proces-verbaal van de zitting van de commissie tot het onderzoek van de geloofsbrieven van een nieuwbenoemd lid van de raad van de gemeente Utrecht.

De heer **Gilissen** (voorzitter commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven) meldt dat de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven van nieuwbenoemde leden van de raad van de gemeente Utrecht, bestaande uit de leden Corine van Dun, Eva Oosters en hijzelf, de geloofsbrieven van het op 3 juni 2021 benoemd verklaarde lid van de raad van de gemeente Utrecht, Hasan Kaplan, heeft onderzocht. De commissie is tot de conclusie gekomen dat Hasan Kaplan voldoet aan de wettelijke vereisten voor het raadslidmaatschap en dat hij geen betrekking bekleedt die onverenigbaar is met

het raadslidmaatschap. De commissie adviseert daarom om Hasan Kaplan toe te laten als lid van de raad van de gemeente Utrecht.

Hierna wordt zonder stemming besloten overeenkomstig het advies van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven.

De heer Kaplan legt hierna in handen van de voorzitter de in de Gemeentewet voorgeschreven belofte af.

De **voorzitter** feliciteert de heer Kaplan van harte met zijn benoeming als raadslid. Zij overhandigt hem de traditionele bos kleurrijke bloemen en de Gedragscode Integriteit, een boekje dat alle nieuwe raadsleden krijgen. Zij wenst de heer Kaplan veel succes.
(Applaus.)

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

De **voorzitter** heropent de vergadering en meldt dat er geen berichten van verhindering zijn ontvangen.

2. Vaststelling agenda.

   De agenda wordt zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

3. Ingekomen stukken.

   Met betrekking tot de ingekomen stukken wordt zonder stemming besloten overeenkomstig hetgeen daaromtrent is voorgesteld.

4. Bekrachtiging geheimhouding.

   De voorzitter stelt voor om, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet, de door het college opgelegde geheimhouding van de documenten zoals vermeld in de bij de agenda gevoegde bijlage, te bekrachtigen.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel van de voorzitter besloten.

5. Notulen geheime raadsvergadering 8 april 2021, integrale voorbereidende vergadering, raadsvergadering en stemraad van 22 april 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

   De heer **Gilissen** (VVD) kan instemmen met de inhoud van het verslag van 8 april 2021, maar hij stelt vast dat er geen expliciet besluit ligt over de duur van de geheimhouding. Hij verzoekt de griffier na te gaan of op een gegeven moment delen van het verslag openbaar gemaakt zouden kunnen worden.

   De **voorzitter** beaamt dat dit een verstandig voorstel is.

6. Notulen Vragenuur 22 april 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

8. Herbenoeming vier leden van de Raad van Toezicht van NUOVO Scholen, met verschillende einddata voor de zittingstermijn.

   De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) zegt dat zijn partij hiermee zal instemmen, maar hij vindt de CV's zo marginaal dat het moeilijk is hier een mening over te vormen.

   Hierna wordt zonder stemming besloten mevrouw A.M.L.J. van Beek, de heer F. Bouchtaoui, mevrouw M.V. Eussen en de heer J.G.E.J. Telkamp te herbenoemen als leden van de Raad van Toezicht van NUOVO Scholen per 1 augustus 2021.

9. Raadsvoorstel Zienswijzen ontwerpbegrotingen 2022 recreatieschappen De Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

10. Raadsvoorstel Zienswijze conceptbegroting 2022 GGDrU.

    De **voorzitter** merkt op dat de raad hierover op 2 juni 2021 een strekt ter vervanging heeft ontvangen.

    Hierna wordt zonder stemming overeenkomstig het voorstel besloten.

11. Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2022-2025 Het Utrechts Archief.

    De **voorzitter** merkt op dat de raad hierover op 2 juni 2021 een strekt ter vervanging heeft ontvangen.

    Hierna wordt zonder stemming overeenkomstig het voorstel besloten.

12. Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek: "Zo sterk als de zwakste schakel. Een onderzoek naar de informatieveiligheid in de gemeente Utrecht".

    Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

13. Warmteplan Beursgebied.

    De heer **Van Deún** (PVV) zegt dat de PVV dit warmteplan niet realistisch vindt. Het maakt de verwarming en dus de kostprijs van woningen onnodig duur voor inwoners. Een lage vastrecht-bijdrage en een gereguleerde warmteprijs hebben voor de stadsverwarming nog nooit geholpen. Daarom is de PVV tegen dit voorstel.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) heeft gepleit voor meer nadruk op de belangen van de bewoners, onder andere via de prijsvorming. Dat is nu in de strekt ter vervanging voorgelegd. Er staat dat een korting op het vastrecht wordt bedongen, maar de prijs voor warmte volgt het reguliere tarief van de ACM. De ChristenUnie vindt de prijsregulering door de Autoriteit Consument & Markt ondermaats. Maar aangezien dit een landelijke discussie is, die deze raad niet kan beïnvloeden, steunt de ChristenUnie het warmteplan nu wel. De prijsvorming zal goed in de gaten gehouden worden en er wordt eventueel op een later moment op teruggekomen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat de VVD zich ook meermalen druk heeft gemaakt over de prijsvorming bij stadsverwarming. Hij sluit zich aan bij de stemverklaring van de ChristenUnie.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat ook Stadsbelang Utrecht zich zorgen maakt over de prijsvorming. Stadsbelang Utrecht volgt de lijn van de PVV en zal tegen stemmen.

De **voorzitter** stelt vast dat er een meerderheid voor het voorstel is.

Hierna wordt zonder stemming overeenkomstig het voorstel besloten.

De leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en PVV verkrijgen op hun verzoek aantekening in de notulen, dat zij zich met de genomen beslissing niet hebben verenigd.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt deze stemming wat opmerkelijk. Moet niet geïnventariseerd worden wie voor en wie tegen is? Of gaat de voorzitter er gevoeglijk vanuit dat degenen die hun mond niet opendoen voor het voorstel stemmen?

De **voorzitter** legt uit dat dit bij A-punten zo wordt gedaan. Bij een B-punt wordt geïnventariseerd wie voor en tegen zijn.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na hervatting van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

14. Transitievisie Warmte deel I.

De heer **Schreuder** (D66) dient mede namens Student & Starter en de ChristenUnie motie 100 in. Deze motie draagt het college op:

1. Om bij de uitwerking van de Transitievisie Warmte deel II de volgende uitgangspunten mee te nemen:
    a. ruimte maken voor bewonersinitiatieven die in staat zijn om een alternatief voor aardgas vorm te geven dat invulling geeft aan de genoemde publieke(rand)voorwaarden die vooruit kunnen lopen op de wijkaanpak;
    b. ruimte te blijven maken voor kleinere experimenteren om kennis en ervaring op te doen voor de wijkaanpak door verder te gaan met de Expeditie Warmte;
    c. de ondersteuning voor bewonersinitiatieven te intensiveren en uit te werken op welke manier dit gebeurt;

2. Voor zover dit niet past binnen de eigen budgettaire ruimte hiervoor ook blijvend te lobbyen voor aanvullende financiering vanuit het rijk zodat de transitievisie echt met bewoners vorm kan krijgen.

De tweede motie die hij indient, mede namens GroenLinks en de PvdA, is motie 101. Deze motie draagt het college op bij het bepalen van de volgorde van wijken in deel II ook gemotiveerd uit te werken hoe deze keuzes samenhangen met de beschikbaarheid van duurzame bronnen, de verwachte verduurzaming van het bestaande warmtenet en hoe de volgorde doorwerkt op de netto broekkasgasuitstoot die met het warmtegebruik gepaard gaat.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) dient motie 102 in (Warmtevisie is gebaat met betere regievoering bij bewonersinitiatieven en bij minimaliseren monopolypositie van o.a. Eneco), mede namens zijn collega Işik en de heer Van Heuven van de Partij voor de Dieren.
De motie draagt het college op:

1. Van tevoren en in overleg met de bewoners en andere (energie)stakeholders goede definitie en vorm te geven aan je eigen regierol;
2. Deze regierol op een effectieve manier toe te passen zodat de bewonersinitiatieven meer ruimte krijgen en ondersteund worden om te komen tot wijk/buurtgerichte kleinen grootschalig energieplannen;
3. Het punt 1 en 2 zo toe te passen zodat de monopoliepositie van grote energiebedrijven als Eneco zoveel mogelijk geminimaliseerd wordt zodat de bewonersinitiatieven en kleinschalige energiebedrijven meer ruimte krijgen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) dient twee moties in. Motie 103 (Stop met nieuwe biomassacentrales, houd alternatieven open) draagt het college op:

- breed uit te spreken dat nieuwe biomassacentrales in Utrecht niet welkom zijn;
- het juridisch mogelijk te maken, bijvoorbeeld via de Omgevingswet, dat er geen nieuwe vergunningen meer afgegeven hoeven te worden bij een eventuele aanvraag van een nieuwe biomassacentrale.

Motie 104 (Oproep tot afschaffen SDE-subsidies voor biomassa), mede ingediend namens de heer Van Heuven van de Partij voor de Dieren, draagt het college op bij het Rijk te pleiten voor het permanent afschaffen van de SDE-subsidies voor biomassa.

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) zegt dat haar collega bij de voorbereidende vergadering vroeg om twee toezeggingen. Ten eerste herhaalde de wethouder dat ze een bijsluiter gaat maken bij de routekaart van de Eneco en dat ze verder geen middelen heeft om de markt te ordenen. Daar verder over nadenkend dient Partij voor de Dieren vandaag geen motie in voor het maken van de bronnenstrategie. Ze gaat wel scherp letten op de favoriete en minder favoriete bronnen van duurzame energie. De PvdD vroeg ook om een strategie om afhankelijkheid van stadsverwarming te voorkomen. Maar gehoord het debat, waarin vaak naar voren kwam dat buurten bezig zijn met eigen warmtenetten, dient ze ook daar vandaag geen motie op in. Er blijven twee aangekondigde moties over.
Motie 105 (Nieuwe biomassacentrales zijn niet-wenselijk) wordt mede ingediend door GroenLinks, Partij van de Arbeid, Student & Starter, SP en D66. De motie draagt het college op:

1. breed uit te spreken dat nieuwe biomassacentrales in Utrecht niet wenselijk zijn;

2. met bedrijven, die toch graag een biomassacentrale willen, in gesprek te gaan en bij hen erop aan te dringen af te zien van biomassa, alsook af te zien van fossiele bronnen, en hen te verleiden gebruik te maken van echt duurzame bronnen van energie;
3. te verkennen op welke wijze, bijvoorbeeld via de mogelijkheden van de Omgevingswet, aanvragen voor nieuwe biomassacentrales geweigerd kunnen worden, en de raad over deze verkenning te informeren en hierbij aan te geven wat de consequenties zijn;
4. Indien de verkenning oplevert dat er mogelijkheden zijn tot het voorkomen van de komst van biomassacentrales, deze instrumenten uitsluitend in te zetten als dit niet tot gevolg heeft dat er fossiele brandstoffen worden gebruikt (dus dat er mogelijkheden zijn om echt duurzame bronnen te benutten).

Motie 106 (Accepteer de kwaliteitsverklaring niet langer) wordt mede ingediend door Stadsbelang Utrecht, PVV, SP en Student & Starter en draagt het college op:
1. de kwaliteitsverklaring van Eneco zo snel als mogelijk doch uiterlijk per 1 januari 2022 niet meer te accepteren bij de zogenaamde BENG-berekeningen die nodig zijn bij de aanvraag van omgevingsvergunningen;
2. indien nodig hierover te communiceren met initiatiefnemers en projectontwikkelaars.

De heer **Te Hoonte** (VVD) dankt de wethouder voor de toezeggingen op het gebied van zonnethermie en het onderzoek naar het omzetten van hoge temperatuur naar lage en midden. Op dit punt dient hij amendement 44 in. Dit amendement stelt voor:
1. een beslispunt 2 toe te voegen dat luidt:
a. omzetting van Hoog Temperatuur Stadsverwarming naar Midden Temperatuur of Lage Temperatuur alleen toe te passen als daadwerkelijk sprake is van nieuwe duurzame MT en LT-bronnen.
b. de uitbreiding van het HT-netwerk stadsverwarming naar nieuwe wijken en buurten alleen toe te staan wanneer zicht is op het realiseren van andere bronnen dan aardgas en biomassa. Waarbij sprake is van een 'nieuwe wijken en buurt', als niet voorafgaand aan deze Transitievisie warmte deel 1 aansluiting op het bestaande HT warmtenet was voorzien via een warmteplan of bestemmingsplan of omgevingsvisie.
c. op punt b. een uitzondering te maken voor zelfstandige HT-warmtenetten met een eigen duurzame bron.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) dient twee moties in. Motie 107 wordt mede ingediend door Partij voor de Dieren en ChristenUnie en draagt het college op:
1. te verkennen op welke wijze (bijvoorbeeld door gebruik te maken van de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt) voorkomen kan worden dat pelletketels worden ingezet als alternatief voor aardgas;
2. de raad te informeren wat deze verkenning heeft opgeleverd;
3. de resultaten uit de verkenning te benutten om in de wijkuitvoeringsprogramma's expliciet aan te geven dat pelletketels niet kunnen worden ingezet als alternatief voor aardgas.

Motie 108, mede ingediend door PvdA, D66 en Student & Starter, draagt het college op:
1. samen met bewoners en warmtebedrijven te onderzoeken wat de rollen van gemeente, bewoners en warmtebedrijven kunnen zijn bij de realisatie en exploitatie van een warmtenet en hoe die rollen zich tot elkaar verhouden;
2. dit te onderzoeken in relatie tot het behalen van de publieke waarden;
3. ervaringen uit Overvecht-Noord hierin te betrekken;

4. in het voorjaar van 2022 te rapporteren aan de raad wat deze verkenning heeft opgeleverd;
5. vervolgens in ieder wijkuitvoeringsprogramma expliciet te vermelden welke rol de gemeente kiest, welke rol het warmtebedrijf speelt en welke rol bewoners kunnen en willen spelen.

De heer **Van Steeg** (CDA) dient motie 109 in (Betrek bedrijfsleven), mede namens PvdA, Student &S tarter en ChristenUnie. Deze motie draagt het college op:
1. actief met het bedrijfsleven en gebiedsmanagement van bedrijventerreinen op te trekken om de energietransitie ook voor bedrijventerreinen mogelijk en aantrekkelijk te maken;
2. op korte termijn te starten met een werkgroep met alle betrokken stakeholders, conform het advies van CE Delft, en op basis daarvan drempels en innovatieve mogelijkheden concreet te maken en deze als basis te nemen om te komen tot haalbare plannen per bedrijventerrein, of clusters van bedrijven;
3. en de raad in de volgende versie van de Transitievisie Warmte hierover te informeren, zodanig dat de energietransitie voor bedrijventerreinen haalbaar, betaalbaar en innovatief vorm wordt gegeven.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) dankt de raad voor de grote betrokkenheid. Volgens haar is motie 100 van D66 prima verwoord, ook binnen de financiële voorwaarden. Zij kan de motie positief adviseren en is bereid die over te nemen.
Ze vindt de oproep in motie 101 dat alles wat gedaan wordt het doel ten dienste moet staan terecht. Ze kan deze motie positief adviseren en zou die graag overnemen.
Ze denkt dat motie 102 ingewikkeld is. Er worden met deze Transitievisie Warmte deel I ook een paar publieke waarden vastgelegd. Ze denkt dat het in de praktijk niet vanzelfsprekend is dat het betaalbaar, betrouwbaar, transparant en duurzaam is. Ze stelt voor om eerst de verkenning af te wachten naar aanleiding van de motie van GroenLinks en daarna met elkaar in debat te gaan over hoe zo'n afwegingskader eruitziet. Bewonersinitiatieven zullen niet altijd de beste optie zijn. Met deze motie wordt niet de monopolypositie van Eneco bestreden. Mogelijk is voor duurzaamheid en betaalbaarheid een groter systeem verkieslijk. Ze wil daarom deze motie ontraden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de motie niet zo vergaand is als de wethouder nu uitlegt. Het gaat over het formuleren van de rol en het uitwerken met elkaar.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) leest dat Eneco zo veel mogelijk geminimaliseerd moet worden. Dit betekent zo veel mogelijk bewonersinitiatieven, om het Eneco-systeem kleiner te maken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat er ook staat dat dit op een effectieve manier moet worden toegepast, zodat bewonersinitiatieven meer ruimte krijgen en ondersteund worden. Het gaat niet om altijd, maar om er meer voor te doen en daar meer ruimte voor te creëren.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) zegt dat de motie van D66 dat ook doet, dus dat is met die motie al gegarandeerd. Ze legt uit dat het nauw luistert wat er nu precies staat. Ze vindt dat deze motie te weinig erkent dat er nog andere belangen zijn. Ze deelt het ongemak over de positie van Eneco. Het gaat er niet om het systeem van Eneco zo klein mogelijk te houden, het is vooral de vraag hoe daarop gestuurd kan worden.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of er met het overnemen van de motie van D66 wel invulling wordt

gegeven aan wat de PvdA beoogt met haar motie.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat dat deels zo zal zijn. Bij motie 100 wordt al gevraagd om ruimte te maken voor bewonersinitiatieven die in staat zijn om een alternatief voor aardgas vorm te geven. Ze ondersteunt dat die ruimte er moet zijn en dat wordt in de praktijk ook zo gedaan.
Wat betreft motie 103 over de biomassacentrales verwijst de wethouder ook naar een andere motie, namelijk 105 van de Partij voor de Dieren, die ze gebalanceerder vindt. Ze wil voorkomen dat biomassa wordt afgewezen, maar dat daar dan kolen, gas of olie voor in de plaats komen. Ze zou de motie van de Partij voor de Dieren willen aanbevelen in plaats van deze motie.
Motie 104 gaat over het afschaffen van de SDE. Deze discussie wordt in de Tweede Kamer volop gevoerd. Zij vindt deze motie voor nu overbodig.
Op motie 105 van de Partij voor de Dieren had ze al positief gereageerd. Ze is bereid deze over te nemen, omdat in deze motie de balans goed zit. Men wil er zo snel mogelijk vanaf, maar zolang er geen alternatief is, met name in de procesindustrie, heeft biomassa de voorkeur boven fossiele brandstoffen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) valt over de zin “liever biomassa dan fossiel”, omdat dan de situatie mogelijk is dat je een asfaltcentrale hebt die voorstelt om het met biomassa te doen en het niet meer met fossiel mag doen. Dan is er straks geen asfalt, dat is ook een probleem. De VVD onderschrijft de doelen van de motie, maar is van plan tegen te stemmen vanuit deze motivatie.

De **voorzitter** wijst de heer Te Hoonte erop dat dit meer een stemverklaring is dan een bijdrage in de richting van de wethouder.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zou graag een reactie van de wethouder willen op dit punt.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) legt uit dat dit precies de reden is waarom dit zo’n belangrijke toevoeging is. Als je biomassa afwijst terwijl er geen alternatief is, moet je dus weer terug naar de fossiele brandstoffen. Dat is niet het gewenste effect als je de rol van biomassa als transitiebrandstof wilt minimaliseren.
Motie 106 van de Partij voor de Dieren over de kwaliteitsverklaring wil de wethouder ontraden. De nieuwe wetgeving is niet meer afhankelijk van deze kwaliteitsverklaring. Dat deze motie effect heeft op nieuwbouw bestrijdt ze. In de BENG is de schil van de woning niet meer afhankelijk van deze kwaliteitsverklaring.
Motie 107 gaat over een breed gevoelde zorg, de pelletkachel. Gas moet niet vervangen worden door biomassa, ook niet op kleine schaal. Het is de vraag hoe hierop gestuurd kan worden, maar de wens is duidelijk. Het college gaat die verkenning doen en het vervolgens ook verankeren als bekend is hoe dit gedaan kan worden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt waarom de wethouder een andere mening heeft over pelletkachels, die ook gestookt worden met biomassa, dan over biomassacentrales.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) heeft de motie over de grote biomassacentrales van de Partij voor de Dieren positief geapprecieerd. De motie van de heer Bos kan ertoe leiden dat je terugvalt op een fossiel alternatief. Kleinschalige biomassa wil je evengoed voorkomen. Een belangrijk verschil is

dat je met name in industriële toepassingen veel minder alternatieven hebt. Voor kleinschalig gebruik zijn die er wel en dat wil je stimuleren.
Motie 108 is een goede kapstok om daar met elkaar een verkenning naar te doen en om in deze raad uitspraken te doen hoe men dit in Utrecht met elkaar wil doen binnen de mogelijkheden die er zijn.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de wethouder iets explicieter kan zijn over of ze moties overneemt of niet.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) is positief over moties 107 en 108 en ze is bereid deze over te nemen.
De wethouder beoordeelt motie 109 ook positief, maar ze wil wel de verwachtingen managen. Het college denkt dat het zinvoller is om met een aantal clusters aan de gang te gaan in plaats van om een plan te maken voor alle bedrijventerreinen, omdat de energie dan te veel wordt uitgespreid. Als dit strookt met de verwachtingen van de heer Van Steeg, is ze positief over deze motie en neemt ze die graag over.
Het amendement van de VVD luistert nauw. In de geest is ze het hiermee eens. De tweede zin van 1b is een dubbele ontkenning, die ze niet helemaal snapt. Daarom is het moeilijk om hem te adviseren. Kan de heer Te Hoonte opheldering geven?

De heer **Te Hoonte** (VVD) legt uit dat de tweede zin in 1b er is om de wethouder tegemoet te komen. Als er al in een omgevingsvisie staat dat er wordt uitgegaan van stadsverwarming op hoge temperatuur voor dat gebied, vindt hij dat dit amendement daar niet op van toepassing moet worden verklaard. Daarvoor is die zin bedoeld. Als deze zin verwijderd wordt, moet in zulke wijken ook naar midden of lage temperatuur gekeken worden. Dan wordt het wel wat complex.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat het wel de ambitie is om bij nieuwbouw geen hoogtemperatuur aan te leggen. Haar suggestie is om dit punt simpeler te formuleren. Of te schrappen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft gedeeld wat de intentie was en kan daarom de zin schrappen. Hij zal amendement 44 intrekken en een nieuw amendement indienen.

De heer **Schreuder** (D66) trekt zijn beide moties 100 en 101 in, omdat die zijn overgenomen door de wethouder.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) trekt de twee moties 107 en 108 eveneens in, omdat die zijn overgenomen.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Dijksma het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan de heer Wijmenga.)

De voorzitter heropent de vergadering en stelt aan de orde:

7. Actuele moties.

Actuele motie 95. Stemadviezen college bij moties en amendementen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) zegt dat in Nederland volksvertegenwoordigers individueel worden gekozen. Raadsleden zijn gekozen volksvertegenwoordigers. In Utrecht vertegenwoordigt de raad alle inwoners van de gemeente Utrecht. De raad heeft het recht om dat zonder last of ruggespraak te doen. Het is daarom frappant dat de uitvoerende macht, het college van burgemeester en wethouders, de gekozen volksvertegenwoordigers adviseert over stemmingen betreffende moties en amendementen. Alleen wanneer er juridische of procedurele redenen zijn om een motie of amendement niet uit te voeren, is de mening van het college interessant en relevant. In alle andere gevallen zou het college zijn mening voor zich moeten houden. Om recht te doen aan de democratie, zoals deze in de Grondwet bedoeld is, wordt deze motie ingediend.

De **burgemeester** is het met de heer Bos eens dat de democratie een groot goed is. Ze heeft het genoegen gehad om de democratie op vele verschillende plekken te mogen dienen. In alle raden in het land is er sprake van “hoor en wederhoor”. Dat is in Utrecht niet anders. Er wordt ook niets gedaan dat tegen de democratie indruist. Uiteindelijk telt er maar één ding, dat volksvertegenwoordigers hun eigen afweging maken, na alle opinies gehoord te hebben. Het helpt bij de meningsvorming die elk raadslid doormaakt om ook de visie van degene die ermee aan de slag moet te horen. Dat is de kern van het debat: hoor en wederhoor. In de geest van de heer Bos zou ze het over moeten laten aan de raad om hierover te oordelen, maar zij heeft een mening hierover en wellicht zijn andere raadsleden in deze mening geïnteresseerd. Om die reden ontraadt zij deze motie, maar uiteindelijk is het de beslissing van de raad.

Actuele motie 96. Vind alternatieve locatie(s) afvalcontainers Zocherpark.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) legt uit dat deze motie gaat over de wens van het college om te gaan graven in het Zocherpark. Het park wordt steeds verder aangetast. De grenzen van het park, dat een Rijksmonument is en ook als zodanig beschermd, lopen tot en met de omliggende straten. Dat is voor de PvdD al genoeg reden om hier niet te gaan graven voor afvalcontainers. Maar er zijn nog meer redenen die dit een slecht idee maken, zoals verkeersveiligheid. Het gaat om een smalle straat in een bocht, waar het onmogelijk is om de vuilniswagen veilig te laten passeren. Veilig Verkeer Nederland waarschuwt hier ook voor. Er liggen ook een school, een BSO en een speeltuin in dat gebied. Er is risico op hinder en schade aan de omliggende woningen. Alternatieve locaties zijn onderzocht. De wethouder heeft de PvdD niet kunnen overtuigen dat de alternatieve locaties niet geschikter zijn. Er is een mogelijkheid om de vier tot zes gewenste containers over twee locaties te verdelen. Daarom wordt namens PvdD, VVD, PvdA, CDA, SP, DENK en Stadsbelang Utrecht een motie ingediend.

De heer **Verschuure** (wethouder) vervangt, net als in de commissie, zijn collega de heer Diepeveen voor dit onderwerp. Het college ontraadt deze motie. Alternatieve locaties zijn onderzocht en deze locatie komt daar als minst bezwaarlijk uit. De locatie in het Zocherpark is middels een participatieproces voor de herinrichting van de Tolsteegbarrière en de brug gekozen. In dit proces zijn veel bewoners actief betrokken geweest. Voor plaatsing in een Rijksmonument is het college niet over één nacht ijs gegaan. Vanzelfsprekend gebeurt dit op zo’n locatie met de nodige zorgvuldigheid en

in samenspraak met alle disciplines die van toepassing zijn, bijvoorbeeld monumentenwelstand, erfgoed stedenbouw, verkeer en groen. Gelet op de situatie in de ondergrond - kabels, leidingen, aslastbeperkingen - is het lastig om locaties te vinden in de stad die geschikt zijn voor ondergrondse containers. Het college denkt dat deze locatie acceptabel is.

Actuele motie 97. Ronald McDonald niet in Unesco-gebied of buiten de rode contour.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat het Prinses Máxima Centrum is gebouwd buiten de rode contour. Hier heeft de Utrechtse gemeenteraad mee ingestemd, onder voorwaarde dat er groencompensatie zou komen. Dat heeft een mooie natuurwaarde opgeleverd. Aantasting daarvan is ongewenst. De Hollandse Waterlinie is genomineerd voor de UNESCO Werelderfgoedlijst. Aantasting van dit gebied is ongewenst. Maar juist op deze locaties wil de ontwikkelcombinatie belast met de realisatie van het Ronald McDonald Huis gaan bouwen. Stadsbelang Utrecht vindt het onwenselijk om in een stuk groencompensatie voor het Prinses Máximacentrum het Ronald McDonald Huis te gaan bouwen als het ook anders kan. Stadsbelang Utrecht geeft de vier provincies, die samen de UNESCO-nominatie hebben voorbereid en vastgesteld, gelijk als zij stellen dat bouwen op het smalste stuk van de waterlinie onwenselijk is als het ook anders kan. Andere locaties voldoen veel beter aan de gestelde eisen voor de nieuwe locatie voor het Ronald McDonald Huis. Daarom wil Stadsbelang Utrecht de ontwikkelcombinatie meegeven dat deze locaties niet tot de mogelijkheden behoren. De motie wordt ingediend samen met PvdD.

De heer **Schreuder** (D66) stelt dat de motie pretendeert om het Ronald McDonald Huis te helpen, maar lijnrecht ingaat tegen de door hen zelf aangegeven belangen. De motie pretendeert verder dat D en E verder weg liggen en dat B en C reële opties zijn. Waarom zegt de indiener niet eerlijk dat het belang van een grasveldje zwaarder weegt dan het belang van dit huis?

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat dat niet zijn mening is.

Mevrouw **Streefland-Driesprong** (ChristenUnie) vraagt waarom de heer Bos het onderzoek dat loopt niet afwacht.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt de ontwikkellocaties D en E niet wenselijk en is van mening dat er beter andere locaties kunnen worden onderzocht.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vraagt de heer Bos of hij denkt dat de locaties die in de buurt liggen en geen aantasting zijn voor het groen en het erfgoed, serieus onderzocht worden door de partners in het Science Park.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) kent de onderzoekscommissie niet, maar vindt dat er geen energie en geld moet worden besteed om de locaties D en E te onderzoeken.

De heer **Van Dalen** (VVD) vraagt of voor de heer Bos hiermee ook de locaties G, H en M, die op een iets grotere afstand liggen, van tafel zijn.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat hij de locaties G, H en M niet afwijst, omdat hij bij die locaties niet de principiële bezwaren heeft als bij de ontwikkellocaties D en E.

De heer **Van Deún** (PVV) is verbaasd dat de motie nu wordt ingediend. Is de motie bedoeld in het belang van de ouders of om politieke partijen in de raad tegen elkaar uit te spelen?

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt dat het in het belang van de ouders is dat het huis zo dicht mogelijk bij de ziekenhuizen gesitueerd zou zijn. Een mogelijke uitkomst is dat het huis wordt geïncorporeerd in de nieuw te bouwen parkeergarage. Het onderzoeken van de ontwikkellocaties D en E is verspilde moeite en er zouden andere locaties moeten worden onderzocht waarbij die principiële bezwaren er niet zijn.

De heer **Verschuure** (wethouder) ontraadt de motie, omdat die niet bijdraagt aan een constructieve oplossing voor een complex vraagstuk. Hij wijst op de eerder aangenomen actuele motie in februari 2021. Het college probeert langs twee sporen te werken, namelijk het opstellen van een HIA voor D en E en het uitwerken van een aantal andere locaties, om de raad in staat te stellen om een goede afweging te maken.

De heer **Schreuder** (D66) weet dat er naar aanleiding van een eerdere motie afspraken zijn gemaakt met de partners. Doorkruist een en ander elkaar?

De heer **Verschuure** (wethouder) antwoordt dat het college met de partners in gesprek is. Afgesproken is om de varianten op een rij te zetten, om alle mogelijkheden en onmogelijkheden te kunnen afwegen. Een motie om de locaties D en E te schrappen, doorkruist deze afspraak.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vraagt het college of het er vertrouwen in heeft dat de partners meewerken aan een onderzoek naar alternatieve locaties. Misschien kan een actuele motie een steun in de rug zijn om serieuzer het tweede spoor te gaan bewandelen.

De heer **Verschuure** (wethouder) denkt dat deze motie daar niet toe bijdraagt, maar dat die eerder de relatie, het onderlinge vertrouwen en de samenwerking zal schaden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt wat de reactie van het college zou zijn als D als voorkeurslocatie werd vastgelegd in een motie.

De heer **Verschuure** (wethouder) antwoordt dat die reactie ongeveer gelijk zou luiden. Afgesproken is om de verschillende varianten nog een keer goed op een rij te zetten, een HIA uit te voeren op de impact op de UNESCO-aanvraag en serieus te kijken naar alternatieve locaties. Bij een eerder onderzoek zijn overigens al enkele locaties afgevallen omdat ze te ver weg lagen of ongeschikt leken. Een aantal varianten kan nader onderzocht worden.

Actuele motie 98. Zorg voor arbeidsmigranten in onze stad.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) dient actuele motie 98 (Zorg voor arbeidsmigranten in onze stad) in, mede namens de heer Wiegant (SP). Vorige week was er een debat over de schrijnende situatie van arbeidsmigranten in de stad. Sinds 1 juni 2021 is de opvang voor EU-arbeidsmigranten gesloten. Daar zijn mensen bij met een heel kwetsbare gezondheid. Het Leger des Heils maakt zich grote zorgen, omdat tien tot vijftien mensen de straat op moeten. De gemeente moet haar zorgplicht

serieus nemen en veel meer doen om schrijnende situaties te voorkomen. De indieners van de motie roepen het college op om op korte termijn meer te doen voor die kwetsbare groep en daar opvang voor te regelen. Een en ander zou bekostigd moeten worden uit de coronapakketten. Voorts wordt een plan gevraagd tegen uitbuiting van arbeidsmigranten.

Mevrouw **Streefland-Driesprong** (ChristenUnie) meent dat de wethouder vorige week in de commissie heeft gevraagd om hem de ruimte en het vertrouwen te geven om opvang te regelen voor deze kwetsbare groep. Is dit geen herhaling van zetten?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) reageert dat er iets is gezegd over de kwetsbare gezondheid, een postadres en een plan voor de zomer, maar er is nog niet toegezegd dat binnen nu en een week die groep in een beschermende opvang terechtkomt.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt hoe de heer Van der Zweth de balans waardeert tussen alles wat nu in Utrecht gebeurt en wat er landelijk moet gebeuren, na de adviezen van de heer Roemer.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) onderschrijft dat het rapport-Roemer uitgevoerd moet worden, maar verwacht dat de gemeenten daar een rol in zullen krijgen. Als je nu start met een plan, kun je daarmee verder als er landelijke regelgeving komt.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) begrijpt dat het eerste punt van het dictum alleen geldt voor mensen die nu met veel problemen op straat dreigen te komen en niet voor arbeidsmigranten in het algemeen die uit de opvang moeten.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt bevestigend, want dan gaat het over honderden mensen. Dit gaat over een groep met een kwetsbare gezondheid.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) reageert eerst op het eerste punt van het dictum. In de commissie heeft hij toegezegd dat de gemeente bij schrijnende medische situaties altijd opvang biedt. Dat gaat in nauwe afstemming met het Leger des Heils en met Barka. Als zij aangeven dat er een urgente medische noodzaak is om opvang te bieden aan iemand, zal de gemeente die opvang bieden. Daarvoor is de motie niet nodig. De wethouder wil niets formaliseren of vastleggen, omdat individueel naar de noodzaak wordt gekeken.
Het tweede punt van het dictum gaat over een brede aanpak voor de lange termijn. In Q4 krijgt de raad een brief hierover met veel onderwerpen die zijn genoemd. Het is geen aparte aanpak, omdat de verschillende onderdelen andere sporen hebben met andere ministeries. De wethouder ontraadt de motie.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) heeft begrepen dat onder andere Huis van Vrede en Barka werken aan een plan van aanpak om te zorgen dat de woon-, leef- en werksituatie van arbeidsmigranten beter in beeld komt. Is de wethouder bereid om die groepen te betrekken bij het plan van aanpak dat hij zelf maakt?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) gaat graag met deze partijen in gesprek om te kijken hoe men elkaar kan versterken. Als daarvoor financiën nodig zijn, wordt de raad op de hoogte gesteld. Hij komt daar in Q4 op terug.

De heer **Gilissen** (VVD) stelt dat de problematiek groter wordt. Zijn organisaties als Barka op dit moment voldoende toegerust? Is de wethouder bereid om, als er iets extra's nodig is, die hulp te verlenen?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) antwoordt dat hij hierover in gesprek gaat met Barka. Omdat de problematiek groter wordt, is er wellicht extra ondersteuning nodig.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) dankt de wethouder voor de beantwoording en de toezegging om hier in Q4 op terug te komen. Gisteren is een groep mensen op straat gezet, dus het signaal is er al. Kan de wethouder actief contact opnemen met de partnerorganisaties om die groep zo snel mogelijk opvang te bieden?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) heeft op individuele basis gesprekken met het Leger des Heils en Barka en zal zo snel mogelijk proberen om plekken te vinden.

Actuele motie 99. Samen optreden tegen nepbedeloverlast van georganiseerde bendes.

De heer **El Abassi** (DENK) dient motie 99 (Samen optreden tegen nepbedeloverlast van georganiseerde bendes) in, mede namens de heer Bos (Stadsbelang Utrecht). Afgelopen maandag ontving de raad een brandbrief over de problemen die ervaren worden met georganiseerde bedelaars. Deze bedelaars worden in de ochtend georganiseerd afgezet, staan op professionele manier met elkaar in contact en hinderen mensen op straat. Vaak worden zij door klanten getrakteerd in winkels in de Kanaalstraat en Damstraat. Halverwege of aan het einde van de dag komen zij enorme bedragen los geld wisselen. De ondernemers vinden dat dit niet langer kan en dat het uitbuiten moet stoppen. Grote steden als Den Haag, Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven hebben al maatregelen getroffen. Het probleem in Utrecht is dermate ernstig dat zo'n verbod helaas ook hard nodig is. Deze handelwijze gaat ten koste van de echte bedelaars, die bedelen om in hun levensonderhoud te voorzien. Een verbod mag dan ook niet ten koste gaan van de echte bedelaars. De motie roept het college op om een voorstel te doen om een (tijdelijk) nepbedelverbod in te stellen in een deel of delen van de gemeente Utrecht, om de focus te leggen op georganiseerd bedelen door bendes en een jaar na de invoering te evalueren en de bevindingen te delen met de gemeenteraad.

De heer **Van Steeg** (CDA) onderschrijft het probleem, maar vraagt hoe een onderscheid wordt gemaakt tussen bedelaars en georganiseerde bendes.

De heer **El Abassi** (DENK) meent dat Utrecht al een goed beeld heeft van nepbedelaars. Daarnaast zijn er genoeg middelen om te controleren, zoals een inkomens- of vermogenscheck.

De heer **Van Deún** (PVV) heeft in november 2019 een vrijwel identieke motie ingediend, die toen alleen door Stadsbelang Utrecht werd gesteund. Wat is het verschil tussen toen en nu?

De heer **El Abassi** (DENK) reageert dat in de PVV-motie destijds ook naar afkomst werd verwezen, voor DENK een reden om af te haken. Voorts neemt het probleem toe en is er inmiddels sprake van ernstige overlast.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) vindt dat de problematiek een debat rechtvaardigt. Zij vraagt hoe wordt voorkomen dat echte bedelaars hierdoor worden getroffen en allerlei controles moeten ondergaan.

De heer **El Abassi** (DENK) wil met de motie het college aan het werk zetten. In Eindhoven is men in staat om deze nepbedelaars eruit te halen en hij hoort heel graag hoe de burgemeester hierover denkt.

Mevrouw **Streefland-Driesprong** (ChristenUnie) ziet dat de motie geen ruimte geeft voor een onderzoek naar deze problematiek. Dan kan wellicht een echte oplossing worden gevonden.

De heer **El Abassi** (DENK) zou niet weten wat er onderzocht moet worden. Er is sprake van een waterbedeffect: groepen verplaatsen zich vanuit andere steden naar Utrecht. Oplossingen in andere steden helpen klaarblijkelijk.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) zal in haar beantwoording ook de set mondelinge vragen over dit onderwerp meenemen. Zij is op de hoogte van de problematiek. De ondernemers ervaren overlast van de georganiseerde bedelaars. De APV biedt geen juridische titel om door te pakken, want bedelen is niet strafbaar. Je kunt niet een verbod voor een bepaalde groep instellen. Een bedelverbod moet voor iedereen gelden. Eindhoven heeft in de handhaving proportionaliteit toegepast. De raad kan het college deze opdracht geven, maar dan komt het college met een totaal bedelverbod, waarbij de proportionaliteit moet worden gevonden in de wijze waarop de handhavers instructies krijgen.

Mevrouw **Schilderman** (D66) hoort dat het niet mogelijk is om onderscheid te maken tussen georganiseerde bedelaars en andere bedelaars. D66 is geen voorstander van een bedelverbod. Is de burgemeester bereid om te kijken wat met de bestaande regelgeving aan de overlast voor de ondernemers kan worden gedaan?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) is daartoe bereid, maar tekent aan dat de handhavers weinig titel hebben om door te pakken. De overlast kan worden aangepakt, maar komt daarna weer terug.

De heer **Gilissen** (VVD) begrijpt dat de burgemeester de keuze bij de raad laat. Is zij bereid om met oog voor de kwetsbare groepen zelf met een initiatief te komen om dit via de APV aan te pakken?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) wil dat alleen doen als daarvoor draagvlak is in de raad. Eerder bleek uit het debat dat daarvoor geen meerderheid is in de raad. Zij wil graag vooraf weten of een meerderheid van de raad haar dat pad op wil sturen.

De **voorzitter** concludeert dat de motie oordeel raad krijgt.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of de burgemeester denkt dat een bedelverbod zal helpen in de handhaving.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) antwoordt bevestigend. Je kunt boa's afsturen op mensen die overlast veroorzaken, maar het gedrag dat zij vertonen is niet strafbaar. Je kunt mensen aanspreken en wegsturen, maar niet doorpakken. Zij meent dat boa's het onderscheid kunnen maken, maar het

vertrouwen van de raad nodig hebben dat ze dat mogen doen en dat er proportioneel wordt gehandhaafd.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de burgemeester vindt dat een bedelverbod een effectief middel is tegen nepbedelaars. Of moet er iets anders gebeuren?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) denkt dat het niet alleen om een repressieve aanpak gaat, maar om echt iets te doen, is een bedelverbod wel nodig.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) is geen voorstander van een algeheel bedelverbod. In Rotterdam worden bijvoorbeeld per definitie geen boetes opgelegd aan dak- en thuislozen. Is dat ook in Utrecht mogelijk?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) benadrukt dat nepbedelaars met busjes worden gebracht. Dat zijn geen klassieke dak- en thuislozen die je wilt vrijwaren van dit type handhaving.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft een punt van orde. Op de vraag van de burgemeester aan de raad om zich uit te spreken over een algeheel bedelverbod moet een antwoord komen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) vindt de motie nogal absoluut. De vraag zou ook kunnen zijn: hoe zou zo'n voorstel eruit kunnen zien en wat betekent dat voor de handhaving? Zij vindt dat de afdeling hiermee alleen aan het werk kan als duidelijk is dat een voorstel de eindstreep zal halen. Als de meerderheid van de raad principiële bezwaren heeft, is het een zinloze exercitie.

De heer **El Abassi** (DENK) snapt de reacties van een aantal partijen, maar meent dat dit helaas de enige manier is. Doordat er steeds meer nepbedelaars komen, worden de echte bedelaars gedupeerd. Hij heeft geprobeerd de motie zo op te stellen dat het college ermee aan de slag kan.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) laat het oordeel daarom aan de raad, maar wil de raad wel meegeven dat er dan in de APV een totaalverbod op bedelen komt. De nuances in het dictum gaan in de APV verloren. Wel is er nuancering mogelijk in de handhavingsinstructie. De motie geeft het college de ruimte om met een totaalverbod op bedelen te komen met de gewenste proportionaliteit in de handhavingsinstructie. Zij wil graag weten of hiervoor voldoende draagvlak is.

De **voorzitter** verklaart hiermee de beraadslaging over de actuele moties voor geëindigd.

De heer **Gilissen** (VVD) meldt dat hij naar aanleiding van het debat amendement 44 intrekt en een nieuw amendement indient met dezelfde strekking, maar zonder de gewraakte passage. Hij dient amendement 45 (Temperatuurwisseling stadsverwarming) in.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) adviseert positief over amendement 45.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt met betrekking tot de actuele motie 98 (Zorg voor arbeids-migranten in onze stad) op dat de eerste bullet door de wethouder is toegezegd en dat de tweede bullet enigszins is afgezwakt naar aanleiding van de vragen van GroenLinks. De PvdA trekt met die toezeggingen de motie in.

De voorzitter stelt vast dat alle agendapunten zijn afgehandeld. De stemmingen over de voorstellen en de ingediende moties en amendementen zullen in een aparte stemagenda plaatsvinden.

De voorzitter sluit hierna, te 14.03 uur, de vergadering.

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens raadsvergadering van 3 juni 2021.

Actuele motie 98. Zorg voor arbeidsmigranten in onze stad.

Wethouder van Ooijen

- zal de raad in Q4 een brief sturen over dit onderwerp.
- zal de woon-, leef- en werksituatie van arbeidsmigranten betrekken bij het op te stellen plan van aanpak.
- zal met onder andere Huis van Vrede en Barka in gesprek gaan om te bezien hoe men elkaar kan versterken. Als daarvoor financiën nodig zijn, wordt de raad op de hoogte gesteld. Hij komt daar in elk geval in Q4 op terug.
- zal in gesprekken met het Leger des Heils en Barka zo snel mogelijk proberen om plekken te vinden voor de groep die gisteren op straat is gezet.

INHOUD

1. Opening Pag. 1

Installatie tijdelijk raadslid GroenLinks Pag. 1

2. Vaststellen agenda Pag. 2

3. Ingekomen stukken Pag. 2

4. Raadsvoorstel Geheimhouding Pag. 2

5. Notulen geheime raadsvergadering 8 april, raadsvergadering, integrale voorbereidende vergadering en stemraad van 22 april 2021 Pag. 2

6. Notulen vragenuur 22 april 2021 Pag. 2

7. Actuele moties Pag. 9

8. Herbenoeming vier leden van de Raad van Toezicht van NUOVO Scholen, met verschillende einddata voor de zittingstermijn Pag. 3

9. Raadsvoorstel Zienswijzen ontwerpbegrotingen 2022 recreatieschappen De Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht Pag. 3

10. Raadsvoorstel Zienswijze conceptbegroting 2022 GGDrU Pag. 3

11. Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2022-2025 Het Utrechts Archief Pag. 3

12. Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek: "Zo sterk als de zwakste schakel. Een onderzoek naar de informatieveiligheid in de gemeente Utrecht" Pag. 3

13. Warmteplan Beursgebied Pag. 3

14. Transitievisie Warmte deel I Pag. 4

7. Actuele moties Pag. 9

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN INTEGRALE VOORBEREIDENDE VERGADERING

3 juni 2021

Integrale voorbereidende vergadering, gehouden op donderdag 3 juni te 10.00 uur.

Voorzitter: de heer Zwanenberg.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Peters, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom, ook de mensen die meekijken. Tijdens de integrale voorbereidende vergadering worden alle punten besproken die met een B-status vanuit de commissies zijn doorgeleid naar de raadsvergadering. Moties en amendementen worden in deze integrale voorbereidende vergadering aangekondigd. Vanmiddag vindt het afrondend debat plaats tijdens de raadsvergadering, waarna de stemmingen plaatsvinden in de digitale stemvergadering.

2. Vaststelling agenda.

De **voorzitter** meldt dat alle fracties hebben aangegeven dat de B-status van agendapunt 11, Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2022-2025 Het Utrechts Archief, kan worden omgezet in een A-status. Hetzelfde geldt voor agendapunt 13, Warmteplan Beursgebied.

De agenda wordt hierna zonder stemming vastgesteld, met inachtneming van de aangebrachte wijzigingen.

12. Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek: "Zo sterk als de zwakste schakel. Een onderzoek naar de informatieveiligheid in de gemeente Utrecht".

De **voorzitter** constateert dat er vooralsnog geen verbinding is met de Rekenkamer en hoopt dat deze snel tot stand komt. Hij geeft het woord aan mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat het CDA ongeveer een jaar geleden samen met een aantal

andere partijen dit punt heeft geagendeerd. Ze is blij dat de Rekenkamer hier onderzoek naar heeft gedaan. Dat bleek ook wel nodig. In de commissie is er al veel over gesproken. Mevrouw Zwinkels zal kort de knelpunten en problemen aangeven die de Rekenkamer zag en daarnaast de problemen en verbeteringen die het CDA graag zou willen zien.
De Rekenkamer deed de volgende bevindingen. Slechts 6 van de 21 risicoanalyses waren uitgevoerd. Veel mensen klikken op phishingmails. De bewustwording is dus nog niet optimaal binnen de gemeente. De voorlichtingscampagnes stopten vanwege het vertrek van de projectleider. De risico's zijn al langer bekend, maar worden niet verholpen. Tot slot is er een gebrek aan personeel, middelen en prioriteit. Hier zet het CDA graag tegenover dat het ziet dat de gemeente beter inzet op hulplijnen voor medewerkers, de ontwikkelingen beter bijhoudt en uitgebreider gaat benchmarken dan het nu doet. De gemeente wil de achterstanden inlopen, de privacy van het eigen personeel beter beschermen en beter samenwerken met partners, leveranciers en partijen met wie ze contracten aangaat. De fractie wil van de wethouder weten op welke manier dit wordt meegenomen in het plan van aanpak dat de gemeente gaat opstellen. Kan de wethouder nu al een aantal toezeggingen doen op een paar van de zojuist aangestipte onderwerpen?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) bedankt de Rekenkamer eveneens voor het onderzoek. Het heeft toch weer wat punten naar de oppervlakte gebracht. Het viel op dat de menselijke factor belangrijk is. GroenLinks hoopt dat die in het plan van aanpak sterk terug zal komen. Hoe kunnen mensen meer bewust worden van informatieveiligheid en hoe kunnen ze daarin meer getraind worden? Dan gaat het zowel om waar je op klikt op de computer als de vraag met wie je in een kamer zit en of ze daar thuishoren. Het is belangrijk om scherp te zijn op de contacten onderling. GroenLinks kijkt uit naar het plan van aanpak en zal hier met belangstelling en een kritische blik naar kijken. De wethouder heeft in de commissie al een aantal dingen toegezegd die daarin terugkomen.

Mevrouw **Streefland-Driesprong** (ChristenUnie) is blij dat het college alle aanbevelingen van het onderzoeksrapport van de Rekenkamer overneemt en verwerkt in het plan dat ergens in juni naar de raad komt. De ChristenUnie kijkt hiernaar uit en zal, net als GroenLinks, vooral letten op het belangrijkste onderwerp: bewustwording bevorderen en acties om menselijke fouten die kunnen leiden tot fouten in de digitale schakel te verminderen. Mevrouw Streefland-Driesprong bedankt de Rekenkamer en wenst het college succes.

De heer **Van Dalen** (VVD) bedankt eveneens de Rekenkamer. Hij vindt dit extreem belangrijk. Dit is ook wel te zien in de maatschappij aan het aantal hacks. Hoe kun je dit voorkomen? Bewustwording is al genoemd, maar er zijn ook technische oplossingen. Hoe kijkt de wethouder hier tegenaan? Dit is heel urgent en belangrijk.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) sluit zich aan bij de dankwoorden aan de Rekenkamer. Er moet een hoop gebeuren, maar het college geeft aan daar ook mee aan de slag te gaan. De heer Van der Zweth heeft twee vragen. De wethouder gaf in de commissie aan dat de gemeente op termijn overstapt op de apparatuur van de gemeente zelf om het veiliger te maken. Kan de wethouder toezeggen om er in het plan van aanpak op terug te komen wanneer en hoe snel dit gebeurt? Daarnaast onderstreepte de Rekenkamer dat telefoons nu niet in het onderzoek zaten. Misschien is het een goed idee om dit in het vervolg wel mee te nemen. Kan daar in het plan van aanpak al iets over gezegd worden? Kan er serieus worden gekeken naar het gebruik van WhatsApp en dergelijke? De PvdA kijkt uit naar de uitwerking van het rapport.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft een vraag over de eigen apparatuur. Een van de bevindingen van de Rekenkamer was dat het niet alleen gaat over de apparatuur van de gemeente, maar ook over de software die daarop staat en verouderd kan zijn en daardoor kwetsbaar kan zijn. Is de heer Van der Zweth het ermee eens dat de gemeente er nog niet is als ze alleen kijkt naar de apparatuur zelf?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is het hiermee eens.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) bedankt de Rekenkamer voor het onderzoek. Het onderstreept de urgentie van dit onderwerp. Deels heeft de gemeente al verbeteringen in gang gezet. Hier was ze al voor het onderzoek mee begonnen. Met de verbeteringen die de komende tijd worden ingezet kan de gemeente haar voordeel doen. Net als de raad is ook de wethouder blij met het rapport.
Mevrouw Zwinkels had het over samenwerking met partners. Het is inderdaad belangrijk dat software voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Als afnemer heeft de gemeente de verplichting om goede afspraken te maken met de leveranciers. De gemeente werkt op het moment hard aan een kader waarin de eisen op een toepasbare manier zijn uitgewerkt. Aan de hand daarvan zegt de wethouder toe dat ze graag het gesprek aangaat met leveranciers en andere partners over de manier waarop dit geïmplementeerd kan worden. Dat vraagt wel om een andere vorm van contract- en leveranciersmanagement.
Daarnaast had mevrouw Zwinkels het over het belang van benchmarken. Het is inderdaad belangrijk om te vergelijken, zodat de gemeente ziet waar verbeteringen nodig zijn. In de praktijk is dit lastig. Dit is al zichtbaar in G4-verband, terwijl men daar toch nog redelijk op elkaar lijkt, laat staan wanneer de vergelijking gemaakt wordt met andere sectoren. Tegelijkertijd zijn er wel aanknopingspunten voor hoe je dat vergelijken goed zou kunnen doen. Met het Rekenkameronderzoek is een goede benchmark doorgemaakt. Dat heeft veel punten opgeleverd waar de gemeente aan kan en wil werken. Er zijn nu een aantal momenten waarop het doel van zo'n benchmark bereikt kan worden. Volgend jaar doet de Rekenkamer een herhaalonderzoek. Dan kan er gekeken worden hoe het er voorstaat.
Daarnaast stelt de wethouder voor om over twee jaar te kijken naar een brede benchmark, eventueel met partners in de stad of het land. Op die manier kan worden bijgedragen aan een verdere ontwikkeling. De wethouder hoopt dat tegen die tijd de huidige problematiek goed is opgelost en dat er een stap naar volwassenheid is gemaakt. In de tussentijd zit de gemeente natuurlijk niet stil en wordt er periodiek gebenchmarkt via processen als ENSIA en de IT-audit in het kader van de jaarrekening audit. Daarnaast kan het college het gesprek aangaan binnen de G4 over hoe er in de toekomst gebenchmarkt kan worden.
Wat betreft bedrijven zegt de wethouder dat het college bezig is om samen te werken vanuit het digitaal weerbaarheidsbeleid. Er lopen bijvoorbeeld initiatieven met ProRail, de Rabobank en de Universiteit Utrecht om samen te werken aan digitale weerbaarheid binnen de stad. Daarbinnen wordt gekeken naar gezamenlijke dreigingen en oplossingen en wil de gemeente oefenen om gezamenlijke calamiteiten het hoofd te bieden.

De heer **Van Dalen** (VVD) is blij te horen dat bijvoorbeeld ENSIA, de Rabobank en de Universiteit Utrecht langskwamen en denkt dat de samenwerking met de VNG goed is. Hij denkt dat het goed is om bij de benchmark niet alleen naar gemeenten te kijken, maar vooral ook naar het bedrijfsleven. Hierbij kan gedacht worden aan banken en accountancykantoren. Die kennen vaak een hoge mate van veiligheid. Is de wethouder bereid om daarnaar te kijken?

Mevrouw **Voortman** (wethouder) antwoordt dat het moeilijk blijft om te vergelijken, maar ze is er wel toe bereid om meer samen te werken op het gebied van digitale weerbaarheid. Dan kan er verder gekeken worden of de gemeente van die partijen iets kan leren. Het is niet hetzelfde. De wethouder gaf al aan dat het binnen de G4 soms al moeilijk is om te vergelijken. Dit is met het bedrijfsleven nog wat meer het geval, maar ze wil zeker de samenwerking opzoeken waar dat kan.
In de commissie was bewustwording een belangrijk punt. Dit moet stevig terugkomen in het plan van aanpak. Daar moet meer aan gedaan worden. Je kunt nog zulke goede systemen inrichten, maar als de factor 'mens' niet goed is, heb je er maar beperkt wat aan. Er is nu een centraal meldpunt voor alle security-incidenten via de servicedesk. Er is een apart meldpunt voor datalekken op de website. Dit is apart geregeld, zodat niet alleen medewerkers, maar ook burgers en andere externe partijen datalekken kunnen melden. Daarnaast zijn er binnen de organisatie decentrale informatiesecurity-officers met wie medewerkers laagdrempelig kunnen spreken over bijvoorbeeld datalekken. Zo hebben ze altijd iemand bij wie ze terecht kunnen met vragen over privacy en gegevensbescherming. Dat meldproces zal zeker meegenomen worden in het bewustwordingstraject. Mevrouw Zwinkels vroeg hiernaar.
Er waren heel veel ideeën. Student & Starter had het over buddy's. D66 had ook een voorstel. Hier zal goed naar worden gekeken, want de bewustwording moet inderdaad beter.
De heer Van der Zweth had het over telefoons en apparatuur van de gemeente. Die worden meegenomen in het plan van aanpak. De opleverdatum is Q4. Software wordt daar ook in meegenomen. Er loopt een intern onderzoek naar het gebruik van communicatie-apps. In het plan van aanpak kan hier iets over gezegd worden. Een aantal beveiligingsmaatregelen die op de laptops zullen worden genomen, zijn ook al op de telefoons genomen. De wethouder komt hier in het plan van aanpak op terug.
Mevrouw Streefland-Driesprong dacht dat het plan van aanpak over twee weken zou komen. De wethouder heeft begrepen dat zij zes weken heeft, maar ze zal het zo snel mogelijk doen. Dit is namelijk een belangrijk en urgent onderwerp. Het college gaat snel aan de slag met dit plan van aanpak.

Mevrouw **Streefland-Driesprong** (ChristenUnie) dacht inderdaad dat het plan zes weken na de behandeling in de commissie zou komen. Maar als er over zes weken een goed plan komt, is dat ook goed.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) zal zo snel mogelijk met het plan komen. Ze bedankt nogmaals de Rekenkamer en de raad voor haar opmerkingen.

De **voorzitter** constateert dat de verbinding met de heer Keulen van de Rekenkamer tot stand is gebracht en geeft hem het woord.

De heer **Keulen** (Rekenkamer) wacht eveneens met smart op het plan van aanpak. Dat is voorzien zes weken na raadsbehandeling. De focus die zowel de raad als de wethouder aangeeft ziet ook de Rekenkamer. Bewustwording is heel belangrijk. De Rekenkamer is erg blij dat over twee jaar in ieder geval de gemeentelijke benchmark komt en hij kijkt uit naar het vervolgonderzoek, dat ook het karakter van een benchmark heeft. Deze verwacht de Rekenkamer over ongeveer een jaar te kunnen doen, maar er moeten dan wel vorderingen gemaakt zijn. Andes wordt het onderzoek een herhaling van zetten en hier is niemand bij gebaat. De heer Keulen is blij dat de publiekssamenvatting

gewaardeerd wordt door de raad en dat het harde werken van de medewerkers van de Rekenkamer z'n vruchten heeft afgeworpen en dat het zo uitgebreid is behandeld door de raad.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat er is gesproken over een vervolgonderzoek dat over een jaar gedaan zou worden. Er zijn een aantal suggesties meegegeven tijdens de commissie. Er zouden in de komende tijd nog suggesties kunnen komen over de scope van het onderzoek. Hoe wil de Rekenkamer dat organiseren en van de raad ontvangen?

De heer **Keulen** (Rekenkamer) is blij dat mevrouw Zwinkels hierop terugkomt, want dit was hij vergeten in zijn beantwoording. De heer Van der Zweth had het onder andere over telefonie. Voor de Rekenkamer is de basis om te bekijken hoe de stand van zaken is naar aanleiding van de gedane aanbevelingen. Het is vooral een herhaling om te bekijken of de aanbevelingen werken. Aanvullend kan er gekeken worden naar zaken als telefonie, die logischerwijs binnen de scope passen. De heer Keulen zegt toe dat de Rekenkamer, voor hij met het onderzoek start, de raad zal informeren dat het onderzoek start. Eventuele inbreng kan hierin meegenomen worden, als het binnen de scope past.

De **voorzitter** dankt de heer Keulen voor zijn aanwezigheid.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde.

14. Transitievisie Warmte deel I.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) benoemt dat in het Klimaatakkoord is afgesproken dat men van het gas af gaat. Dat is een flinke omslag die iedereen raakt. In de commissie heeft een goede bespreking plaatsgevonden. Daarin zijn verschillende toezeggingen gedaan die voor GroenLinks belangrijk zijn. Betaalbaarheid was voor GroenLinks en voor vele fracties een belangrijk onderwerp. De wethouder gaf aan dat dit met name op landelijk niveau geregeld wordt. Het werd duidelijk dat de wethouder daarbovenop zit. Dit is voor GroenLinks een geruststelling. De fractie blijft dit traject volgen. Voor GroenLinks was ook belangrijk dat ingezet werd op isolatie. Na doorvragen door de Partij voor de Dieren is toegezegd dat er een actieplan isolatie komt. Ook daar is GroenLinks heel blij mee.
Er zijn nog twee onderwerpen die GroenLinks nader wil onderstrepen. Het eerste is dat de partij wil voorkomen dat pelletketels worden gekwalificeerd als een duurzaam alternatief. Daarom zal de fractie samen met de ChristenUnie en de Partij voor de Dieren een motie indienen waarin het college gevraagd wordt te verkennen op welke manier voorkomen kan worden dat pelletketels worden ingezet als alternatief voor aardgas en de resultaten van die verkenning te verwerken in de wijkuitvoeringsplannen.
Verder vindt GroenLinks het belangrijk dat de gemeente de regie houdt bij de ontwikkeling van warmtenetten. De partij ziet graag dat bewoners zeggenschap krijgen of zelfs gedeeld eigenaar kunnen worden, net als bij zonne- en windenergie. Daarom heeft GroenLinks samen met de Partij van de Arbeid, D66 en Student & Starter een motie waarin het college gevraagd wordt te verkennen welke rollen de gemeente, de warmtebedrijven en bewoners kunnen spelen, zodat die publieke waarden verzekerd zijn en bewoners mogelijkheden hebben tot zeggenaarschap of eigenaarschap.
Tot slot dient GroenLinks nog twee moties in samen met andere partijen. Met D66 dient de partij de motie in over de uitwerking hoe broeikasgassen teruggebracht kunnen worden. Dat zal D66 verder

toelichten. Met de Partij voor de Dieren dient GroenLinks een motie in die eerstgenoemde partij verder zal toelichten. Verder zijn er nog meerdere voorstellen die de fractie niet mede-indient, maar waar ze waarschijnlijk wel voor zal stemmen.

De heer **Işik** (PvdA) vindt dat zijn generatie het aan zijn stand verplicht is om een goede wereld achter te laten voor de volgende generatie. Het is daarom goed dat men de klimaatproblemen onder ogen ziet en de juiste maatregelen kan treffen. Tegelijkertijd roept hij het college op om alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat de aanpak van klimaatproblemen geen zaak wordt van de hoogopgeleide elite. Die heeft men hard nodig, maar de urgentie moet ook gevoeld worden in de hele samenleving. Het moet een gemeenschappelijke opdracht worden. Hoe gaat het college dit voor elkaar krijgen?
Net als GroenLinks vindt de Partij van de Arbeid de betaalbaarheid en beschikbaarheid ook belangrijk. De fractie hoopt dat het college streng toezicht houdt en ervoor zorgt dat het betaalbaar blijft voor iedereen. De PvdA hecht ook grote waarde aan initiatieven van bewoners. De fractie hoopt dat er in het kader van de wijkgerichte aanpak maatwerk georganiseerd wordt en dat het college de regie pakt. Daarom kondigt de fractie samen met de PvdD een motie aan. D66 en CDA staan er ook positief tegenover. Het college wordt hierin opgedragen vorm te geven aan de eigen regierol, zodat bewonersinitiatieven meer ruimte krijgen en men komt tot kleinschalige wijkgerichte energieplannen. Zo wordt de monopolypositie van grote bedrijven geminimaliseerd.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) had eerder een discussie met de heer Te Hoonte over kleinschalige initiatieven. Hij vroeg hem toen of de transitie niet te duur zou worden als er veel ruimte is voor kleine initiatieven. Hoe ver wil de heer Işik gaan? Hoeveel ruimte moeten bewonersinitiatieven krijgen? Is er in de visie van de PvdA ook nog een rol voor grote bedrijven?

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt het belangrijk om de hele stad en alle bewoners te betrekken bij wat er gebeurt. Het moet niet alleen een initiatief van de gemeente worden. Toch is een bedrijf als Eneco ook nodig. In de motie wordt verzocht om de monopolypositie van Eneco zo klein mogelijk te maken? Hoe ziet de heer Işik dit?

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat hij eerder zei dat de stad ook Eneco nodig heeft om de duurzaamheidsdoelstellingen te bewerkstelligen, maar het mag geen permanente doorslaggevende rol hebben bij de bewonersinitiatieven. Daar moet echt ruimte zijn. In het gebied van het Veemarktterrein houden bewoners zich bijvoorbeeld bezig met duurzaamheidsvraagstukken. De heer Işik wil Eneco niet weg hebben, maar zijn positie iets kleiner maken, zodat er ruimte ontstaat voor initiatieven vanuit de samenleving. Tegen de ChristenUnie zegt de heer Işik dat de gemeente bijvoorbeeld initiatieven kan clusteren. De regierol moet zodanig ingevuld worden dat de bewoners het gevoel hebben dat ze ondersteund worden en gefaciliteerd worden om de volgende stap te zetten.

De heer **Te Hoonte** (VVD) kan de heer Işik een heel stuk volgen, maar heeft alleen wat moeite met de regierol van de gemeente. Straks is er een nieuwe monopolist of komt er een partij die zich met steun van de gemeente als vertegenwoordiger van de bewoners presenteert. Juist bij warmte ziet de heer Te Hoonte wel kansen. Dat soort initiatieven moeten niet dwarsgezeten worden. Als de wethouder de motie op die manier kan uitleggen, is de VVD wel voor die kleine initiatieven, maar de achtervang van een groot net heeft de gemeente wel nodig. Ook bij Leeuwesteyn, waar Eneco

eigenlijk buitenspel is gezet, kunnen ontwikkelaars als ze dat willen alsnog wel kiezen voor warmte van Eneco en dat is wel goed.

De heer **Işik** (PvdA) wil dat de bewoners een partner worden in deze kwestie, omdat zij ook meebetalen aan de transitie. Op dit punt verschilt hij niet met de VVD. Hij wil ook niet dat de gemeente de monopolypositie van Eneco overneemt. Hij wil dat de gemeente twee dingen concreet doet. Het eerste is ruimte verschaffen aan bewonersinitiatieven en deze faciliteren zodat ze zelfstandig de volgende stap kunnen zetten. Het tweede is dat de gemeente niet altijd de bepalende macht is. De gemeente kan de bewoners volgen in plaats van dat het de gemeente is die bepaalt. Kort samengevat wil de PvdA dat de bewoners een serieuze partner worden in de wijken bij het maken van warmteplannen. Als het college dat toezegt en de motie overneemt, zal de PvdA heel blij zijn.

De heer **Schreuder** (D66) merkt op dat aardgasvrij worden de grootste opgave is sinds het invoeren van het aardgas. Jaren heeft men kunnen interen op de erfenis van de aarde die miljoenen jaren energie had opgeslagen onder de grond. Het was energie die er eenvoudig uitgehaald kon worden zonder haar op te wekken, praktisch gratis. Dat klinkt te goed om waar te zijn, want dat is het ook. Bij deze gratis energieborn rekende men even niet mee, dat men ook schade aanbracht door hem te verbranden. Inmiddels wordt dat wel ingezien. Wereldwijd en landelijk zijn afspraken gemaakt, het Klimaatakkoord, om hiermee aan de slag te gaan. De gemeente gaat nu richting geven aan de eerste stap daarin.
Duurzaamheid, betaalbaarheid, betrouwbaarheid, transparantie en een open net met keuzevrijheid: in deze publieke randvoorwaarden voor warmtenetten ziet D66 een heel goed richting om die collectieve oplossingen verder uit te werken. Ook op het gebied van de praktische uitwerking in deel II is betaalbaarheid, betrouwbaarheid en zo min mogelijk gedoe als goede voorwaarden om Utrechters de zekerheid te geven die zij nodig hebben om mee te kunnen in deze grote transitie. Met de kennis dat dit een doorlopende herijking zal krijgen als geheel en in de wijkuitvoeringsplannen kan D66 dan ook instemmen met de hoofdlijnen in dit plan.
Dat D66 de globale richting steunt, wil niet zeggen dat de fractie niet met vraagtekens zit en ze is niet de enige. In een opgave als deze zullen vele vragen gaandeweg beantwoord moeten worden en tot aanpassingen leiden. De grootste zorg is de rol van de Utrechters zelf in de transitie. D66 steunt graag het voorstel van GroenLinks over de regierol van de gemeente. De heer Schreuder kijkt ook met zeer veel interesse naar het voorstel van de PvdA. Ook het voorstel van het CDA om bedrijven te betrekken is zeer interessant. De heer Schreuder hoort graag een duiding van de wethouder. Mede namens Student & Starter zal hij zo de motie “Wat groot gegroeid is, is klein begonnen” in. Hierin wordt beoogd om meer ruimte te geven aan bewoners die zelf al kleinschaliger eerder aan de slag willen dan hun wijkuitvoeringsplan voorschrijft en dit mee te nemen richting deel II van de Transitievisie Warmte.
Daarnaast heeft D66 zorgen over de keuzes binnen de transitie en hoe deze de uiteindelijke broeikasgassenuitstoot in de stad beïnvloeden.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt wat het verschil is tussen de eerste motie van D66 en die van de PvdA. Of is een toezegging van de wethouder dat kleinschalige initiatieven ondersteund gaan worden voldoende voor beide fracties?

De heer **Schreuder** (D66) antwoordt dat beide fracties in dezelfde richting werken. In details is de

richting net iets anders. In de ogen van de heer Schreuder zijn de voorstellen complementair. Hij richt zich ook minder op de marktrol van Eneco, die net even tot een debat leidde. In Expeditie Warmte heeft de gemeente een aantal heel waardevolle lessen geleerd. De deelnemers waren enthousiast. Deze les moet meegenomen worden naar deel II en moet hier echt onderdeel van worden.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de heer Schreuder de raad adviseert om zowel de motie van de PvdA als die van hemzelf te ondersteunen of dat hij alleen zijn eigen motie zal ondersteunen en die van de PvdA niet.

De heer **Schreuder** (D66) adviseert uiteraard om zijn eigen motie te steunen. Daarnaast zal hij met zeer veel interesse kijken naar de motie van de PvdA. Hij wil nog even horen wat de wethouder ervan denkt, maar hij kan zich zomaar voorstellen dat D66 ervoor stemt.
De tweede motie van D66 gaat over hoe de keuze in de volgorde en de keuze van de bronnen de uiteindelijke hoeveelheid broeikas die de stad uitstoot beïnvloedt. Dit is de motie “Onderbouw terugbrengen van broeikasgasuitstoot in warmtetransitie”, mede ingediend door GroenLinks en de PvdA. Hierin wordt gevraagd om de consequenties van de keuzes in beeld te brengen bij deel II.

De heer **Wiegant** (SP) staat in de basis positief tegenover deze Warmtevisie. De belangrijkste gevaren zijn de vraag hoe blijvende betaalbaarheid gegarandeerd kan worden, hoe draagvlak bereikt wordt, het gebruik van biomassa en de monopolypositie van Eneco. Hij zal dan ook moties en amendementen indienen die hier verbeteringen in aanbrengen steunen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) denkt dat de raadsleden op het gebied van warmte dichter bij elkaar zitten dan op het gebied van elektriciteit. Ook de VVD staat in beginsel positief tegenover deze Transitievisie. De heer Van Dalen heeft namens de VVD in de commissie aangegeven dat de fractie wat moeite heeft met de omzetting van hoge-temperatuur-stadsverwarming naar midden-temperatuur-stadsverwarming om vervolgens in een andere wijk weer hoge-temperatuur-stadsverwarming aan te leggen, zonder garantie dat het de stadsverwarming verduurzaamt. Hiervoor heeft de heer Te Hoonte een motie en een amendement gemaakt dat hij ambtelijk al heeft afgestemd met de wethouder. Hij hoopt dus op een positief advies. In de motie wordt opgeroepen om nader onderzoek te doen naar specifieke consequenties van het omzetten van hoge-temperatuur naar midden-temperatuur of lage-temperatuur op gebouwniveau. Als de wethouder kan toezeggen dat ze voor de besluitvorming van de Transitievisie deel II de raad hierover kan informeren, dan is dit voor de heer Te Hoonte voldoende en hoeft hij niet over de motie te stemmen.

De heer **Schreuder** (D66) had de indruk dat deel II nog verdere richting gaf, waarna er periodiek herijkt gaat worden en er wijkuitvoeringsplannen gemaakt gaan worden. In hoeverre is deze tussenstap specifiek nodig? De heer Schreuder heeft namelijk zorgen bij heel veel wijken. Hij was juist enigszins gerustgesteld door deze grondige doorlopende uitwerking en tussenstappen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat er modelwoningen in Overvecht staan die van aardgas naar volledig aardgasvrij zijn gegaan. Daar is specifiek onderzoek naar gedaan. De heer Te Hoonte heeft het idee dat er ook in de modellen van het Rijk een soort aanname is dat de omzetting van hoge-temperatuur naar een andere temperatuur makkelijk en goedkoop is. Maar de huizen zijn verschillend van elkaar, dus de heer Te Hoonte zou meer informatie willen hebben voor dit

daadwerkelijk gedaan gaat worden. Er kunnen wat huizen als voorbeeld bekeken worden, zodat de raad wat onderbouwing heeft voor ze beslist om het te gaan doen. Hij gaat voorlopig mee met de wethouder dat het makkelijk te doen is, maar zou nog wat meer voorbeelden willen zien voor het definitief uitgevoerd wordt. Dan past het om dat voor deel II te doen.
Dit sluit aan op het amendement van de VVD. De fractie vindt het ook nog wel belangrijk dat die stadsverwarming verduurzaamt. Als er hoge-temperatuur wordt aangelegd, zonder dat er zicht is op verduurzaming daarvan, is dat a priori niet de beste oplossing. Als men niet weet hoe die midden-temperatuurbronnen in die wijken gemaakt kunnen worden, is het ook geen oplossing om hen naar midden-temperatuur om te zetten. De fractie wil dus dat de gemeente echt zicht heeft op die bronnen en verder is in de onderzoeken naar geothermie voor er besluitvorming plaatsvindt. Dit wil de VVD per amendement toevoegen aan het besluit.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) deelt de zorg van de VVD over het uitbreiden van het hoge-temperatuurnet, maar begreep in de commissie, waar de heer Te Hoonte niet bij was, dat het niet de bedoeling was om dat net uit te breiden en dat men zich juist ging richten op midden- en lage-temperatuur. De hoge-temperatuur wordt alleen gebruikt in gebouwen waar die midden- en lage-temperatuur niet kan. Hoe heeft de heer Te Hoonte dat geïnterpreteerd?

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat hij zeker heeft meegekeken naar de commissie. Uit de kaarten krijgt hij het beeld dat in de wijken waar nu geen stadsverwarming is maar gas wordt ingezet op hoge-temperatuur, omdat laag- en midden-temperatuur daar heel moeilijk gaat worden. Andere wijken worden juist van hoge-temperatuur afgehaald, omdat gezegd wordt dat het geen duurzame bron is. De raad moet dan als stok achter de deur bij de monopolist die de stad nog heeft in het besluit opnemen dat er zicht is op de bronnen. Dit moet gezien worden als ondersteuning van het hele transitieplan dat Eneco moet aanleveren voor de hoge-temperatuur-stadsverwarming. Het kan niet zo zijn dat de stad eindigt met een extra biomassacentrale en een extra gascentrale.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) antwoordt dat ze zich in het laatste natuurlijk kan vinden. Voor de oudere wijken wordt er inderdaad gekeken naar hoge-temperatuur. Ze deelt ook het idee om aan te dringen op verduurzaming van de stadsverwarming.

De heer **Te Hoonte** (VVD) had in het debat over Rijnenburg gevraagd om in te zetten op zonthermie, omdat dit hoge-temperatuur kan opleveren en er duurzame bronnen worden gezocht. Hij had de wethouder gevraagd hoe het staat met de ontwikkeling daarvan. Hij herhaalt die vraag hier en vraagt om een toezegging dat er in de breedte van de stad gezocht wordt naar daken en plekken voor hoge-temperatuur-zonthermieprojecten, zeker in de buurt van warmtebuffers die Eneco toch al gaat bouwen. Hier zou Utrecht een voortrekkersrol in Nederland kunnen pakken, om te laten zien dat je met zon stadsverwarming kunt opwekken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat de toekomst fossielvrij is. Met een visie red je de wereld niet en dat is wat de PvdD betreft wel het uitgangspunt van deze Transitievisie Warmte. De fractie onderschrijft dat er gestopt wordt met gas als bron van warmte en vindt de gekozen uitgangspunten, betaalbaarheid, robuustheid en geen gedoe, erg goed. De fractie mist wel de nodige actie. De klimaatcrisis vraagt erom dat de uitstoot van broeikasgassen zo snel mogelijk en zo veel mogelijk beperkt wordt. Daarom is de partij blij dat de wethouder in de commissie toezegt met een actieplan besparen te komen. Het duurt nog een jaar, maar daar kan dan in ieder geval verder over gepraat

worden. Ondertussen heeft de fractie twee problemen met de Transitievisie Warmte. Het eerste is het sturen van de ideale mix van bronnen. Er worden een hoop bronnen genoemd, maar er wordt geen keuze gemaakt tussen die bronnen en de fasering van die bronnen. In de commissie zei de wethouder dat ze niet kan sturen, omdat ze geen instrumenten heeft. Ze wilde geen bronnenstrategie maken, omdat ze dat zonde van de tijd vond. De heer Van Heuven vindt dit jammer. Het college moet gewoon voorkeuren hebben voor bepaalde duurzame bronnen. De PvdD kan het warmteplan op dit punt niet op waarde schatten en zou graag willen dat de wethouder alsnog komt met een onderbouwde bronnenstrategie of in ieder geval nog iets toevoegt in deel II van de Transitievisie Warmte. De heer Van Heuven hoort graag een toezegging.
Het tweede punt is dat de stad met deze Transitievisie steeds afhankelijker wordt van stadsverwarming en van één exploitant. Dit bedrijf kiest nu nog volop voor biomassa. Hiermee creëert de stad een lock-in voor zichzelf. De wethouder erkende dit risico in de commissie, maar leek niet echt in actie te komen om hier iets tegen te doen. Kan de wethouder toezeggen om in deel II met een soort strategie komen om de afhankelijkheid van stadsverwarming verder te beperken en meer te sturen op lokale buurtnetten? De PvdA komt met een goede motie hierover. Ook D66 gaat iets interessants indienen.
Eerder is in de commissie een mooi debat gevoerd over biomassa en de kwaliteitsverklaring inzake stadsverwarming. Bij dit debat had de heer Van Heuven twee moties aangekondigd. De commissie verzocht toen om die niet als actuele motie in te dienen, maar om dat hier te doen. Hier geeft de heer Van Heuven gehoor aan. Hij heeft dus twee moties. De eerste is “Nieuwe biomassacentrales zijn niet wenselijk”. Vier andere partijen hebben deze al medeondertekend. De tweede motie is “Accepteer de kwaliteitsverklaring niet langer”. Hier zijn drie medeondertekenaars. Het debat is hier al over gevoerd, dus de moties hoeven niet geïntroduceerd te worden.

De heer **Van Steeg** (CDA) sluit zich aan bij de verschillende partijen die al hebben gezegd hoe groot de opdracht is om van het gas af te gaan. Juist omdat de opdracht zo groot is, is het risico ook groot dat het een initiatief van de overheid was en niet van de bewoners. Daarom vindt de heer Van Steeg de motie van de heer Işik sympathiek. Buiten de raad om heeft de heer Van Steeg contact gehad met een bewonersinitiatief dat tegen de verschillende afdelingen van de gemeente opliep. Dit laat wel zien dat er een proactieve houding van de gemeente nodig is. De heer Van Steeg vindt de moties op dit vlak dan ook positief.
In de commissie kwam de betrokkenheid van het bedrijfsleven heel weinig aan de orde, terwijl er een heel goede analyse van de TU Delft lag. De heer Van Steeg roept de wethouder op daar meer mee te doen en dit concreet te maken. Bedrijven hebben veel energie om dit op te pakken. Er zijn ideeën. De raadsbrief hierover was echter vrij teleurstellend. Er kan bijvoorbeeld een werkgroep ingesteld worden, zoals de TU Delft voorstelt, om te bekijken welke innovaties en mogelijkheden er zijn. De heer Van Steeg is van plan een motie in die richting in te dienen, met steun van de PvdA en Student & Starter en sympathie van D66. Hij is benieuwd hoe de wethouder hiernaar kijkt.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vindt dat er een goed debat is geweest. Alle punten die hij in de commissie had ingebracht zijn afdoende behandeld. De ChristenUnie blijft de betaalbaarheid in de gaten houden. Bij het Warmteplan Beursgebied is dit stevig verwerkt in de strekt ter vervanging. De heer Van Steeg had een goede opmerking over het bedrijfsleven. Wellicht doet de ChristenUnie ook mee met die motie. De partij staat ook onder de motie over de pelletkachels. Verder wacht de heer Wijmenga de beantwoording af om te bepalen of zijn fractie mede-indiener wordt van moties of deze zal steunen.

Mevrouw Sturkenboom (Student & Starter) houdt het vandaag rustig en heeft geen moties of amendementen. Ze zal sommige wel steunen en bekijkt of haar fractie van sommige nog mede-indiener wordt. Iedereen weet dat het een flinke opgave is. In het nieuws heeft men kunnen zien dat je, als je voorop wilt blijven lopen, tegen regels op moet blijven boksen. Niemand is blij dat de gasleidingen weer vervangen moeten worden. Juist mede daarom steunt Student & Starter dit raadsvoorstel. Het geeft de urgentie aan dat er doorgepakt moet worden.
In de commissie bracht mevrouw Sturkenboom al de betaalbaarheid op. Ze is blij dat hier een raadsbrief over komt. Het is goed dat er in het Actieplan energiebesparing en isolatie ook aandacht is voor gedragsbeïnvloeding. Wellicht kan er ook een charmeoffensief komen voor warmtepompen. Dit was voor Student & Starter voldoende om geen moties of amendementen in te dien. De fractie heeft nog wel een aantal kleine punten, bijvoorbeeld over de routekaarten. Het Utrechts planproces is voor de bewoners niet echt te begrijpen. Zo'n routekaart is voor veel mensen die de raad niet nauwkeurig volgen een eerste handvat om te weten te komen hoe ze duurzamer kunnen wonen en leven. Mevrouw Sturkenboom wil graag een toezegging dat die aantrekkelijker gemaakt worden en in verschillende talen gepubliceerd worden, zodat iedereen in de stad er notie van kan nemen. Daarnaast deelt ze het punt van de Partij voor de Dieren over de bronnenstrategie. Is er niet toch iets van een afwegingskader wenselijk? Als een bedrijf of een initiatief mee wil doen, dat een mix van bronnen heeft, ontstaat er scheefheid omdat deze bronnen allemaal als duurzaam zijn aangemerkt terwijl de ene duurzamer is dan de andere.

Mevrouw Van Hooijdonk (wethouder) kent grotendeels de dicta nog niet van de aangekondigde moties en amendementen. Ze zal beginnen met een blokje rolverdeling en ordening van de markt. Vervolgens komt ze met een blokje over alles rondom duurzaamheid en tot slot behandelt ze een paar nagekomen dingen.
Ze begint met de ordening. Vanochtend heeft de wethouder een ingewikkeld gesprek gehad over de nieuwe Warmtewet, die juist op dit punt voor de gemeente een enorm dilemma oplevert, omdat de wet de gemeente te weinig gelegenheid geeft om iets te vinden van die ordening en van de positie van een warmtebedrijf. Er kan te weinig gestuurd worden op de keuze van partners. De raad moet in meerderheid tot een mening komen en vervolgens is het de vraag of er wettelijk voldoende mogelijkheden zijn om te sturen.
De heer Işik vroeg hoe ervoor gezorgd kon worden dat dit een opdracht voor iedereen is. De wethouder heeft hier wel vertrouwen in, omdat de gemeente na deel II van de Warmtevisie letterlijk bij iedereen aan de deur komt. Dan gaat het niet alleen meer over de mensen die geïnteresseerd zijn en die zichzelf hebben georganiseerd. Dan valt er uiteindelijk, in de loop van 30 jaar, een brief op de mat. De gemeente zal met alle bewoners in gesprek moeten gaan over wat het voor hen betekent en hoe zij geholpen kunnen worden met de overstap. Er komt dus echt een andere fase. Dat het daardoor ook heel ingewikkeld wordt, mag ook helder zijn.
Mevrouw Heijne heeft een motie die oproept om de rolverdeling tussen gemeente, bedrijven en bewonersinitiatieven te verkennen. Het lijkt de wethouder zeer wijs om dit te doen. De gemeente zal zich vervolgens moeten verhouden tot wat er wettelijk mogelijk is. Hierbij zijn de demissionaire status van het kabinet en de wisselingen bij het ministerie van EZK niet heel behulpzaam. Het debat moet hier ook over gevoerd worden, want de marktordening zou een politiek-bestuurlijk vraagstuk moeten zijn. Ook de heer Işik diende een motie in deze lijn in. Ze kent het dictum nog niet. Er ontstond een debatje over de vraag of je ook kleinere systemen van bewoners moet willen hebben naast het systeem van Eneco. Het is goed om te beseffen dat het, wie ook de exploitant is, altijd een

monopolie is. Dat kunnen bewoners zijn, maar ook een ander bedrijf, bewoners of de gemeente. In Overvecht-Noord wordt er nu onderzoek gedaan met een paar bewonersinitiatieven. De overheid heeft de rol om altijd de publieke belangen goed te organiseren. Dit zegt de wethouder expliciet, omdat in een buurt een aantal mensen enthousiast kan zijn, maar een aantal mensen ook geen onderdeel van het initiatief kan zijn. Die mensen moeten kunnen rekenen op de publieke rol van de overheid. Je kunt namelijk wel degelijk in een situatie komen waarin een eigen net duurder is dan meedoen aan een groter net. De wethouder staat er open voor, maar de overheid moet de hoeder zijn van de belangen van alle mensen. Ook hierop zal de wethouder de motie dus beoordelen.
Ook de heer Schreuder had een motie over de initiatieven. Die ging meer over de facilitering en de ruimte die de gemeente hieraan biedt. De gemeente is zeker welwillend, altijd binnen de bestaande financiële mogelijkheden. Als de gemeente vindt dat het niet ten koste gaat van het publieke belang, dan is het fantastisch als mensen eigenaarschap en zeggenschap ervaren over hun eigen warmtesysteem.
De wethouder komt bij het blokje over duurzaamheid. De heer Te Hoonte vroeg naar zonthermie. Dit borrelt nu op, onder andere in de Expeditie Warmte in Tuinwijk. Ook in Overvecht-Noord is dit een van de onderzochte varianten. De gemeente heeft er zelf al mee gewerkt bij zwembaden en dergelijke. Met Eneco wordt besproken of dit onderdeel kan worden van hun routekaart. Dit is dus zeker in beeld als een optie.
De heer Van Heuven vroeg er of een bronnenstrategie in de Transitievisie Warmte kon komen. In de commissie heeft de wethouder toegezegd een bijsluiter, een appreciatie, te leveren bij de bronnenstrategie van Eneco. De wethouder snapt de wens en de relevantie, maar de gemeente gaat niet over een bronnenstrategie en kan er niet op sturen. Het zou een gefnuikte ambitie zijn die leidt tot teleurstelling. De wethouder kan de marktordening niet anders maken dan ze is. De gemeente is in dialoog met Eneco en probeert hierop te sturen, maar dit gaat niet verder dan het gaat.
Mevrouw Sturkenboom vroeg of de routekaart van Eneco begrijpelijker gemaakt kon worden. Dit kan het college aan Eneco meegeven. De wethouder begrijpt dat Eneco iets maakt dat niet alleen voor de raad gemaakt wordt, maar ook bedoeld is als bewonerscommunicatie. Hier kan de gemeente feedback op geven.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) merkt op dat haar verzoek ook ging over de routekaarten die de gemeente zelf zal maken. In de commissie had de wethouder gezegd dat er op het moment honderden routekaarten voor Utrechters in de maak zijn waarop zij kunnen zien hoe ze duurzamer kunnen leven.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat dit niet zozeer routekaarten zijn, als wel het handelingsperspectief. De gemeente werkt eraan om dat dit jaar veel specifieker te maken, ook op basis van de landelijke standaard- en streefwaarde. Dit zal zeker onderdeel worden van het besparingsplan waar de heer Van Heuven het over had. Overigens kan de wethouder de heer Van Heuven geruststellen: het is al bijna zomer. Q1 is niet over een jaar. De tijd gaat heel snel.
Mevrouw Heijne had een motie over de pelletkachels. De wethouder deelt het idee dat het gevolg niet mag zijn dat mensen massaal pelletkachels kopen. De wethouder zal dus met interesse het dictum lezen.
De heer Schreuder had een motie over CO_2. Alles wat de gemeente hier doet, gaat over klimaatemissies. Tegelijkertijd moet niet alle heil verwacht worden van de infrastructurele aanpassing. Een groot deel van het heil zit in de bron en in het vastgoed. Het is dus een meervoudige strategie, maar het is helder dat je dit in elkaars verband moet zijn. Het college zal

proberen dit duidelijk te maken in de Transitievisie Warmte deel II. De wethouder zal dus met interesse de motie lezen.
De Partij voor de Dieren had de biomassamotie. Dit is een bekend punt. Hier denkt men grotendeels hetzelfde over. Het is een transitiebrandstof. De wethouder noemt het het minst favoriete duurzame alternatief. Het is beter dan fossiel, maar je wilt er ook zo snel mogelijk van af. Als dit de uitstraling is van de motie, kan de wethouder deze positief beschouwen.
De kwaliteitsverklaring is niet echt aan de orde geweest in de commissie, maar het is wel een oud discussiepunt. Het college heeft altijd gezegd dat het dat niet kan. Er is nooit een andere indicatie geweest, want het geval in Nieuwegein zat net wat anders. De wethouder vreest dat deze motie niet uitvoerbaar is, omdat de gemeente de kwaliteitsverklaring niet kan weigeren als ze geen indicatie heeft dat hij niet deugt. En tot op heden is die indicatie er niet.
Tot slot nog twee onderwerpen die niet in de blokjes pasten. Het eerste was de vraag van de heer Te Hoonte over de transitie van hoge-temperatuur naar midden- of lage-temperatuur. De wethouder wil hem geruststellen: ze denkt hier niet makkelijk over. Het is een serieuze transitie. Er is geen verandering van aansluiting, maar het betekent wel wat voor het systeem in je woning. Hier is het college zich terdege van bewust. Hier kwam de gemeente op uit, omdat men juist in Utrecht, dus meer dan in Amsterdam en Rotterdam, waar men meer restwarmte heeft, voor hoge-temperatuur meer afhankelijk van geothermie. Als die er niet is, wat het slechtste scenario is, dan zullen er lage-temperatuurbronnen gealloceerd moeten worden. Bepaalde delen van de stad zijn hier qua schil het meest geschikt voor. Hier is dus niet voor gekozen omdat het makkelijk is. Met Eneco is de afspraak gemaakt dat er bij deze transitie, waarbij een temperatuurwisseling komt, die overigens nog op allerlei niveaus kan plaatsvinden, goed onderzoek gedaan wordt wat dit betekent. Wie doet wat, waar liggen de verantwoordelijkheden en welke aanpassingen moeten er gedaan worden? Zo'n onderzoek komt er. De heer Te Hoonte vroeg of dit voor de Transitievisie Warmte II gedaan kon worden. Dit kan voor de besluitvorming gebeuren. Het zal er nog niet in zitten en komt ook niet heel ruim van tevoren. Daar is de doorlooptijd te kort voor.

De heer **Te Hoonte** (VVD) hoort graag dat de wethouder dit toezegt. Dan kan straks een motie schelen.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) vindt dit een aantrekkelijk bod. Ze zegt toe dat de raad beschikt over de uitkomsten van het onderzoek voor ze beslist over Transitievisie Warmte II.
Onder het kopje duurzaamheid viel nog het amendement van de heer Te Hoonte over de combinatie van bronnen. Het college is het met hem eens dat de combinatie er is. Aan het eind van de rit moet de puzzel in elkaar passen. Dit wil niet altijd zeggen dat het gelijktijdig te regelen is of er vooruit gewerkt kan worden. De wethouder zal goed naar de tekst kijken, maar is het eens met het basisprincipe. Uit het rapport van Greenvis kwam dat juist de lage-temperatuurbronnen met de meeste zekerheid beschikbaar zijn. De hoge-temperatuurbronnen zijn het meest onzeker. Tegelijkertijd zijn die het moeilijkst te verwerken in het vastgoed. Daar zit de paradox.
Tot slot komt de wethouder op de motie van de heer Van Steeg over het bedrijfsleven. Het is helder dat de gemeente hiermee door moet en wil. Het college zal samen met verenigingen van bedrijventerreinen, andere organisaties en koepels en individuele bedrijven op zoek gaan naar waar men begint. Het is niet gelukt om een heel bedrijventerrein aan te wijzen, zoals in het meer bewoonde deel van de stad. Er moet dus gezocht worden naar een cluster waar men mee aan de slag kan. Hier komt het college op terug in de Transitievisie Warmte II.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zal zijn amendement wel indienen en de motie niet. Hij is benieuwd of andere raadsleden al hun moties nog zullen indienen.

De voorzitter sluit hierop, te 11.13 uur, de integrale voorbereidende vergadering.

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens de integrale voorbereidende vergadering van 3 juni 2021.

Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek: "Zo sterk als de zwakste schakel. Een onderzoek naar de informatieveiligheid in de gemeente Utrecht".

Wethouder Voortman

- zal in het plan van aanpak terugkomen op de beveiligingsmaatregelen rond telefoons en andere apparatuur van de gemeente.

Transitievisie Warmte deel I.

Wethouder Van Hooijdonk

- zal Eneco meegeven dat de routekaart van Eneco begrijpelijker gemaakt zou moeten worden.
- deelt mee dat met Eneco de afspraak is gemaakt dat er een onderzoek zal worden gedaan naar de transitie van hoge-temperatuur naar midden- of lage-temperatuur.
- zal in de Transitievisie Warmte II terugkomen op het meer betrekken van het bedrijfsleven bij de transitie.

Gemeente Utrecht

INHOUD

1.	Opening	Pag. 1
2.	Vaststellen agenda	Pag. 1
12.	Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek: "Zo sterk als de zwakste schakel. Een onderzoek naar de informatieveiligheid in de gemeente Utrecht"	Pag. 1
14.	Transitievisie Warmte deel I	Pag. 5

Gemeente Utrecht

2021

STEMAGENDA GEMEENTERAAD UTRECHT

Stemagenda gemeenteraad donderdag 3 juni 2021, 14.30 uur.

De vergadering vindt in verband met de coronamaatregelen niet plaats in de raadszaal, maar digitaal.

Voorzitter: de heer Zwanenberg.

Aan de digitale vergadering nemen deel: de leden Assen, El Abassi, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Gilissen, Heijne, Van Heuven, Te Hoonte, Işik, Kaplan, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Peters, Podt, Saiah, Sasbrink, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sungur, Sturkenboom, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

Opening van de vergadering.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet alle digitaal aanwezigen welkom, evenals de mensen die thuis meekijken of luisteren. Hij heeft geconstateerd dat alle raadsleden aanwezig zijn.

Hierna wordt een proefstemming gehouden.

Nadat de proefstemming goed is verlopen, wordt overgegaan tot de stemmingen over de raadsvoorstellen, moties en amendementen.

De heer **El Abassi** meldt dat motie 99 (Samen optreden tegen nepbedeloverlast van georganiseerde bendes) wordt ingetrokken).

De **voorzitter** stelt vast dat motie 99 is ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 95 (Stemadviezen college bij moties en amendementen).

Over motie 95 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het lid van de fractie van Stadsbelang Utrecht ervoor gestemd heeft en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 1 stem tegen 44stemmen.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 96 (Vind alternatieve locatie(s) afvalcontainers Zocherpark).

Mevrouw **Van Dun** (D66) stelt dat de wethouder heeft een goed inzicht heeft gegeven in de totstandkoming van de keuze voor deze locatie, en dat alternatieven al eerder bekeken zijn. D66 ziet geen aanleiding om eerder gedaan onderzoek nog eens te gaan overdoen. D66 stemt daarom tegen de motie.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) merkt op dat de strekking van motie 96 zeker sympathiek is, maar haar fractie denkt wel dat de gemeente uitvoerig onderzoek heeft gedaan. In deze middeleeuwse stad is het vinden van zowel bovengrondse als ondergrondse locaties lastig. Met de door het college voorgestelde locatie komt er al een extra container bij. Student & Starter zal tegen de motie stemmen.

Hierna wordt digitaal gestemd over motie 96, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, SP, DENK, PvdD, PvdA, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de fracties van ertegen, zodat de motie is verworpen met 18 tegen 27 stemmen.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 97 (Ronald McDonald niet in Unesco-gebied of buiten de rode contour).

De heer **Schipper** (SP) stelt dat de motie beoogt te zeggen: doe nou niet locatie D en E. Als de raad dit uitspreekt, moeten de partijen zelf op zoek naar een andere locatie. Dan had dus volstaan kunnen worden met het eerste bullet van het dictum van de motie. Toch zal zijn fractie voor de motie stemmen.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) merkt op dat de motie kortgezegd oproept tot het schrappen van de locaties D en E. Daar is de ChristenUnie het van harte mee eens. Alleen loopt er nog een onderzoek. Hij heeft andere partijen die werkten aan actuele moties die het omgekeerde beogen, juist gemaand de uitkomst van dat onderzoek af te wachten. Hij zou het niet geloofwaardig vinden als zijn fractie dan deze motie wél zou steunen. Daarom zal zijn fractie toch tegen de motie stemmen.

De heer **Işik** (PvdA) merkt op dat zijn fractie voor de motie stemt, omdat er duidelijkheid moet zijn over waar het nieuwe Ronald McDonald Huis kan komen. De discussie moet niet gevoerd worden over de ruggen van de kinderen.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) stelt dat GroenLinks net als Stadsbelang Utrecht vindt dat er een goede en haalbare locatie moet komen. Nu heeft haar fractie het beeld dat er eenzijdig gefocust woedt op het uitwerken van locaties die deel uitmaken van cultureel erfgoed of groen, en die voor veel partijen in de raad niet haalbaar zijn. Het lijkt haar fractie goed om niet op deze onhaalbare route door te gaan. Daarom zal haar fractie de motie steunen, in de hoop dat er straks bij de Omgevingsvisie wel een goed uitgewerkt voorstel ligt, waarin niet alleen gefocust wordt op locaties in groen en in cultureel erfgoed.

De heer **Van Dalen** (VVD) merkt op dat de motie ingaat tegen de wens van twee kinderziekenhuizen, het Ronald McDonald Huis en een heleboel andere partners. Daarom stemt de VVD tegen de motie en luistert ze vooral naar waar het Ronald McDonald Huis volgens de partners wel moet komen. Dat wordt in de motie helaas uitgesloten.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat de motie veel te prematuur is. Het debat moet straks plaatsvinden bij de behandeling van de Omgevingsvisie. Zijn fractie luistert ook naar de wensen van de mensen van het Ronald McDonald Huis. Daarom zal ze tegen de motie stemmen.

Hierna wordt digitaal getemd over motie 97, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van GroenLinks, SP, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 20 tegen 25 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 45 (Temperatuurwisseling stadsverwarming).

Over amendement 45 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van DENK ertegen hebben gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het amendement is aangenomen met 43 tegen 2 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel I.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat zijn fractie kritisch blijft. Er zou meer gestuurd moeten worden op een ideale mix van verschillende bronnen en op een mindere afhankelijkheid van stadsverwarming. Zijn fractie ziet echter ook veel goede uitgangspunten in het raadsvoorstel en zal er daarom mee instemmen.

De heer **Işik** (PvdA) sluit zich aan bij de stemverklaring van de PvdD. Hij wil nog wel gezegd hebben dat de PvdA-fractie, ondanks de verkeerde en gekleurde interpretatie van haar motie, toch voor het raadsvoorstel zal stemmen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) deelt mee dat de VVD het raadsvoorstel zal steunen, nu haar amendement is aangenomen.

Hierna wordt digitaal gestemd over het geamendeerde raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en PVV ertegen gestemd hebben en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het geamendeerde raadsvoorstel is aangenomen met 43 tegen 2 stemmen.

De voorzitter geeft hierna gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen over de moties 102, 103, 104, 105, 106 en 109.

De heer **Te Hoonte** (VVD) deelt mee dat zijn fractie motie 102 van de PvdA wel zal steunen, omdat die behoorlijk in lijn is met het voorstel dat een andere partij heeft gedaan, welk voorstel werd overgenomen.
Zijn fractie worstelt wat met de moties inzake biomassa. De VVD ziet het liefst geen uitbreiding van biomassacentrales in Utrecht, op welke manier dan ook. Maar daarnaast constateert ze dat de moties zo zijn ingericht dat er allemaal vervolgstapjes in verpakt zijn. Dat maakt het erg ingewikkeld. Daarom kiest zijn fractie ervoor om motie 103 van Stadsbelang Utrecht te steunen en de motie 105 van de PvdD niet te steunen.

De heer **Van Deún** (PVV) heeft een stemverklaring over de moties 103 en 104. Zijn fractie is het niet

eens met alle overwegingen aangaande de vermeende effecten op het klimaat. Het afschaffen van de SDE-subsidie op biomassa zal zijn fractie natuurlijk steunen. Hoewel de raad daar niet over gaat, zal zijn fractie deze postzegelmotie toch steunen.
De CDA-motie 109 zegt eigenlijk niets. Maar je kunt er ook niet tegen zijn. Daarom zal zijn fractie ook in dit geval voorstemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 102 (Warmtevisie is gebaat met betere regievoering bij bewonersinitiatieven en bij minimaliseren monopolypositie van o.a. Eneco).

Over motie 102 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, Student & Starter, DENK, PvdD, PvdA en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 18 tegen 27 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 103 (Stop met nieuwe biomassacentrales, houd alternatieven open).

Over motie 103 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV, Student & Starter, DENK, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 12 tegen 33 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 104 (Oproep tot afschaffen SDE-subsidies voor biomassa).

Over motie 104 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV, SP, Student & Starter, DENK, PvdD en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 10 tegen 35 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 105 (Nieuwe biomassacentrales zijn niet-wenselijk).

Over motie 105 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdA, PvdD, DENK, ChristenUnie, Student & Starter, SP, GroenLinks, D66 en CDA ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is aangenomen met 37 tegen 8 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 106 (Accepteer de kwaliteitsverklaring niet langer).

Over motie 106 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV, SP, Student & Starter, DENK, PvdD, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 16 tegen 29 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 109 (Betrek bedrijfsleven).

Over motie 109 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

De **voorzitter** deelt mee dat nu gestemd zal worden over het raadsvoorstel Besluit eerste Wijziging Huisvestingsverordening in verband met wet toeristische verhuur, en over de amendementen 31 tot en

met 35, die op dit raadsvoorstel zijn ingediend. De stemming over dit voorstel en deze amendementen zijn in de vorige raadsvergadering uitgesteld tot deze raadsvergadering, vanwege het feit dat bij de stemming over amendement 34 de stemmen staakten.
Verder zal opnieuw gestemd worden over motie 79 (Fair Practice Code op Berlijnplein). Ook over deze motie staakten de stemmen in de vorige raadsvergadering.

Aan de orde is de stemming over amendement 34 (Ontzie de eerste overtreding, maar pak de notoire overtreder hard aan).

Over amendement 34 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, D66, PVV, Student & Starter, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 22 tegen 23 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 31 (Boetes afschrikwekkend en proportioneel).

De heer **Peters** (D66) merkt op dat zijn fractie niet wil dat de welwillende verhuurders de dupe worden van dit soort hoge boetes, ook niet na een tweede overtreding. Het liefst zou zijn fractie ook een evaluatie van het boetesysteem zien. Kortom, het amendement regelt het niet zoals D66 het graag ziet. Maar in dit geval is iets beter dan niets, dus stemt D66 wel voor.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt het jammer dat amendement 34 het net niet heeft gehaald, maar amendement 31 zorgt in ieder geval voor een verbetering ten opzichte van het raadsvoorstel. Daarom zal de CDA-fractie voor stemmen.

De heer **Van Dalen** (VVD) merkt op dat amendement 31 er nog steeds voor zorgt dat er een extreem hoge boete moeten worden betaald als iemand een keertje in de fout gaat. Dat is geen menselijke maat. Daardoor kan het verkeerd aflopen voor de particuliere verhuurder die straks een boete van € 21.000 krijgt. Daarom stemt de VVD tegen het amendement.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat fouten kunnen worden gemaakt. Een kleine boete bij een eerste overtreding kan rekenen op de instemming van de PvdD. Wel vindt de PvdD het jammer dat de indieners van de motie niet kiezen voor nog veel hogere boetes bij de zoveelste overtreding. Desalniettemin stemt de PvdD voor de motie.

Hierna wordt digitaal gestemd over amendement 31, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, D66, GroenLinks, SP, PvdD en PvdA ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is aangenomen met 31 tegen 14 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 32 (Proportionele boetes voor dienstverleners).

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vraagt zich af of dit amendement nog in stemming gebracht kan worden, nu amendement 31 is aangenomen.

De voorzitter schorst daarop de vergadering voor overleg met de griffie.

Na heropening van de vergadering deelt de **voorzitter** mee dat de conclusie is dat amendement 32 in feite een amendement op amendement 31 is, zodat amendement 32 gewoon in stemming kan worden gebracht.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) stelt dat amendement 32 niets toevoegt ten opzichte van amendement 32. Hij adviseert de D66-fractie om amendement 31 in te trekken.

De heer **Peters** (D66) is het eens met de woorden van de heer Dekkers. Amendement 32 houdt in feite hetzelfde in als een gedeelte van amendement 31. Om die reden trekt hij amendement 32 in.

De voorzitter stelt vast dat amendement 32 is ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over amendement 33 (Handhaving 60 dagen-grens moet degelijk en met een menselijke maat).

Over amendement 33 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, Student & Starter, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 12 tegen 33 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 35 (Verkort wachttijd en verhoog slaagkans van Utrechtse woningzoekenden!).

Over amendement 35 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV, DENK en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 4 tegen 41 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Besluit eerste Wijziging Huisvestingsverordening in verband met wet toeristische verhuur.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) merkt op dat haar fractie graag had gezien dat er iets was gedaan aan de hoogte van de boetes en aan de meldplicht. Haar fractie kan niet instemmen met de invoering van de meldplicht. Daarom zal ze tegen het voorstel stemmen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) meldt dat zijn fractie het voorstel niet zal steunen, nu de beide PvdA-amendementen zijn verworpen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt het jammer dat de CDA-amendementen het helaas niet gehaald hebben. Tegelijkertijd ziet haar fractie wel dat er iets moet gebeuren en dat deze start met regulering terecht is. Het moet echter wel proportioneel en gefaseerd zijn. Op dat punt zal haar fractie kritisch meekijken. Haar fractie zal wel voor het voorstel stemmen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt dat er sprake is van een oplossing voor een niet bestaand probleem. Daarom kan hij niet instemmen met het voorstel.

De heer **Van Dalen** (VVD) stelt dat Utrecht geen Amsterdam is; inderdaad is er geen probleem. Wel is de VVD het eens met de registratieplicht en met een maximum aan het aantal dagen verhuur. Als men

zijn huis een weekje verhuurt en men vervolgens een foutje maakt bij de melding, mag daar geen torenhoge boete van € 21.000 op staan voor een particulier. Dat kan niet. De meldplicht zal leiden tot een grote chaos. De VVD stemt daarom tegen het voorstel.

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat zijn fractie voorstander is van 30 dagen en een vergunningsplicht. Het is niet gelukt om die erdoor te krijgen, daarom kan zijn fractie niet instemmen met het voorstel.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat ook voor zijn fractie de 30 dagen en de vergunningplicht een voorwaarde waren. Daarom zal ook zijn fractie tegenstemmen.

Hierna wordt digitaal gestemd over het geamendeerde voorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, D66, GroenLinks en ChristenUnie ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het geamendeerde voorstel is aangenomen met 26 tegen 19 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 79 (Fair Practice Code op Berlijnplein).

Over amendement 79 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van GroenLinks, SP, Student & Starter, DENK, PvdD en PvdA ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is aangenomen met 23 tegen 22 stemmen.

De **voorzitter** wenst iedereen nog een fijne dag en sluit daarop, te 15.29 uur, de vergadering.

Gemeente Utrecht

INHOUD

Opening Pag. 1

Stemming over de actuele moties Pag. 1

Stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel I Pag. 3

Stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Besluit eerste Wijziging Huisvestingsverordening in verband met wet toeristische verhuur Pag. 6

Stemming over motie 79 (Fair Practice Code op Berlijnplein) Pag. 7

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

9e vergadering - 17 juni 2021

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 17 juni 2021 te 10.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Dijksma, burgemeester.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kaplan, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening van de vergadering.

   De **voorzitter** opent de raadsvergadering en heet alle raadsleden en de mensen die meekijken of meeluisteren van harte welkom bij de raadsvergadering. Zoals bekend vergadert de gemeenteraad binnen de coronamaatregelen.

2. Vaststelling agenda.

   De **voorzitter** deelt mee dat bericht van verhindering is ontvangen van de heer Wiegant van de SP.

   De agenda wordt zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

3. Ingekomen stukken.

   Met betrekking tot de ingekomen stukken wordt zonder stemming besloten overeenkomstig hetgeen daaromtrent is voorgesteld.

4. Bekrachtiging geheimhouding.

   De voorzitter stelt voor om, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet, de door het college opgelegde geheimhouding van de documenten zoals vermeld in de bij de agenda gevoegde bijlage, te bekrachtigen.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel van de voorzitter besloten.

5. Notulen raadsvergadering, integrale voorbereidende vergadering en de stemraad van 20 mei 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

6. Notulen vragenuur van 29 april, 20 mei en 27 mei 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

7. Algemeen debat Voorjaarsnota 2021 c.a.

   De **voorzitter** legt de spreekvolgorde uit: eerst de oppositie, dan de coalitie, om en om, van groot naar klein. De algemene beschouwingen vinden plaats in één termijn. Hierin kan men desgewenst ook moties en amendementen indienen. Deze zullen dan onderwerp van gesprek zijn in achtereenvolgens de commissies van volgende week en de besluitvormende raadsvergadering op 8 juli 2021.

   De heer **Gilissen** (VVD) memoreert dat iets meer dan een jaar geleden het coronavirus zich voor het eerst aandiende in Nederland en in Utrecht. Sinds dat moment hebben mensen moeten leren leven met nieuwe, onverwachte en onvoorziene onzekerheden. Nog steeds heeft corona een grote impact op het leven van velen. Tegelijkertijd is hij dankbaar voor iedereen die Utrecht helpt om door deze pandemie heen te komen. Zij zijn de stille helden en zij moeten worden bedankt voor hun inzet en volharding.
   De heer Gilissen had graag gewild dat het college andere keuzes had gemaakt. De gebroken beloftes van het college beginnen zich op te stapelen. Hij licht er vandaag drie uit. De belofte van 4.500 woningen per jaar, niet gehaald, het college houdt Rijnenburg onterecht af en de propositie voor het Groeifonds zit op een doodlopend spoor. De belofte van meer zeggenschap voor bewoners is eveneens verbroken. Het college kiest uiteindelijk zijn eigen weg. Bewonersparticipatie is in Utrecht ten grave gedragen. Als voorbeeld noemt hij de Maliebaan, de Weertsingel en de Zuidpoort.

   Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) stelt dat de heer Gilissen voorbeelden noemt waar juist vanuit bewoners en ondernemers alternatieve plannen zijn aangedragen, die door het college zijn omgezet in alternatieven. Is de heer Gilissen het met haar eens dat participatie niet hetzelfde is als “iedereen krijgt wat hij wil”?

   De heer **Gilissen** (VVD) is het daarmee eens. Maar als een grote meerderheid van de bewoners een goed alternatief op tafel legt, wat even goed of soms zelfs beter scoort dan het plan dat het college voorbereid heeft, waarom zou het college dan alsnog zijn zin doordrukken? Mensen raken het vertrouwen kwijt. Ze vragen zich af wat er nu werkelijk mee wordt gedaan als ze meepraten over een onderwerp.

   Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) is het eens met de VVD dat het duidelijker moet zijn wat er met de inbreng gebeurt, maar wat de heer Gilissen zegt over de Zuidpoort klopt echt niet. Ondernemers hebben daar juist alternatieven aangedragen die in het collegeplan zijn gekomen. Het beeld dat de heer Gilissen hier schetst, is bezijden de waarheid.

   De heer **Gilissen** (VVD) zou mevrouw De Boer willen uitnodigen om met de bewoners van de

Maliebaan of Polder Rijnenburg te gaan praten. Zij voelen zich onvoldoende gezien en gehoord door het bestuur. Dat moet echt anders en beter.

De heer **Sungur** (DENK) vindt het een mooi pleidooi van de VVD. De Overvechters hebben sterk geparticipeerd toen het ging over het nieuwe Zandpad. De VVD staat telkens achter het voorstel, terwijl de Overvechters, de politie en het OM zeggen dat dit onveiligheid met zich meebrengt. Hoe rijmt de VVD haar steun voor het nieuwe Zandpad met hun betoog hier over het participeren?

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat de steun van het VVD voor het nieuwe Zandpad niet sterker is geworden de afgelopen periode, omdat het draagvlak in de buurt afbrokkelt. In de debatten is de VVD heel kritisch geweest over het voorkomen van overlast in de buurt. De steun van de VVD voor het Zandpad is allesbehalve zeker. Het zal afhangen van hoe de verschillende stappen worden gezet.

De heer **Sungur** (DENK) ziet dat de VVD het op dit moment nog steunt, terwijl bijna alle handhavingscapaciteit straks richting het nieuwe Zandpad gaat. De vraag was hoe de VVD haar steun voor het nieuwe Zandpad rijmt met het betoog over het participeren?

De heer **Gilissen** (VVD) is het eens met de heer Sungur dat er gezorgd moet worden voor voldoende handhavingscapaciteit, dat de politie toegerust moet zijn om eventuele effecten en overlast van het Zandpad te kunnen bestrijden. De VVD wil veilige omstandigheden voor de mensen die daar werken. Als niet aan die voorwaarden voldaan wordt, als het niet veilig kan, gebeurt het wat de VVD betreft niet.

De heer **Van Steeg** (CDA) had het idee om een aantal financiële middelen voor het Zandpad op een andere manier te gebruiken. Misschien is de VVD daarin geïnteresseerd?

De heer **Gilissen** (VVD) legt uit dat de VVD zeven jaar geleden het voorstel voor een nieuw Zandpad heeft gesteund onder de voorwaarde dat het veilig kan. Het weghalen van geld gaat daar niet aan bijdragen.
Hij gaat verder met zijn betoog. De derde gebroken belofte van het college is de belofte van de gemeentelijke lasten. De VVD vindt dat het college de rekening eenzijdig bij hardwerkende Utrechters neerlegt. Wat het college niet doet, is kritisch kijken naar bestaande taken. De behoedzaamheid van de begroting wordt losgelaten door verwachte opbrengsten al in te gaan boeken. Niet aanpakken, maar doorschuiven. Zijn vraag aan het college is of er besparingen in beeld gebracht zijn en hoe zijn deze gewogen.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) vindt dat het college nu juist niet de rekening bij het volgende stadsbestuur neerlegt en daar tekorten laat oplopen. Juist om te zorgen dat de structurele begroting blijft sluiten, wordt de OZB verhoogd. Ze wil graag weten welke belofte nu precies wordt verbroken.

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat je eerst kijkt op welke andere structurele uitgaven bespaard kan worden, voordat je de belastingen gaat verhogen. Dat is ook in lijn met wat de ambtelijke taskforce zegt: ga niet bezuinigen op dingen die het economisch herstel zouden kunnen raken. Hij verwacht dat het bestuur andere besparingsmogelijkheden concreet in beeld brengt. Zijn vraag is waarom nu de belastingen verhoogd worden en niet vorig jaar al?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) legt uit dat het nu gebeurt, omdat het Rijk minder geld geeft, terwijl er meer taken komen. Het is dus niet meer mogelijk om met de gemeentebegroting rond te komen.

De heer **Gilissen** (VVD) zegt dat dit een bekend debat is. De VVD vindt nog steeds dat er lokaal de verantwoordelijkheid is om de zaken op orde te krijgen. De VVD zou dit niet willen bereiken door het verhogen van de OZB, maar door besparingen op andere taken.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) wil graag horen welke voorzieningen de VVD wil afschaffen.

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat in kaart is gebracht waar het misschien wat minder kan. Elke tegenbegroting bevat voorstellen daarvoor. Het uitgangspunt is duidelijk volgens de VVD: het economisch herstel moet niet geschaad worden. Het geld moet eerst worden verdiend, voordat je het kunt uitgeven.

De heer **Van Der Zweth** (PvdA) vindt dat de VVD zich er nu wel heel makkelijk vanaf maakt. De tegenbegroting van de VVD bestaat uit het Broerspand drie keer verkopen. Welke taken gaat de VVD minder doen om die OZB-verhoging te dekken?

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat het uitgavepatroon moet worden aangepast. Alle organisaties zou eenmalig om een bijdrage gevraagd kunnen worden om de begroting sluitend te krijgen. De kosten van de crisis moeten eerlijker worden verdeeld.

De heer **Van Der Zweth** (PvdA) vraagt de heer Gilissen waar hij deze bijdragen verder vandaan gaat halen. Wordt de armoederegeling weer verlaagd? Wordt de Wmo weer minder toegankelijk? Wordt de bijzondere bijstand ingewikkelder gemaakt?

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat je best een offer kunt vragen van organisaties in de stad, wat niet betekent dat zij komend jaar minder te besteden hebben dan het afgelopen jaar. Door het geld nu bij Utrechters zelf weg te halen zorgt men ervoor dat het economisch herstel in gevaar gebracht wordt. Hij vindt de OZB-verhoging een uitermate onverstandige maatregel. Hij vraagt het college of mogelijke alternatieven hiervoor überhaupt in beeld zijn geweest.

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) vat samen dat de VVD aan de knop van de sociale infrastructuur wil draaien in plaats van aan de belastingknop. Terwijl dit op de korte termijn gunstig zou kunnen lijken, maakt ze zich zorgen over de langetermijngevolgen. Betekent dit minder jeugdzorg?

De heer **Gilissen** (VVD) meent dat zijn suggestie geen vermindering tot gevolg hoeft te hebben. Hij ziet nog steeds veel initiatieven in de stad die weinig of geen effect opleveren. Daar moet naar gekeken worden. Er blijft ook geld op de plank liggen wanneer te optimistisch wordt begroot.

Mevrouw **Schilderman** (D66) zou graag concreet van de heer Gilissen willen horen waar de bezuiniging moet landen.

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat Utrecht elk jaar miljoenen overhoudt. Dat laat zien dat te optimistisch begroot wordt. Deels wordt dit veroorzaakt doordat projecten later worden uitgevoerd, maar nog steeds sluit elk jaar met een positief resultaat. Daarom vindt hij het onverantwoord dat de

OZB wordt verhoogd. Hij wil graag van de andere fracties horen hoe zij dit uitleggen.

Mevrouw **Schilderman** (D66) is blij dat er ook voor ondernemers gewerkt wordt aan een vorm van compensatie. Ze hoort dat de heer Gilissen projecten smaller wil begroten. Maar de VVD wilde juist voorkomen dat er overschrijdingen in projecten komen. Stelt de heer Gilissen echt voor om projecten goedkoper te budgetteren?

De heer **Gilissen** (VVD) zegt dat dat niet zo is. Er is een staand risicomodel, waarin wordt gekeken naar kostenstijgingen bij projecten zelf. Maar dan nog houdt de gemeente jaarlijks heel veel geld over. Vanuit het compensatiepotje voor ondernemers is er geld beschikbaar, maar het is onduidelijk hoe het wordt besteed en het is eenmalig. Daarmee kun je de structurele OZB-verhoging niet compenseren.

Mevrouw **Schilderman** (D66) is het ermee eens dat die compensatie verder uitgewerkt moet worden. Daar hoort ze graag het college over. De heer Gilissen wil niet dat maatregelen de economie raken, maar als je probeert om projecten goedkoper te maken, raakt dat ook de economie en de ondernemers. Hoe ziet de VVD dat?

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat niemand voorstelt om projecten goedkoper te maken. Hij vindt het alleen raar dat, hoewel de gemeente elk jaar geld overhoudt, de belasting toch verhoogd wordt.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) zegt dat de heer Gilissen verwijst naar de tegenbegroting van andere partijen. In de begroting van Student & Starter staat al vier jaar dat zij de OZB wel willen verhogen. Dus zij zijn blij dat het nu gebeurt. Het is geen plezierige reden, maar het is nodig. Ze vindt dat de heer Gilissen een eenzijdig beeld schetst door het alleen maar over de OZB te hebben. Hij kijkt niet naar hoe de waarde van vastgoed stijgt momenteel. Ze sluit zich aan bij de vraag van de PvdA en ChristenUnie: wat gaat de heer Gilissen dan niet doen?

De heer **Gilissen** (VVD) zegt dat gedaan wordt alsof de VVD de hele sociale basisstructuur in Utrecht wil slopen, maar dat is helemaal niet zo. Hij stelt alleen voor om scherp te kijken waar het geld aan wordt uitgegeven en dit aan te passen aan de huidige situatie. Iedereen kan om een bijdrage worden gevraagd, niet alleen de mensen die een woning hebben.

De heer **Schipper** (SP) is het niet eens met de heer Gilissen. Hij doet net alsof het om enorme bedragen gaat bij de OZB, maar voor een gemiddelde woning gaat het over ongeveer € 4 per maand. Voor de villabewoners is het ongeveer € 8 per maand. De OZB is de afgelopen jaren alleen maar verlaagd. Daarom vindt de SP het op dit moment helemaal terecht om daar een kleine bijdrage in te vragen.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) zegt dat de VVD in haar laatste tegenbegroting € 3 miljoen bezuinigde op armoederegelingen. Blijkbaar is de VVD daar inmiddels vanaf gestapt. Ze hoopt dat de VVD ook gaat zien dat de OZB-verhoging eigenlijk een goed en onafwendbaar idee is.

De heer **Gilissen** (VVD) antwoordt dat dit het grote verschil laat zien tussen GroenLinks en de VVD. De VVD investeert in haar tegenbegroting zodat mensen daadwerkelijk aan de slag komen. De mensen komen niet aan het werk als de economie kapot bezuinigd wordt.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) denkt dat er iets misgaat als de VVD nog steeds het idee heeft dat het comfortabel is in de bijstand. Dit college doet heel veel om mensen weer aan het werk te helpen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wil een fabel de wereld uit helpen. In absolute zin is het gebruikersdeel van de OZB ten opzichte van 2018 gestegen met 217%. Het gaat over honderden euro's.

De heer **Gilissen** (VVD) voegt hieraan toe dat dit niet de enige belasting is die gestegen is. De parkeerbelasting en andere belastingen zijn ook ongelooflijk gestegen.
Het college en de coalitie leggen voor een termijn van bijna twintig jaar uitgangspunten en kaders vast in het RSU-mobiliteitsplan. En dat zo kort voor de komende verkiezingen. Het lijkt een paniekreactie om toch nog iets van deze coalitieperiode te willen maken, maar het is niets anders dan pure machtspolitiek. Samen met de grote druk op de agenda van de raad maakt dit goede besluitvorming onmogelijk. Veel belangrijke voorstellen van de coalitie steunen op de kleinst mogelijke meerderheid in deze raad. Hij vraagt waar de beloofde samenwerking en verbinding met de oppositie is.
Een breed gedeelde visie op de groei van de stad is voor het herstel van Utrecht na corona harder nodig dan ooit. Buiten corona woedt de wooncrisis en is er een opgave op het gebied van energie-transitie en het klimaatadaptief maken van de stad. Deze Voorjaarsnota is de laatste kans om op te staan en de hand uit te reiken naar andere fracties. Liever ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, is zijn boodschap. Alleen ga je harder, maar samen kom je uiteindelijk verder. De VVD kijkt uit naar een uitgestoken hand en is bereid deze aan te nemen.
Als liberaal denkt hij dat er betere tijden aankomen, dat de mensheid corona zal overwinnen en dat Utrecht sterker uit de crisis zal komen, op weg naar 900 jaar Utrecht volgend jaar.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) begint haar bijdrage met de uitspraak dat de afgelopen anderhalf jaar de coronacrisis de samenleving op zijn kop heeft gezet. De zorg draaide overuren, de economie kwam bijna tot stilstand en de overheid zocht tastend haar weg in de nieuwe werkelijkheid. Het begon met een zogenaamde intelligente lockdown en uiteindelijk volgde een volledige sluiting van scholen, horeca, musea, theaters, sportclubs en zelfs een avondklok. Nu gaat de samenleving weer langzaam van het slot. GroenLinks begrijpt het verlangen naar normaal, maar de pauzestand van de afgelopen tijd biedt ook een kans om te reflecteren. Om gezonder en veerkrachtiger uit de crisis te komen zijn drie dingen nodig. Er moet worden geïnvesteerd, er moet voor worden gezorgd dat Utrecht een stad voor iedereen is en blijft door te investeren in groen en duurzaamheid voor een gezonde stad van de toekomst. Er moet worden behouden, er moet worden gekeken wat er tijdens corona juist wel goed ging en dat moet een plek krijgen in het nieuwe anders. En er moet worden geleerd, er moet goed worden gekeken welke lessen getrokken kunnen worden uit de afgelopen periode zodat de grote uitdagingen van deze tijd beter het hoofd geboden kunnen worden.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt wat het denken over hoe dingen anders gedaan moeten worden tot nu toe bij GroenLinks heeft opgeleverd.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat ze daar in de rest van haar verhaal op terugkomt.
De verschillen in de samenleving zijn tijdens de coronacrisis groter geworden. Daarom moet worden geïnvesteerd in mensen. Gezondheidsverschillen werden groter. Kwetsbare kinderen liepen extra

onderwijsvertraging op. De zwaarste klappen kwamen terecht bij mensen met lagere inkomens en mensen met weinig of met een praktische opleiding. Niets voor niets zette de raad bestaanszekerheid op 1 tijdens de coronacrisis. Voor GroenLinks blijft dat de komende tijd zo. Het college investeert extra om mensen aan het werk te helpen. Er liggen kansen voor werk en onderwijs, de zorg, de energietransitie en de bouw. Ook ondernemers kregen klappen en hadden regelingen als Tozo en TONK hard nodig om te overleven. Niet alle bedrijven zullen het redden als die ondersteuning wegvalt en zij moeten dus geholpen worden om onnodige faillissementen te voorkomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt de analyse van GroenLinks dat er grote verschillen zijn geslagen en dat dit de komende jaren problemen gaat geven. Wat wordt volgens GroenLinks gedaan in deze Voorjaarsnota om de problemen die mevrouw De Boer noemt het hoofd te bieden voor de komende jaren?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat er al beleid in gang is gezet, dat wordt voortgezet. Er is extra geld voor bijvoorbeeld de jeugdzorg en het aan het werk helpen van mensen. Er kan altijd meer gedaan worden, maar zij denkt dat goede stappen zijn gezet in deze Voorjaarsnota.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat het budget voor de jeugdzorg van het Rijk komt en dat de budgetten om mensen aan het werk te helpen volgend jaar aflopen, waarschijnlijk wanneer mensen massaal beginnen hun werk te verliezen. Er is budget om schuldhulpverlening beter op te zetten, maar daar werden al bezuinigingen in geboekt. Dus hij stelt nogmaals de vraag aan GroenLinks: wat wordt er in deze Voorjaarsnota gedaan om de komende jaren de problemen die mevrouw De Boer schetst het hoofd te bieden?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat ook het geld dat van het Rijk komt door de gemeente wordt geïnvesteerd. De keuze voor extra investeringen in de jeugdzorg is gemaakt door dit college. Er zijn nu al heel veel mensen hun baan kwijt en daar worden nu stappen in genomen. Ze is het met de heer Van der Zweth eens dat je voor ver in de toekomst meer maatregelen zou kunnen nemen, maar ze denkt dat het goed is om eerst te kijken wat het effect is van wat nu gedaan wordt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt de zorgen die GroenLinks schetst, maar daarom is de Voorjaarsnota volstrekt onvoldoende, want die doet er niets aan. Hierdoor wordt de opgave de komende maanden heel groot.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) zegt dat het geld voor schuldhulpverlening structureel verhoogd is. In de woningmarkt wordt ook geïnvesteerd, juist voor groepen die moeilijker een betaalbare woning vinden. Zij ziet het wat minder somber in dan de heer Van der Zweth.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt hoe mevrouw De Boer de inzet om mensen aan het werk te krijgen met het extra belasten van ondernemers rijmt?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) denkt dat een deel van de ondernemers dat prima kan. Het geld is juist voor de ondernemers die het nu moeilijk hebben in deze crisis. Dat is gelukkig niet elke ondernemer. Een deel van het geld gaat naar het ondernemingsfonds, dat zij zelf kunnen investeren. Ze denkt dat het goed is om mensen toe te leiden naar de sectoren die mensen nodig hebben, vooral de zorg, het onderwijs en de bouw. Dat heeft niet zo veel te maken met de ondernemers die extra

OZB moeten betalen.

De heer **Gilissen** (VVD) stelt dat het grote nadeel van het OZB-instrument is dat het iedereen raakt. Het raakt alle ondernemers, ook degenen die met moeite hun hoofd boven water kunnen houden. Waarom ontziet GroenLinks de ondernemers niet?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) legt uit dat zowel huiseigenaren als ondernemers die een pand in bezit hebben extra betalen voor de OZB. GroenLinks denkt dat met deze maatregel de lasten goed verdeeld worden. Voor de ondernemers die daardoor in de problemen komen, is er een bijdrage, zodat deze geholpen kunnen worden.

De heer **Van Steeg** (CDA) denkt dat de rekening hoger wordt dan de eventuele bijdrage uit het potje. Hij heeft dezelfde vraag als de PvdA: op welke manier levert deze Voorjaarsnota een ander perspectief na corona in vergelijking met de voorgaande begroting?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat deze Voorjaarsnota veel extra investeringen bevat. Zij denkt dat de stad daarmee uit de crisis kan komen. Ze wil niet bezuinigen, maar blijven investeren om de samenleving op gang te houden.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) zegt dat mevrouw De Boer precies verwoordt wat zijn kritiek is op de Voorjaarsnota, namelijk dat er aandacht is om van Utrecht een klimaatadaptieve stad te maken en dat mensen moeten uit de crisis moeten worden gehaald. Daarin gaat ze volledig voorbij aan het feit dat er een klimaatcrisis is en dat geïnvesteerd wordt in het oplossen van die crisis. Het programma Duurzaamheid groeit niet. Bestaanszekerheid voor mensen staat op 1, maar er zijn nog zo veel andere dingen om aan te denken. Wat vindt mevrouw De Boer daarvan?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) vindt het belangrijk dat bestaanszekerheid op 1 staat. Ze vindt het zelf jammer dat het programma Duurzaamheid geen extra geld krijgt. Ze ziet wel dat er op andere manieren geïnvesteerd wordt in een duurzame stad.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) zegt dat € 1,6 miljard aan schade door klimaatveranderingen wordt voorspeld tot 2050. Zouden mensen niet samen met het klimaat en de natuur op 1 moeten staan?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) legt uit dat dat precies is wat hier gebeurt. Er wordt voor gekozen om te investeren in sectoren die de klimaatverandering tegengaan en op die manier schep je ook werk voor mensen in die sectoren. Dit neemt niet weg dat ook GroenLinks teleurgesteld is dat er niet meer geld in duurzaamheid en de energietransitie geïnvesteerd wordt.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) zegt dat dat hem ook teleurstelt. GroenLinks is de grootste partij in deze raad en werkt niet aan het vergroten van het programma Duurzaamheid. Mevrouw De Boer zegt dat geïnvesteerd wordt in onderwijs, jeugd, zorg en bouw, maar daarmee wordt de klimaatcrisis niet opgelost. Hij hoort haar bijvoorbeeld niet over het feit dat er geïsoleerd moet worden. Hij wil graag horen wat mevrouw De Boer daarvan vindt.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) is het ermee eens dat er geïsoleerd moet worden. In de nieuwbouw

kun je veel doen voor het tegengaan van klimaatverandering. Als huizen circulair gebouwd worden, energieneutraal zijn en veel groen in de omgeving hebben, helpt dat wel degelijk. Het investeren in schone mobiliteit helpt ook hierbij.
Ze vervolgt haar betoog met de culturele sector, die hard getroffen is in de stad. GroenLinks wil er alles aan doen om deze sector te helpen er weer bovenop te komen. GroenLinks is enthousiast over de aandacht voor cultuur en makers in de Voorjaarsnota. Zij is ook blij met de aandacht voor het wegwerken van onderwijsachterstanden en de investeringen in het mbo, waar veel jongeren tegen barrières aanlopen, bijvoorbeeld door stagetekorten. Ze vindt het goed dat er geïnvesteerd wordt in jeugdzorg en jongerenwerk en vraagt om daarbij niet alleen aandacht te hebben voor uitwassen, maar juist ook voor de problemen van stille groepen.
Naast bestaanszekerheid en het verkleinen van ongelijkheid wil GroenLinks investeren in maatregelen die de woningcrisis aanpakken en het klimaatbeleid versterken. Daarom is ze voorstander van de 10-minutenstad, die in de RSU is uitgewerkt. Door minder en andere mobiliteit, standaard aandacht voor groen, voorzieningen in de buurt en het toevoegen van veel woningen rond bestaande en nieuwe OV-knooppunten gaan de transitie naar een duurzame stad en het aanpakken van het woningtekort hand in hand. Er komt de komende periode bijna € 14 miljoen extra voor betaalbare woningen in de stad. Daarmee kan een stap gezet worden, maar er is krachtig beleid nodig om woningen beschikbaar en betaalbaar te houden voor mensen met lage- en middeninkomens en om de enorme macht van beleggers en investeerders aan te pakken. GroenLinks wil dat er de komende periode meer grip komt op de woningmarkt.
In het kader van het klimaatbeleid is GroenLinks enthousiast over de keuze om forst te investeren in groen en meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers. Het college kiest er dus uitdrukkelijk voor om te blijven investeren. GroenLinks ondersteunt die lijn van harte.
De afgelopen jaren kreeg Utrecht er taken bij van het Rijk terwijl de rijksbijdrage juist werd gekort. Daardoor is er nu een structureel geld tekort. Dan moet of worden bezuinigd op belangrijke voorzieningen, zoals bibliotheken, zwembaden en cultuur; of gezorgd worden voor extra inkomsten. Gelukkig blijven de voorzieningen op pijl. Het college kiest ervoor om een extra bijdrage te vragen aan huis- en vastgoedeigenaren via de OZB. Dit levert structureel bijna € 13 miljoen op. Voor de meeste huiseigenaren gaan de kosten met enkele tientjes omhoog. Hoe meer een huis waard is, hoe hoger de stijging. Verhoging van de OZB is daarmee een maatregel waarbij de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of mevrouw De Boer het met hem eens is dat ook kritisch gekeken moet worden waarin wordt geïnvesteerd. Vindt ze niet dat iedereen een bijdrage zou moeten leveren aan het herstel van de stad?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat culturele instellingen die een eigen pand hebben ook door de OZB getroffen zullen worden. Daarnaast vindt ze niet dat iedereen evenredig zou moeten investeren. Huiseigenaren hebben hun bezit meer waard zien worden. Ze hebben ook meestal een lagere rente, dus ze hebben de kosten zien dalen. Natuurlijk moet er altijd kritisch gekeken worden of uitgaven die je doet effectief zijn. De afgelopen jaren is de begroting al een aantal keren goed doorgelicht en daarom heeft GroenLinks niet de illusie dat er bezuinigd kan worden zonder dat wezenlijke voorzieningen geraakt worden.

De heer **Gilissen** (VVD) stelt dat Utrecht toch elk jaar geld overhoudt. Hij vraagt waarom de rekening eenzijdig bij ondernemers wordt neergelegd.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat GroenLinks het niet eenzijdig vindt. Ze vinden het evenwichtig. De VVD en GroenLinks gaan het hier niet over eens worden.
Veel mensen willen graag de rust, de sociale cohesie, het thuiswerken en meer tijd in het groen, dingen die ze hebben ervaren tijdens de lockdown, op zijn minst deels behouden. Duidelijk is gebleken hoe belangrijk genoeg groene buitenruimte is. De waardering van groen zal blijven. Daarom is het belangrijk groen te behouden en uit te breiden. Aan het begin van de coronacrisis werd de lucht opeens gezonder, omdat er zo veel minder gereden werd. Wat GroenLinks betreft wordt de schone lucht behouden door plaats te maken voor voetganger en fiets.
Dan het deel waar de heer Gilissen benieuwd naar was: wat kan geleerd worden van de afgelopen crisis? Helaas zal de coronacrisis niet de laatste uitdaging zijn waar Utrecht mee te maken krijgt. Klimaatverandering bonkt steeds harder op de deur. De biodiversiteit neemt af. Er zullen veranderingen in de rest van de wereld plaats blijven vinden, die hun weerslag hebben op de stad. Gelukkig heeft de gemeente geleerd dat ze zich snel kan aanpassen, dat verandering mogelijk is. Uit de afgelopen periode kan geleerd worden dat om nieuwe uitdagingen het hoofd te bieden vertrouwen, veerkracht en durf nodig zijn.
Het vertrouwen in de overheid is de afgelopen tijd door onder andere de toeslagenaffaire en de coronamaatregelen verder afgenomen. Het nieuwe anders vraagt om een overheid die eraan werkt om het vertrouwen te herstellen. Vertrouwen herstellen betekent met mensen in gesprek gaan en daadwerkelijk geïnteresseerd zijn in wat ze te vertellen hebben. Dat betekent niet dat je altijd doet wat mensen willen, maar wel dat je duidelijk bent waarom bepaalde keuzes worden gemaakt en wat je gedaan hebt met de ideeën en zorgen die mensen hebben. Het betekent dat je deur altijd open staat en het betekent dat je als overheid soms durft te leunen op de kracht en ideeën van mensen.

De heer **Gilissen** (VVD) zegt dat mevrouw De Boer vooral de verandering bij anderen lijkt te zoeken in plaats van ook kritisch te zijn op de eigen rol. Wat gaat er dan anders worden? En wat is daar de komende weken en maanden van te merken?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) denkt dat er iets te winnen is op participatie. Het gaat nog lang niet overal goed. Er wordt veel met mensen gesproken, via bijvoorbeeld stadsgesprekken, maar dat zou nog meer kunnen. Ook moet duidelijker zijn waarop mensen wel en niet invloed kunnen hebben. Bij voorzieningen die ergens moeten komen, gaat het gesprek vooral over hoe die zo goed mogelijk ingepast kunnen worden. Soms kan er nog nagedacht worden over alternatieven.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt hoe de waarde van vertrouwen hierbij past. De VVD krijgt feedback dat er wel wordt geluisterd, maar dat men niet hoort wat de mensen zeggen.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat dit voor een deel zit in duidelijker aangeven wat men gehoord heeft en wat daar mee gedaan wordt en wat niet, en waarom dan niet. Dat moet echt beter. Er moet ook meer ruimte worden gegeven aan mensen om dingen zelf te doen in plaats van dat het door de overheid gedaan moet worden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) noemt de Maliebaan, de Croeselaan, speelplaats De Kameleon. Is mevrouw De Boer het niet met hem eens dat geconcludeerd moet worden dat het de afgelopen vier jaar onvoldoende was. De komende vier jaar moet echt richting worden gegeven aan een nieuwe agenda, die ruimte maakt om bewoners een positie te geven om mee te denken over hun stad.

Vraagt dit niet om een grote cultuurverandering, die de komende vier jaar waargemaakt moet worden, omdat het nu niet is gelukt?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) is het niet eens met de heer Van der Zweth dat het nu niet is gelukt. Bij de Maliebaan waren initiatieven van bewoners, maar vervolgens waren de bewoners het allemaal niet met elkaar eens. Het is de kunst om vervolgens als gemeente en als raadsleden al die belangen tegen elkaar af te wegen en dan te laten zien wat er met de ideeën is gedaan. Er moet ruimte worden gegeven aan initiatieven vanuit de stad, maar er moet ook worden gekeken hoe dit binnen de kaders past die de gemeente heeft.

De heer **Sungur** (DENK) stelt dat de Overvechters wel eensgezind waren over het nieuwe Zandpad. Ze werden daarin ondersteund door het OM en de politie. Wat was de afweging van GroenLinks om de Overvechters links te laten liggen?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) legt uit dat dit een voorbeeld is van een voorziening waarvan GroenLinks, en een grote meerderheid in de raad tot nu toe, vindt dat dit ergens in de stad een plek moet krijgen. Dan wordt gekeken met bewoners hoe dit op een zo goed mogelijke manier gedaan kan worden. Daar is in de uitwerking van de plannen, zowel qua veiligheid als qua inrichting, wel degelijk rekening mee gehouden.

De heer **Van Steeg** (CDA) hoorde mevrouw De Boer voorstellen doen ter verbetering van de participatie. Wat is er volgens haar misgegaan in de afgelopen drie jaar, dat nu beter moet?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) denkt dat nog vaker initiatieven vanuit de stad kunnen worden gestimuleerd en opgehaald dan dat nu gebeurt. Er moet ook beter gecommuniceerd worden welke ruimte er is aan de voorkant en vervolgens wat er met de gegeven input is gedaan.
Zij vervolgt haar betoog. Als laatste heeft de gemeente het afgelopen jaar kunnen leren dat veerkracht en durf nodig zijn. Daarbij denkt ze meteen aan klimaatverandering. De enorme impact daarvan zien veel mensen nog steeds onvoldoende onder ogen. GroenLinks mist extra investeringen in klimaat en duurzaamheid, maar door deze mee te nemen in andere programma's, zoals mobiliteit en economie, kunnen gelukkig toch stevige stappen worden gezet. GroenLinks is daarnaast blij dat er vanuit het Rijk extra geld is gekomen voor schone lucht. Wat GroenLinks betreft, gaat de gemeente nog harder aan de slag om die nieuwe toekomst, het nieuwe anders, ook op het gebied van een groen milieu en duurzaamheid vorm te geven.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) zegt dat mevrouw De Boer het heeft over veerkracht en durf en daarna over klimaatverandering. Hoe trots is zij op het feit dat er nog steeds geen grootschalig energielandschap is in de stad?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) is uiteraard teleurgesteld dat dit er nog niet is. Het lastige is dat je daarvoor afhankelijk bent van initiatiefnemers vanuit de stad. GroenLinks had het liefst al eerder windmolens op Lage Weide neergezet, maar daar was toen geen meerderheid voor. Voor de windmolens in Rijnenburg is tot nu toe wel een meerderheid, zodat die er hopelijk zo snel mogelijk zullen komen.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt dat GroenLinks al zo'n tien jaar in het lokale college

zit en dat er nog steeds geen grootschalig energielandschap is. Wat zegt dit over de veerkracht en de durf van de lokale GroenLinks fractie?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) vindt dat dit niet aan de GroenLinks fractie ligt. Zij heeft keer op keer dit aangewakkerd en gestimuleerd en overal voor gestemd waar duurzame energie zou kunnen komen. Het zegt meer over de durf van de meerderheid in deze raad tot nu toe.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) zegt dat het ook iets zegt over de compromissen die GroenLinks bereid is te sluiten met andere fracties. Ze kunnen de kar trekken, want ze zijn de grootste. Ondertussen is de ambitie om klimaatneutraal te zijn uitgesteld tot 2050. Wat zegt dat over GroenLinks? Hoe serieus neemt GroenLinks het klimaatprobleem?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) antwoordt dat GroenLinks het heel serieus neemt. Maar GroenLinks is ook realistisch. Er moet gekeken worden wat in zo'n korte tijd mogelijk is. Ze zou graag klimaatneutraal willen zijn in 2030, maar zelfs als je de hele raad en alle mensen in de stad hierin mee zou krijgen, is dat gewoon niet haalbaar op zo'n korte termijn.

De heer **Gilissen** (VVD) vat samen dat het dus de schuld is van iedereen behalve GroenLinks zelf. Hij stelt dat in de wijde omgeving van Rijnenburg een grote meerderheid van omwonenden gekant zal zijn tegen de plannen zoals ze nu vorm krijgen. Hoe gaan deze omwonenden bij het vernieuwde GroenLinks hiervoor een luisterend oor vinden?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) stelt dat ze al een luisterend oor hebben. GroenLinks neemt deel aan alle bijeenkomsten en er wordt wel degelijk iets gedaan met de input die wordt ontvangen. Grootschalige duurzame energieopwekking is een voorziening die de stad niet kan missen, die echt nodig is. Dan moet gekeken worden hoe dit vormgegeven kan worden zodat mensen er zo min mogelijk last en hinder van hebben. Dat is precies wat er in het plan gebeurd is.

De heer **Gilissen** (VVD) zegt dat dit dan een moeilijk gesprek blijft. De bewoners kunnen alleen meepraten over de inpassing zelf. Het energielandschap gaat overlast veroorzaken. Volgens hem gaat er niets veranderen.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) denkt dat dit een voorbeeld is dat laat zien dat er goed geluisterd wordt. Maar dat betekent niet dat mensen vervolgens krijgen wat ze willen. GroenLinks denkt dat ook windmolens nodig zijn om in de buurt te komen van de klimaatdoelen. Het doel wordt niet gehaald met alleen fietspaden en zonnepanelen. Volgens GroenLinks betekent participatie niet dat je altijd je zin krijgt.
Ze hoopt dat de gemeente gaat investeren, behouden en leren, zodat Utrecht een gezonde stad is en blijft voor iedereen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) begint zijn betoog met de uitspraak dat Utrecht beter verdient. De kansenongelijkheid in de stad neemt toe en er gebeurt onvoldoende om het tij te keren. Er zijn grote zorgen bij bewoners. Zij verwachten van de politiek een antwoord hierop. Terug naar het oude normaal is voor veel Utrechters minder hoopgevend. Veel kinderen hebben leervertragingen opgelopen. Veel mensen hebben nog werk, maar vrezen dat ze hun baan gaan verliezen nu de reorganisaties worden aangekondigd. Voor mensen uit de opvang van de Maliebaan betekent terug

naar normaal weer slapen op straat. Dit is dan ook het moment om te kiezen voor een nieuw en beter normaal. Dat vraagt om een overheid die ongelijk durft te investeren voor gelijke kansen.
De PvdA heeft de mensen gevraagd wat hun wensen zijn. Door die gesprekken word je met je neus op de feiten gedrukt. Mensen verliezen het vertrouwen in de overheid en ze hebben het gevoel dat wordt beslist over de stad in plaats van met de stad. Dit moet de politiek zich aantrekken. Er moet nu iets veranderen. Stop de verkoop van sociale huurwoningen. Maak gebruik van actief grondbeleid, voorkom speculatie. Stop zakendoen met ontwikkelaars, die de gemeente bespelen over de rug van woningzoekenden.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat veel van wat de heer Van der Zweth noemt gevolgen zijn van beleid dat door de PvdA in het verleden gesteund is. Zal de PvdA de hand in eigen boezem steken en misschien andere keuzes maken de komende tijd?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) had het over de woningmarkt en de woningnood in de stad. Daarvoor kan niet verwezen worden naar de periode acht jaar geleden. De problemen die er nu zijn, hadden de afgelopen acht jaar voor een groot deel opgelost kunnen worden. Als zes jaar terug de verkoop van sociale huurwoningen was gestopt, had dat nu het verschil gemaakt. Het is te makkelijk dat de VVD verwijst naar meer dan acht jaar geleden. De afgelopen acht jaar heeft de VVD ook vier jaar aan het roer gezeten.

De heer **Gilissen** (VVD) wil het over mobiliteit hebben. De PvdA was er altijd voor om verkeersstromen om te leggen en de stad verder op te knippen. Erkent de heer Van der Zweth dat de verkeersproblemen er mede zijn doordat de PvdA altijd de mobiliteitsplannen heeft ondersteund?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) meent dat bewoners voornamelijk bezorgd zijn over verkeers-veiligheid. De PvdA, en volgens hem ook de VVD, is al een hele tijd bezig om te kijken hoe dit beter gedaan kan worden in de stad. Het vraagstuk waar de VVD nu over begint is een prima vraagstuk, maar niet wat de PvdA hoorde in de gesprekken met bewoners.
Mensen hebben het over bestaanszekerheid. Je moet een baan hebben om mee te kunnen doen. Er moet meer geld worden besteed aan armen en kinderen die het moeilijk hebben. Deze stad moet streven naar volledige werkgelegenheid. Niemand zou op de voedselbank aangewezen moeten zijn en geen kind zou moeten opgroeien in armoede. Mensen hebben het ook over verbinding. De stad zou minder gesegregeerd moeten worden. Er is tweedeling met een peperduur centrum en buitenwijken.
De gemeente moet hier iets mee en daar heeft het de afgelopen acht jaar stelselmatig aan ont-broken. De woningmarkt is compleet ontspoord en een verdienmodel geworden voor ontwikkelaars en beleggers. Geen woningzoekende komt er nog normaal tussen. Het aantal mensen dat langdurig in de bijstand zit, blijft onverminderd hoog. Utrecht is een van de weinig steden die er niet in is geslaagd om banen te creëren voor die groep. Leervertragingen in het onderwijs zijn toegenomen. Het bereik van de voorschoolse educatie is teruggelopen van bijna 100% naar 68%, met een bezuiniging van het college.
In deze Voorjaarsnota gebeurt er opnieuw te weinig. Het college gaat door op de eerder ingeslagen weg. De taskforce zegt dat er nu meerjarig iets aan deze problemen gedaan moet worden. Het college en ook GroenLinks herhalen de woorden, maar doen er geen euro bij. Het gat tussen wat er op papier staat en wat er gedaan wordt de komende jaren is gigantisch. De afgelopen jaren hadden moeten worden benut om de ontwikkelingen in Utrecht, een stad waar de tweedeling groeit en een

stad die onbetaalbaar wordt, te keren. Dat is niet gedaan en ook in deze Voorjaarsnota ziet hij dat niet.

Mevrouw **Schilderman** (D66) vraagt welke bezuinigingen de heer Van der Zweth bedoelt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat hij het had over de voorschoolse educatie.

Mevrouw **Schilderman** (D66) meent dat de gemeente dit budget al jarenlang hoog houdt, ook toen hier door het Rijk op werd gekort. Ze deelt dat de coronacrisis hier een deuk in heeft geslagen. Welke inzet had hij graag willen zien, die hij nu niet ziet?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat er werd herverdeeld op de voorschoolse educatie, daar zat een flinke korting bij. Dit is door het college niet volledig gedekt. Daar komt bij dat het bereik is teruggelopen van 95% tot 68%. Een groot deel van de kinderen wordt niet meer bereikt. Deze kinderen moeten worden bereikt om te voorkomen dat ze achterstanden gaan oplopen in het onderwijs.

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) zegt dat de reden waarom dit zo gebeurd is vaak besproken is. Utrecht had liever iets anders gewild, maar dit had te maken met dat het feit dat het een wettelijke regeling was voor de harmonisatie bij de Kinderopvang. Nu heeft het te maken met een andere herverdeling en dat is complex. Maar ze deelt niet de mening dat dit door de gemeente verkeerd werd gedaan.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er een herverdeling was en dat die niet helemaal gecompenseerd is door dit college. De PvdA vond het cruciaal dat dit wel zou gebeuren. De wethouder antwoordde dat zij niet dacht dat dat nodig was, omdat het met minder zou kunnen.

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) beaamt dat dit in de raad is besproken en dat de verdeling anders werd, namelijk via de Kinderopvangtoeslag. Daar is voor gekozen, hoe ingewikkeld dat ook is, omdat dat in de wetgeving stond.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het nodig dat het volledig wordt gecompenseerd en dat is niet gebeurd.
Landelijk zwaait een rechtsliberaal blok al de scepter. De verzorgingsstaat wordt uitgekleed en het vertrouwen daalt naar het nulpunt. Voorkomen moet worden dat dat in Utrecht ook gebeurt, dat publieke voorzieningen worden uitgekleed onder het mom van degelijke financiën.
Utrecht staat op een tweesprong: hoe gaat Utrecht veranderen de komende jaren? Er moet gezorgd worden voor gelijke kansen en dat vraagt om ongelijk te investeren voor die gelijke kansen op een beter normaal dat voor iedereen werkt.

Mevrouw **Schilderman** (D66) is blij dat in Utrecht langzaam de lichten weer aan gaan. Utrecht klimt uit een dal geklommen na bijna anderhalf jaar coronacrisis. Gelukkig zijn er al meer dan een half miljoen prikken gezet in de regio. Binnenkort zullen bussen de meest kwetsbare wijken ingaan om te zorgen dat ook mensen daar beschermd worden tegen het virus. D66 juicht dat van harte toe. Nu de gezondheidscrisis minder zal worden, gaat ook de economie weer van het slot. Veel ondernemers kunnen eindelijk weer aan de slag.

De heer **Gilissen** (VVD) meent dat de bussen allang de wijken hadden moeten ingaan. De raad heeft daar enkele weken geleden vragen over gesteld. De vaccinatiebereidheid in sommige wijken is te laag. Utrecht is toch rijkelijk laat met die prikpunten op locatie en die bussen? Deelt mevrouw Schilderman die mening?

Mevrouw **Schilderman** (D66) deelt met de heer Gilissen dat het hele vaccinatiebeleid rijkelijk te laat is. Ze had graag veel eerder vaccinaties gezien. Dat neemt niet weg dat ze alsnog blij is dat er een extra inzet komt, juist op de plekken waar nu duidelijk wordt dat het niet automatisch goedkomt.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of mevrouw Schilderman weet wanneer die bus gaat rijden. Want hij weet het niet.

Mevrouw **Schilderman** (D66) antwoordt dat er op dit moment geen inschattingen zijn. Wellicht kan daar straks op geantwoord worden.
Nu het licht weer aan gaat, wordt duidelijk zichtbaar dat de kansen soms ongelijk verdeeld zijn. Verschillen tussen zij die mee kunnen doen en zij die niet mee kunnen doen zijn groter geworden. Op school, op de arbeidsmarkt en op de woningmarkt zijn de verschillen soms heel erg groot. Dat schept verplichtingen voor de komende tijd. Utrecht is door de moeilijkste periode sinds de Tweede Wereldoorlog gegaan. Het heeft een flinke wissel getrokken op de bewoners in de stad en op de saamhorigheid.
Maar er blijkt ook veel mogelijk te zijn in een korte tijd. Online werk en lesgeven hebben een gigantische boost gekregen. Er zijn prachtige initiatieven ontstaan van ondernemers en maatschappelijke organisaties die elkaar door deze moeilijke periode geholpen hebben. Wat niet gedaan moet worden, is gaan bezuinigen op wat Utrecht zo fijn maakt. Een veilige en sociale stad met toegankelijke voorzieningen en hulp voor kwetsbare Utrechters. D66 kijkt met trots naar de snelheid waarmee de vier coronasteunpakketten van in totaal € 116 miljoen tot stand zijn gekomen en ten uitvoer worden gebracht. Waar andere gemeenten ervoor kiezen om de bibliotheek of het zwembad te sluiten of om te bezuinigen op jeugd of sport, kiest Utrecht voor de toekomst. Dat kan mede door de groei van de stad. D66 wil blijven investeren in een groeiende stad die bereikbaar en groen is.

De heer **Gilissen** (VVD) stelt dat er ook veel gemeenten zijn die geen zwembaden sluiten, maar die ook de lasten niet substantieel verhogen. Hoe rijmt D66 dat?

Mevrouw **Schilderman** (D66) antwoordt dat er vele zaken zijn waar gemeenten in kunnen snijden. Het verschilt per gemeente hoe hard ze geraakt worden door bepaalde maatregelen. Utrecht heeft veel cultuur, evenementen en horeca. Dat zijn de plekken die juist heel hard geraakt zijn. Dat is de reden dat D66 wil investeren. Daarnaast zijn er ook veel gemeenten die minder investeren in groen of werkgelegenheid. D66 vindt het van groot belang dat dat wel gebeurt.

De heer **Gilissen** (VVD) raadt mevrouw Schilderman aan om te gaan kijken in Enschede, waar de OZB niet substantieel wordt verhoogd. Zijn vraag gaat over de ondernemers. Eerst wordt het geld weggehaald bij hen en daarna geeft de gemeente een doekje voor het bloeden voor de mensen die het echt nodig hebben. Wat vindt mevrouw Schilderman daarvan?

Mevrouw **Schilderman** (D66) stelt dat de OZB in Enschede veel hoger was dan in Utrecht. D66 zou ook liever de lasten niet verhogen. Maar als er een moment is om het te doen, dan moet het nu

gedaan worden om te blijven investeren. Utrecht zat onder het gemiddelde qua OZB-tarief. Dat neemt niet weg dat het een maatregel is die je pas neemt als het niet meer anders kan. Zij denkt dat dat nu het geval is.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of dat voor D66 betekent dat dit teruggedraaid of gematigd zal worden als de situatie is verbeterd?

Mevrouw **Schilderman** (D66) is het daar in principe mee eens. Het verhogen van de OZB is hopelijk eenmalig. Het zijn nu bijzondere omstandigheden.
Het gaat D66 juist om bestaanszekerheid, werkgelegenheid en over voorzieningen op het gebied van cultuur, sport en evenementen. Daarmee wordt geïnvesteerd in het cement van de samenleving.
Door de effecten van corona en de gebrekkige bekostiging vanuit het Rijk is de Voorjaarsnota geen eenvoudige opgave. Met het verhogen van de OZB wordt ook iets van de inwoners gevraagd.
Onderaan de streep komt D66 tot de conclusie dat Utrecht nu op een beslissend punt staat. Juiste politieke keuzes vlak na een crisis bepalen de toekomst en schrijven de historie van Utrecht.
Bezuinigen zou de bijl daarin zetten en zou meer kapotmaken de komende jaren. Daarom kiest D66 toch voor de OZB-verhoging. Ze is wel blij dat er mogelijkheden zijn voor ondernemers die het moeilijk hebben door deze verhoging, zoals het compensatiefonds.
Door de coronamaatregelen was ondersteuning bieden aan mensen die dat nodig hadden ineens veel ingewikkelder. Gelukkig kwamen er creatieve oplossingen hiervoor. Ondanks de geweldige initiatieven zijn de gevolgen van de coronacrisis wel degelijk zichtbaar. De kansengelijkheid wordt kleiner. Dat vraagt om actie. D66 wil dat Utrecht een stad is waar men omkijkt naar elkaar. Voor het centrale aanmeldbeleid van de basisscholen is nu budget vrijgemaakt. D66 zal de komende tijd voorstellen doen om meer zicht te krijgen op de nieuwe armen, ontlezing, laaggeletterdheid en het tegengaan van gezondheidsverschillen.
Ondanks de coronacrisis is het Utrecht gelukt om te blijven bouwen en door te gaan. Maar nu moet de gemeente met volle kracht vooruit. Er wordt al een tijd gepraat over waar en hoe dit te doen. Hopelijk komt de raad er de komende week uit met de Ruimtelijke Strategie. Wat D66 betreft wordt die dan zo snel mogelijk uitgevoerd. Ze wil graag bevestiging vanuit het college dat het investeringen hierin nog steeds als een echte topprioriteit ziet.
De stad groeit. De stad is vele talenten rijk en steeds meer nieuwe Utrechters komen naar Utrecht om zichzelf te ontwikkelen. Voor D66 is het van groot belang dat deze mensen kunnen wonen zoals zij willen. Ook de mensen die hier zijn komen wonen zijn de Utrechtse buitenruimte meer gaan waarderen. D66 zal werken aan meer voorstellen op dit gebied, omdat buiten kunnen zijn voor iedereen van groot belang is.
Het blijft ook van belang om de inwoners te steunen in hun inzet voor de openbare ruimte, maar ook in de inzet voor bijvoorbeeld de verduurzaming. Welke keuzes kunnen zij maken? En hoe zorgt de gemeente dat dat zo makkelijk mogelijk gaat? Zo is er een grote inzet nodig is om geothermie te realiseren. D66 maakt zich zorgen dat hier nog te weinig aandacht voor is, dit terwijl de systeemomslag om hele grote stappen vraagt.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) herinnert zich de Tweede Kamercampagne waarin D66 Sigrid Kaag profileerde als een klimaatactivist. Nu wijdt D66 niet veel meer woorden aan de klimaatcrisis dan geothermie en zon op daken. Wat zijn de plannen van D66 om de klimaatcrisis te bestrijden?

Mevrouw **Schilderman** (D66) denkt dat er meerdere zaken zijn. Vergroening is een belangrijke stap om de gedeeltelijk onvermijdelijke gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Het gaat deels om omgaan met de gevolgen, maar het gaat deels ook om voorkomen. Wat D66 betreft kan de inzet voor zon op daken nog veel groter, wordt heel snel werk gemaakt van het energielandschap en moet meer gewerkt worden aan geothermie. De omslag in warmte moet gebeuren en dat staat nog niet altijd even goed op het netvlies.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt dat ook D66 de deadline voor klimaatneutraal laat verwateren tot 2050. En dat terwijl D66 zogenaamd een klimaatpartij is. D66 kwam als eerste met het idee om niet in te zetten op elf windmolens, maar op acht. En ondertussen worden het er maar drie in Rijnenburg. In hoeverre durft D66 zich nog een klimaatpartij te noemen?

Mevrouw **Schilderman** (D66) antwoordt dat de drie windmolens niet de wens van D66 waren. Ze wil het maximale halen wat daar past binnen de kaders die zijn vastgesteld, maar ze ziet ook dat er een spanning is. Er zijn ook andere ambities. D66 heeft ook de ambitie om sport te realiseren en vindt het van groot belang dat het energielandschap zo wordt ingepast dat het past bij de mensen die daar omheen wonen.

De heer **Van Heuven** (Partij voor de Dieren) vraagt of D66 het idee zou steunen om wel in 2030 klimaatneutraal te zijn en daar de ambitie aan te koppelen om veel groene werkgelegenheid te creëren?

Mevrouw **Schilderman** (D66) antwoordt dat D66 zich zeker inzet voor veel groene werkgelegenheid. Dat combineert twee van de grote opgaven die er op dit moment zijn: mensen die door corona hun baan zijn kwijtgeraakt of nog kwijtraken en de opgave op het gebied van klimaat. D66 vindt dat er nu snelle stappen gezet moeten worden met dingen die al meteen voor besparing zorgen. Er moet begonnen worden met haalbare projecten. Daar sluit de inzet van dit college bij aan.
Ondanks de steunpakketten die uit het Rijk kwamen, zijn er ondernemers die in de problemen raakten. Voor veel mensen zal de zwaarste tijd nog komen als die steunpakketten worden afgebouwd. Via de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht blijft de gemeente ondernemers bijstaan die dat nodig hebben. De economische cijfers geven hoop. D66 ziet graag dat de economische impuls breder over de stad uitgerold wordt met betrokkenheid van winkelverenigingen ook buiten het centrum. Want ook daar zit belangrijke werkgelegenheid. De komende tijd moet de gemeente zich op alle manieren inzetten voor werk, voor mensen die al aan de zijkant stonden en mensen die daar helaas zijn bijgekomen. Er wordt ingezet op stages, op mensen die net beginnen op de arbeidsmarkt, op omscholing richting nieuw werk en op banen van de toekomst, in de groene economie, in onderwijs en in zorg.
Iedereen heeft keihard gewerkt om Utrecht door de crisis heen te loodsen en D66 spreekt daar haar dank en bewondering voor uit.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft een punt van orde. Hij constateert dat er een aantal keer van verkeerde partijen spreektijd is gebruikt door andere partijen. Hij neemt aan dat dit gecorrigeerd wordt.

De **voorzitter** antwoordt dat de griffier laat weten dat dat al gebeurd is.

Hierop wordt de vergadering enkele minuten geschorst.

Na hervatting van de vergadering meldt de **voorzitter** dat een aantal woordvoerders inmiddels geen spreektijd meer heeft. Zij stelt voor om hun nog twee interrupties toe te staan, onder de voorwaarde dat het korte interrupties zijn, en constateert dat de raad het daarmee eens is.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt, nu Utrecht langzaam weer perspectief krijgt op een stad zonder beperkingen, het goed om stil te staan bij de vraag hoe de stad sterker uit deze moeilijke periode kan komen. De CDA-fractie staat voor een toekomstgerichte stad op mensenmaat, waar inwoners verantwoordelijkheid nemen voor hun omgeving, de eigen wijk en buurt. Basisvoorwaarde voor een goed functionerende gemeente is dat zij haar eigen beleid op orde heeft. Dat is in deze Voorjaarsnota minder het geval. De afgelopen periode heeft gezorgd voor extra uitdagingen en uitgaven en dat zal ook de komende tijd zo zijn. Corona moet echter niet als excuus worden gebruikt om moeilijke keuzes uit de weg te gaan. De verhoging van de lasten voor de inwoners is buitengewoon pijnlijk. De CDA-fractie heeft voorstellen gedaan om de lasten van de crisis eerlijker te verdelen. Het college moet ook keuzes maken en snijden in eigen beleid, maar dit wordt helaas doorgeschoven naar de volgende coalitie.
De CDA-fractie wil dat keuzes worden gemaakt die de samenleving echt ten goede komen. Zij heeft de afgelopen jaren gepleit voor meer betrokkenheid van burgers bij besluitvorming, investeren in verenigingen en schone en leefbare buurten, met een betrouwbare overheid die zorgt voor een goede basis op het gebied van regelgeving, financiën en zekerheid. Op de laatste twee onderwerpen schiet de Voorjaarsnota tekort. De financiën staan in het rood en er zijn veiligheidsuitdagingen die minder zichtbaar zijn, maar vragen om duidelijke grenzen van de overheid.
De CDA-fractie vindt dat op een aantal vlakken minder moet worden uitgegeven, ook omdat de gemeente te veel hooi op haar vork neemt. Er worden veel kostbare plannen gemaakt, terwijl projecten uit de tijd lopen en te duur worden, zoals de NRU. De CDA-fractie roept op om duidelijke en haalbare keuzes te maken richting de samenwerkende partijen, Rijk en provincie, maar ook richting de eigen mensen in het stadskantoor.
De CDA-fractie zal de komende tijd voorstellen doen om de samenleving te versterken, bijvoorbeeld op het gebied van burgerschap, communicatie richting inwoners, winkelgebieden in de buurt, een aantrekkelijke openbare ruimte en sport in de wijk. Ook zal zij voorstellen doen die de basis van financiën en veiligheid op orde brengen en waarmee wordt geïnvesteerd in de toekomst van Utrecht.

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) is naar aanleiding van een vraag van een medewerker van het stadhuis op zoek gegaan naar de Belg Paul Verhaeghe. Hij heeft een essay geschreven met de titel “Houd afstand, raak me aan”. Het gaat over de vraag hoe de huidige crisis kan worden aangegrepen om andere keuzes te maken. Door de reislustigheid en de wereldwijde economie heeft het coronavirus zich over de hele wereld kunnen verspreiden. Het ligt in de aard van de mens om samen te leven, te werken en elkaars nabijheid te zoeken. Tijdens de coronacrisis werd de samenleving weer een echte samenleving, met initiatieven als Serve the City, Home-Start en FC Utrecht helpt vanuit het hart. Mensen leerden hun buren kennen, deden boodschappen voor elkaar en zagen het belang in van opvoeding, onderwijs, zorg en nabijheid. Je zou kunnen zeggen dat de mens zo autonoom is geworden dat hij de verbinding met de ander is kwijtgeraakt. Gelukkig zie je steeds vaker dat mensen daar afstand van nemen.

De ChristenUnie-fractie vraagt zich af of je terug moet willen naar hoe het was. Focus op economische groei biedt geen redding, maar leidt mogelijk juist eerder tot een ecologische ondergang. Er is een wegwerpmaatschappij, waarin mensen blijven consumeren. De belangrijkste ziekteverspreider is misschien wel de smartphone, die de tegenstellingen groter maakt met overtuigingen die de mens echt ziek maken.
De ChristenUnie-fractie ziet de mens als sociaal wezen met als opdracht om het samen te doen. Mensen moeten zich verantwoordelijk voelen voor hun stad. Het is goed dat de coaches voor de schone stad structureel worden gefinancierd. Er moet aandacht zijn voor eenzamen, voor wie je van betekenis kunt zijn. Initiatieven als Handje Helpen en EET met je hart maken de stad mooier en barmhartiger.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt mevrouw Streefland op welke punten deze Voorjaarsnota het beleid na de coronacrisis verandert.

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) vindt het belangrijk dat niet wordt bezuinigd op de sociale infrastructuur, ook op de langere termijn.
De ChristenUnie-fractie vindt het voorts van belang om te investeren in de vroege kindertijd. Kinderen moeten kunnen opgroeien in een rustige omgeving, waar zij zich op een normale manier kunnen ontwikkelen, waar de kansen gelijk zijn. Dat is ook economisch gunstig, want het levert minder problemen en dus kosten op voor de maatschappij.
Ook op het gebied van veiligheid ligt een gezamenlijke opdracht: het niet alleen aan de politie of boa overlaten, niet wegkijken of normaliseren. De ChristenUnie-fractie is blij met het extra geld dat hiervoor komt. Voorts vindt de ChristenUnie-fractie het belangrijk dat iedereen gevaccineerd wordt, om zo het virus onder controle te houden. De ChristenUnie-fractie steunt de ozb-verhoging, zodat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen.
De ChristenUnie-fractie vindt het voorts goed dat er een stem wordt gegeven aan mensen die die nu niet hebben: mensen met schulden, daklozen, mensen die in de mensenhandel zitten, staatlozen. Bij de laatste groep pakt het college door om hun letterlijk een stem te geven.
De ChristenUnie-fractie vindt meer tijd voor rust en bezinning essentieel om veerkrachtig uit de crisis te kunnen komen. Twee weken geleden concludeerde het CNV dat een op de vijf werkenden tegen een burn-out aan zit. In de tips die VWS geeft om gezond te blijven, staat niet “heb je stress, neem een rustdag”. De zondag is daar heel geschikt voor. Ook samen sporten is belangrijk en daarin wordt gelukkig goed geïnvesteerd. Voorts is de ontwikkeling van natuur en groen hard nodig en moet de lokale ondernemer gesteund worden. Ook tijd doorbrengen met het gezin is belangrijk. Zo kan de maatschappij tot rust komen. In Prediker staat immers: beter is één hand gevuld met rust dan beide vuisten vol gezwoeg en najagen van de wind.

De heer **Van Heuven** (PvdD) begint met een aantal recente krantenkoppen: “Alle remmen gaan los en de economie gaat fors groeien”, “Van virusangst naar festivalkoorts”, “Hier vier je de summer of love” en “Ruim 500.000 mensen wilden een kaartje voor een café-experiment en slechts 3.000 is het gelukt”. Het virus is nog niet weg, maar hopelijk is het einde van de coronacrisis in zicht. Midden in de crisis werd gezegd: we gaan het helemaal anders doen, we gaan anders leven, minder consumeren, we gaan de natuur, de dieren en het klimaat respecteren. Die wensen zijn blijkens de krantenkoppen vergeten. Iedereen wil reizen, vliegen, naar terrassen, naar festivals. Men heeft het anderhalf jaar moeten missen en heeft er dus “recht” op. Het is een compensatie-economie: dubbel en dwars inhalen wat je een tijd niet kon doen. De raad krijgt talloze klachten over overvolle parken en

terrassen. De afdeling VTH is overbezet en het zwerfafval stapelt zich op. De verduurzaming van festivals en evenementen krijgt geen prioriteit.

Mevrouw **Schilderman** (D66) krijgt de indruk dat volgens de PvdD iedereen na de coronacrisis nog steeds alleen thuis moet zitten met een wortel.

De heer **Van Heuven** (PvdD) reageert dat duidelijk is geworden dat tijdens de coronacrisis de lucht schoner is geworden, dat er minder werd gevlogen en dat men meer rekening hield met elkaar. Nu wordt het recht opgeëist om zo veel mogelijk te consumeren omdat men het zwaar heeft gehad. Het stoort hem dat partijen in de raad zich druk maken over de grootte van terrassen en de vergunning daarvoor.

Mevrouw **Schilderman** (D66) wijst op alle ondernemers die hun zaak dicht hebben moeten houden vanwege corona. Vindt de heer Van Heuven dat zij dat nog maar even vol moeten houden?

De heer **Van Heuven** (PvdD) heeft al heel vaak aandacht gevraagd voor de donut-economie: zorg ervoor dat je voldoende economie hebt om iedereen een sociaal minimum te geven, maar houdt een ecologisch plafond in acht. De huidige compensatie-economie gaat dwars door dat ecologische plafond.

De heer **Van Steeg** (CDA) meent dat de uitbreiding van de terrassen er vooral op gericht is om de ondernemers te steunen na corona.

De heer **Van Heuven** (PvdD) wijst op omwonenden, die niet gevraagd hebben om een tijdelijk terras voor hun deur, dat ook nog eens vergroot is. Veel mensen klagen over geluidsoverlast en die klachten worden niet serieus genomen. Het draait niet alleen om horecaondernemers.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) is het niet eens met het geschetste beeld dat de hele binnenstad vol staat met terrassen. Het gaat niet alleen om het steunen van ondernemers, maar ook om ervoor te zorgen dat mensen elkaar veilig kunnen ontmoeten.

Het gaat de heer **Van Heuven** (PvdD) niet alleen om de uitbreiding van terrassen, waarvan mensen vinden dat ze daar recht op hebben. Hij wijst ook op het feit dat mensen weer massaal willen gaan vliegen. Een voorstel van de PvdD om fossiele reclame uit te bannen uit de openbare orde is van tafel geveegd.

De heer **Van Steeg** (CDA) meent dat de uitbreiding van terrassen er is om ondernemers te helpen om de situatie veilig te houden.

De heer **Van Heuven** (PvdD) reageert dat de ondernemers zelf ook uitbreiding eisen en dat mensen zich niet laten wegsturen als een terras vol zit. Ook in de parken eigenen mensen zich de ruimte toe, waarbij zij ook nog eens zwerfafval achterlaten.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) kan zich vinden in het betoog van de heer Van Heuven. Terrassen zonder vergunning worden uitgebreid en regels worden niet gehandhaafd. De Neude staat vol met fietsen van mensen die op terrassen zitten. Die verrommeling is niet wat je wilt in de stad.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt dat de schuld niet ligt bij ondernemers die vragen om uitbreiding van hun terrassen, maar vindt dat die verhuftering moet worden aangepakt.

De heer **Sungur** (DENK) begrijpt dat de heer Van Heuven vooral doelt op een gedragspatroon en steunt hem daarin.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vervolgt dat de Voorjaarsnota meer dan ooit de mens centraal stelt. Veel mensen werden door de coronacrisis eenzamer, armer en ongezonder en dat moet bestreden worden. Maar recreatie brengt de natuur in gevaar. Dieren komen in de knel door huizenbouw, autoverkeer en grootschalige festivals. Het programma Duurzaamheid krijgt geen extra geld. De PvdD heeft een jaar geleden aan het college gevraagd in kaart te brengen welke gemeentelijke keuzes kunnen bijdragen aan een nieuwe zoönotische pandemie. Wethouder Verschuure heeft tot juli de tijd om de toen aangenomen motie uit te voeren.
In de Ruimtelijke Strategie staat dat het college in 2050 klimaatneutraal wil zijn. De vorige coalitie wilde dat in 2030. Dat is een vertraging van twintig jaar, terwijl er volgens de VN nog maar negen jaar tijd is om klimaatverandering tegen te gaan. De PvdD is enorm teleurgesteld in het klimaatbeleid van het college. In een brief van vandaag schrijft het college dat de schade van klimaatverandering in Utrecht tot 2050 kan oplopen tot 1,6 miljard of meer. De PvdD dient motie M112 “Klimaatneutraal en rap ermee!” in, met de opdracht aan het college om het doel vast te leggen dat Utrecht uiterlijk in 2030 klimaatneutraal is, voor deze doelstelling een helder en inzichtelijk klimaatbeleid te ontwikkelen met concrete en controleerbare tussendoelen, en dit plan inclusief financiële onderbouwing uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2022 aan de raad voor te leggen.
De gemeentelijke begroting is afhankelijk van groei, terwijl groei geen oplossing is maar een probleem. Utrecht moet zich niet afhankelijk maken van groei. Het is tijd om het beeld te kantelen.

De heer **Sungur** (DENK) sluit zich aan bij de woorden die zijn gesproken over de nare gebeurtenissen van het afgelopen jaar. Met de Voorjaarsnota worden steunpakketten ingesteld voor sport, cultuur en evenementen. Er wordt geïnvesteerd in bestaanszekerheid van Utrechters en in ontwikkelingsopgaven in de stad, zodat betaalbaar wonen mogelijk wordt. DENK zal bij de behandeling van de Voorjaarsnota nader ingaan op deze thema’s.
Vandaag legt DENK de nadruk op discriminatie en het effect daarvan op Utrechters. Door corona zijn de verschillen in de stad groter geworden. Het aantal Utrechters dat zich gediscrimineerd voelt schommelt tussen de 14% en 15%. In de laatste inwonersenquête was dit helaas gestegen tot 16%. Dat zou betekenen dat meer dan 7 van de 45 raadsleden zich gediscrimineerd voelt, meer dan de helft van alle GroenLinks-stemmers of meer dan alle VVD-stemmers. Ook het aantal meldingen dat bij Artikel 1 is binnengekomen, is fors gestegen: in 2020 waren dat er 237, terwijl dit in 2019 op 172 lag.
Discriminatie is een hardnekkig probleem dat zich voordoet op verschillende beleidsterreinen. Op initiatief van DENK heeft een onderzoek plaatsgevonden naar discriminatie op de woningmarkt. De resultaten waren schokkend. In 2019 heeft DENK de wethouder gevraagd om praktijktesten uit te voeren om inzicht te krijgen in discriminatie op de stagemarkt. Uit de resultaten blijkt dat je in Utrecht minder kans maakt op een stageplek als je huiswerkbegeleiding geeft in een moskee dan in een buurthuis.
Met al deze gegevens en ervaringen zou je zeggen dat de gemeente flink geld uittrekt om discriminatie en racisme aan te pakken. Helaas staat daar in de Voorjaarsnota niets over. Artikel 1 van de

Grondwet vraagt om gelijkwaardigheid, aanpak van racisme en discriminatie. Maar discriminatie maakt ook letterlijk ziek en raakt daarmee de volksgezondheid. Discriminatie sluit talent uit en dat is slecht voor de economie. Discriminatie laat mensen het vertrouwen in de overheid verliezen. Discriminatie ontneemt mensen een perspectief op een mooie en eerlijke toekomst. Als je mensen uit de criminaliteit wilt houden, hebben zij een eerlijk perspectief nodig op wonen, op een baan, op een gezonde en eerlijke toekomst. Dat gebeurt in Utrecht nog onvoldoende. DENK zal zich het komend jaar inzetten om racisme en discriminatie te bestrijden, gelijkwaardigheid te bevorderen en te strijden voor een eerlijk en rechtvaardig Utrecht.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) memoreert dat vorig jaar werd gesproken over de scenario's C en D. Nu, een jaar later, zijn er helaas nog steeds coronamaatregelen. Gelukkig gaat de samenleving nu weer open. In de afgelopen anderhalf jaar hadden mensen zorgen over hun financiën, over hun studies en over het verlies van een dierbare. Het digitale tijdperk nam een enorme vlucht, waardoor men elkaar toch kon ontmoeten. Een knuffel geven was echter niet mogelijk. Student & Starter heeft persoonlijke verhalen uit de stad opgehaald, heeft die gebundeld in "Utrecht Unlocked" en aangeboden aan de burgemeester. Student & Starter wil op een aantal punten nader ingaan.
Ontmoeten en wonen. Veel jongeren en ouderen hebben zich eenzaam gevoeld. Er zijn talloze mentale klachten gekomen. De eengezinswoning is niet meer de norm voor wonen. Het moet makkelijker worden om vormen als friendswoningen, splitsen/omzetten en coöperatief wonen te realiseren.
Gezondheid. Gezondheid is meer dan je niet ziek voelen. Mensen hebben mentale klachten, concentratieverlies, somberheid en depressiviteit. De gezondheidsverschillen blijken alleen maar groter te zijn geworden. Vroegsignalering bij schulden, een aantrekkelijke openbare ruimte om te bewegen, meer groen, laagdrempelige hulp zijn essentiële punten om dit tegen te gaan.
Toekomstperspectief. Veel jongeren tot 27 jaar en zzp'ers hebben recht op bijstand, maar durven de stap niet te zetten. Er is een grote groep die onder het sociaal minimum leeft. Het vinden van een stage is lastig, omdat ouderejaars studenten hun stage nog moeten afmaken. Eerstejaars kunnen daardoor niet aan hun studie of stage beginnen en moeten meer lenen met meer schuld als gevolg. Dit betekent een achterstand voor de jongeren.
Toekomstperspectief zit ook in duurzaamheid. De paragraaf in de Voorjaarsnota daarover is summier. Duurzaamheid is de komende jaren een van de grootste kostenposten voor de gemeente. Voor toekomstperspectief is handelen uit vertrouwen nodig, bij studenten, bij het toekennen van de Tozo, bij het inlassen van een schuldenpauze. De toekomst moet bepaald worden met Utrechters voor wie de toekomst er straks het meest toe doet.

De heer **Schipper** (SP) begint met het volkstuincomplex aan de Rijndijk, dat moet wijken voor het Lunettenpark, een groenverbinding met Amelisweerd. De huur van de tuinders is opgezegd. Op 1 april 2021 stelde het college zich op het standpunt dat het daar geen positie heeft om in te grijpen. De SP-fractie vraagt zich af waarom dit volkstuincomplex niet kan worden ingepast in de groene plannen van het college en roept het college op te zoeken naar een oplossing.
Voorts wijst hij op het feit dat het college de verbreding van de A27 volledig heeft geaccepteerd. Dit wordt in de Ruimtelijke Strategie en in het Mobiliteitsplan als een voldongen feit gepresenteerd. Vorige week zei mevrouw De Koning in de commissie dat er misschien een strekt ter vervanging moet komen van de raadsvoorstellen. De SP-fractie zal de komende tijd hiertoe een motie indienen. Dan kan mevrouw Schilderman haar uitspraak dat ook D66 mordicus tegen de verbreding is met de

stemknop staven, hoewel het een D66-minister was die destijds de aanleg van de A27 erdoorheen drukte.

Mevrouw **Schilderman** (D66) meldt dat hier gisteren in de Tweede Kamer over gesproken is, waar steeds meer partijen tegen de verbreding van de A27 zijn. Zij neemt de uitnodiging van de heer Schipper om samen ten strijde te trekken graag aan.

De heer **Schipper** (SP) hoopt dat D66 voor de motie zal stemmen en zal het persbericht over de uitslag van die stemming graag schrijven.
Het college volgt de SP-fractie door de ozb te verhogen. Voor diverse colleges was dat lange tijd onbespreekbaar. Nu zegt D66-wethouder Klein dat Utrecht een welvarende stad is en dat de financiële pijn van de coronacrisis eerlijk verdeeld kan worden.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) memoreert dat een ozb-verhoging ook in een college met de SP niet is gelukt, omdat je in een coalitie nu eenmaal met elkaar tot een programma moet komen.

De heer **Schipper** (SP) erkent dat dit een van de punten van de SP is die zijn gesneuveld in de coalitieonderhandelingen. Het is hem een raadsel waarom de afvalstoffenheffing, die vorig jaar al met 20% tot 25% is verhoogd, opnieuw wordt verhoogd. De SP-fractie zal een voorstel indienen om het eerlijke verdelen nog scherper neer te zetten.
De SP-fractie is blij met de lijn van het college om de stad niet de crisis uit te bezuinigen, maar juist te blijven investeren. Het college verwacht een eerlijke compensatie van het Rijk en maakt daarmee de Voorjaarsnota sluitend. Hopelijk komt deze verwachting uit.
De SP-fractie herhaalt de zorg dat de gemeente boven haar macht grijpt met de enorme ambities voor groei van de stad. Den Haag komt vooralsnog niet met geld over de brug voor de noodzakelijke investeringen.

Mevrouw **Schilderman** (D66) onderschrijft dat de gemeente meer taken uit te voeren heeft dan dat er geld komt uit Den Haag. Zij ziet dit juist als een oproep voor meer geld. Hoe kan dat geld volgens de heer Schipper het beste geregeld worden in Den Haag?

De heer **Schipper** (SP) vindt dat Den Haag tempo moet maken. De aanleg van infrastructuur gaat voor de huizenbouw uit en de boodschap moet dan ook zijn dat Utrecht het niet alleen kan. Tegelijkertijd vindt hij dat er wel heel veel dure plannen worden gemaakt.

Mevrouw **Schilderman** (D66) is het ermee eens dat het openbaar vervoer vooruitlopend op de woningen gerealiseerd moet worden. Er is echter ook een tekort aan betaalbare woningen. Stelt de heer Schipper nu voor om minder middelen in te zetten in openbaar vervoer?

De heer **Schipper** (SP) pleit niet voor minder openbaar vervoer. De ontsluiting van de wijken met openbaar vervoer is belangrijk, maar de beweging is juist andersom. De volgorde van de verstedelijking is belangrijk, maar je loopt tegen grenzen aan.
Afsluitend zegt hij dat er volgend jaar een meevaller van ruim € 100.000 in te boeken is, namelijk het fractiebudget dat de SP-fractie overhoudt en dat teruggaat in de gemeentekas. De SP-fractie zal weer een voorstel doen om de fractiebudgetten te matigen, zodat ook de fracties zelf kunnen bijdragen aan een eerlijker uitweg uit de crisis.

De heer **Van Deún** (PVV) constateert dat er geld tekort is, structureel 20 miljoen. Daarom laat het college de inwoners meer betalen door de ozb te verhogen. Het college rekent op inkomsten die nog niet zeker zijn, voert wat versoberingen door en doet tot slot een greep uit de kas door de kasstroom met 20% te verlagen. Dat levert een sluitende begroting op. De PVV-fractie kan daar niets aan veranderen. Zo werkt de politiek. De PVV-fractie wil enkele punten aankaarten.
De gemeente moet ervoor zorgen dat de huishoudportemonnee op orde is. Het college vertrouwt daarbij op een taskforce van geleerden en economen. Helaas voorspelde geen enkele econoom de vorige crisis of de gevolgen van corona correct. De economie herstelt zich zelfs zonder politiek herstelplan. Het college vindt bezuinigingen geen goede zaak, maar het maakt feitelijk geen keuzes en baseert zich op aannames. Het college rekent met een stijging van het accres van 1,5%, terwijl er stemmen opgaan om het accres de komende kabinetsperiode te bevriezen. Het college boekt dus geld in dat er nog niet is en doet dat ook met de compensatiegelden voor de coronacrisis. Dreigt financieel toezicht als die wensdenkerij niet uitkomt? Houdt het college daar rekening mee?
Volgens de PVV-fractie moet je realistisch beleid voeren. Het niet realiseren van projecten leidt tot enorme overschotten, maar omdat het college niet wil inzien dat de ambities onrealistisch zijn, blijft het geld in de meerjarenbegroting staan. De PVV-fractie stelt voor om projecten te schrappen of uit te stellen, zoals de Maliebaan, de Stadsboulevards of de verkoop van het Broesepand, evenals onrealistische ambities op het gebied van mobiliteit, klimaat en duurzaamheid.
De PVV-fractie maakt zich zorgen over de klimaatgekte in deze raad. Vliegschaamte, vleestwijfel en douchehuiver worden opgedrongen. Het is een schuldgevoel dat mensen elkaar aanpraten, volgens psycholoog Jeffrey Wijnberg. Aan angst is prima te verdienen.
De PVV-fractie staat voor lastenverlaging en zal daarom met een motie komen om op termijn de onrechtvaardige hondenbelasting af te schaffen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) meent dat de jaarstukken een getrouw beeld geven van het gevoerde financiële beleid in het afgelopen jaar. De Voorjaarsnota geeft aan waarin en waarom de financiële realiteit afwijkt van de begroting voor 2021 en verder. De Voorjaarsnota geeft aan tegen welke ontwikkelingen de stad aanloopt en geeft inzicht in tekorten die zijn ontstaan door de opportunistische groeiraming. In de Voorjaarsnota staan structurele en incidentele knelpunten en tekorten op deelportefeuilles. De knelpunten ontstaan doordat de begroting niet in lijn loopt met de feitelijke groei van de stad. Als dat zo is, moet je anders begroten en de groei afschalen. Dat betekent: de ambities versoberen, de groei temporiseren, een knip aanbrengen tussen wat uitgegeven moet worden en wat uitgegeven kan worden en een deel van de begrotingsruimte niet volledig bestemmen, maar flexibiliteit inruimen. Op die wijze hoeft de burger niet te worden belast met een ozb-verhoging van maar liefst 12,1%.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of er niet een goede analyse moet worden gemaakt van het feit dat er jaarlijks in Utrecht een overschot is.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) kent de uitkomsten van die analyse al, maar denkt dat het goed is als de raad daar ook inzicht in heeft. Een goede suggestie dus.
De wethouder zei dat de ozb-verhoging maar om een paar tientjes per woning gaat, maar dat is niet waar. De feitelijke ozb is voor huiseigenaren in deze collegeperiode met 217% gestegen, honderden euro's per jaar. Elk jaar wordt de verhoging van de ozb gebruikt ter dekking van het financieel bestuurlijk falen van het stadsbestuur.

Stadsbelang Utrecht ziet een andere stad voor zich, een stad waar de menselijke maat centraler staat, waar wijken en buurten blijvend leefbaar zijn en waar mensen oog hebben voor elkaar. Een stad waar je betaalbaar kunt wonen, met betaalbare belastingen, een stad met voldoende ruimte om te leven, te werken, te genieten van de reuring en van de rust, een stad met oog voor alles wat groeit en bloeit en alles wat leven en waarde heeft.

De **voorzitter** geeft wethouder Klein het woord om namens het college te reageren.

Mevrouw **Klein** (wethouder) dankt de raad voor de inbreng en voor de schriftelijke vragen. Het college kijkt uit naar de inhoudelijke bespreking in de commissies en in het slotdebat over de Voorjaarsnota.

De heer **Gilissen** (VVD) merkt op dat hij twee vragen heeft gesteld aan de wethouder.

Mevrouw **Klein** (wethouder) heeft begrepen dat hierover in de commissies wordt gesproken.

Hierna sluit de voorzitter, te 12.23 uur, de vergadering.

INHOUD

1. Opening van de vergadering Pag. 1

2. Vaststelling agenda Pag. 1

3. Ingekomen stukken Pag. 1

4. Bekrachtiging geheimhouding Pag. 1

5. Notulen raadsvergadering, integrale voorbereidende vergadering en de stemraad van 20 mei 2021 Pag. 2

6. Notulen vragenuur van 29 april, 20 mei en 27 mei 2021 Pag. 2

7. Algemeen debat Voorjaarsnota 2021 c.a. Pag. 2

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

10e vergadering - 17 juni 2021

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 17 juni 2021 te 14.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Dijksma, burgemeester, afgewisseld door de heer De Pagter, mevrouw Podt en de heer Zwanenberg.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kaplan, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening van de vergadering.

   De **voorzitter** opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom, ook de mensen thuis. De gemeenteraad vergadert binnen de coronamaatregelen. De stemmingen over de voorstellen vinden 's avonds plaats in de zogenaamde digitale stemvergadering.
   Bericht van verhindering is ingekomen van de heer Wiegant.

2. Vaststelling agenda.

   De agenda wordt zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

4. Benoemen drie plaatsvervangend voorzitters raadscommissie.

   Zonder stemming wordt besloten Mohammed Saiah, Marcel Vonk en Eva Oosters te benoemen als plaatsvervangend voorzitter raadscommissie als bedoeld in artikel 7, lid 1, sub b van de Verordening op de raadscommissies 2020.

5. Raadsvoorstel Zienswijze VRU voorlopige jaarstukken 2020.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

6. Raadsvoorstel zienswijze VRU-ontwerpbegroting 2022 en geactualiseerde begroting 2021.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

7. Aanbieding Initiatiefvoorstel Utrechtse Wooncoöperaties.

De leden De Koning en Wijmenga dienen het initiatiefvoorstel in en lichten het toe.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) wijst erop dat in Overvecht is gebleken dat het voor woningcoöperaties heel lastig is om binnen de gemeentelijke organisatie de juiste personen te vinden en toegang te krijgen tot voldoende middelen. Daarom heeft hij met collega De Koning dit initiatiefvoorstel geschreven. Immers, er zijn enthousiaste groepen in Utrecht die met goedkope woningen aan de slag willen en daarbij aan een meer sociale en inclusieve stad werken. Met dit voorstel krijgen ze een steuntje in de rug. Hij dankt voor de steun vanuit de griffie en het stadskantoor, in bijzonder Wouter Spijkerman en Manon Leenders.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vult aan dat woningcoöperaties voor bewoners een mooie manier zijn om zelf te bepalen hoe ze wonen en om meer betaalbare woningen in de stad te krijgen. Veel groepen popelen om deze manieren van wonen in de stad mogelijk te maken, zoals mensen die willen samenwonen met statushouders of ouderen die samen zorg willen delen en samen oud willen worden. Er moet meer begeleiding komen voor deze groepen, en de gemeente moet zorgen voor meer locaties en meer financiering, omdat coöperaties een financieringsgat kennen van 30%. Dit is de kern van het initiatiefvoorstel. Ze hoopt dat hiermee veel meer wooncoöperaties in de stad kunnen komen. Ook zij dankt voor de ambtelijke steun.

De **voorzitter** dankt voor het initiatief en de toelichting.

Het initiatiefvoorstel wordt doorverwezen naar de commissie voor de inhoudelijke behandeling.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

8. Debat bevindingen van de Tijdelijke Commissie Uitvoeringsorganisaties (TCU) in het rapport "Klem tussen balie en beleid".

Mevrouw **Podt** (D66) merkt op dat mensen die bij de overheid aankloppen voor steun nog steeds vastlopen op beleid, regels en wetten. Bekende voorbeelden zijn de toeslagenaffaire, de Groninger gaswinning en het UWV. De door de Tweede Kamer in het leven geroepen Tijdelijke Commissie Uitvoeringsorganisaties heeft onderzoek gedaan naar de problemen bij uitvoeringsorganisaties en het verlies van de menselijke maat. De Tweede Kamer heeft ook gereflecteerd op haar eigen rol in het systeem.
Daar waar overheid en burgers contact met elkaar hebben, kan het schuren en soms misgaan. In Utrecht bestaan daarvan nog geen voorbeelden à la de toeslagenaffaire, maar de D66-fractie wil dit voor zijn en is daarover in gesprek gegaan met andere fracties. Spreekster stelt voor een onderzoek te starten naar de Utrechtse menselijke maat. Haar fractie wil graag een raadsonderzoek, maar begrijpt dat dit voor sommige fracties niet haalbaar is. Daarom stelt ze een onderzoek voor dat de raad zelf vorm kan geven met een centrale rol voor de raad, bijvoorbeeld in de vorm van een begeleidingsgroep, waarbij de raad ook reflecteert op zijn eigen rol. Delen van dit onderzoek zouden

in het openbaar moeten plaatsvinden, zodat de stad kan meekijken. Na de zomer zou de raad de precieze onderzoeksopzet en de onderzoeksvragen moeten vaststellen. De aanbevelingen uit dit onderzoek kan de huidige raad meegeven aan de leden van de nieuwe raad in 2022.
Ze dient hiertoe motie 113 in "Onderzoek menselijke maat gemeenteraad Utrecht", mede namens de fracties van ChristenUnie, DENK, PVV, CDA en Student & Starter.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) vindt het belangrijk iets met dit onderwerp te doen. Ze vindt dat de motie vooruitloopt op de manier waarop dit probleem moet worden aangepakt. Ze vraagt zich af of de raad hierin een grote rol moet hebben, of juist moet zoeken naar een onafhankelijk partij, omdat het gaat om vertrouwen in de overheid. Ze pleit ervoor eerst met elkaar te bespreken wat er onderzocht moet worden en wat daarvoor de beste manier is.

Mevrouw **Podt** (D66) reageert dat in de motie nog steeds heel veel ruimte zit om na te denken over de mate waarin en de manier waarop. Ze vindt het mooi als de raad het gezicht wordt van dit onderzoek, juist vanwege het onderwerp en omdat de raad op heel veel vlakken een schakel vormt tussen bewoners en bestuur.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt mevrouw Kleinrensink hoe zij het zou willen doen. Hij vindt het belangrijk dat er in de raad een breed draagvlak is om iets met dit onderwerp te doen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) is ook voor een breed draagvlak. Ze stelt voor eerst een bijeenkomst te organiseren met vertegenwoordigers uit iedere fractie en mensen uit de stad om de onderzoeksvraag vast te stellen. Daarna kan worden gekeken naar het juiste middel. Overigens kunnen raad en college hierin ook samenwerken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat over de vorm in de motie staat: onderzoeksteam of begeleidingsgroep van de raad. Hij vraagt of het volgens mevrouw Podt nog vrij is hoe dit precies vorm krijgt.

Mevrouw **Podt** (D66) beaamt dit. Het onderzoeksteam of de begeleidingsgroep zijn nog niet uitgewerkt. De motie biedt een handvat en geeft een paar richtingen aan die uit verschillende gesprekken met mensen zijn opgehaald. De onderzoeksvraag is nog niet vastgelegd. Maar de motie kan terzijde worden gelegd om eerst met elkaar te praten en alsnog een voorstel te maken.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of mevrouw Podt het erg vindt om eerst dat gesprek te voeren over de onderzoeksvraag, de rol van de raad en de betrokkenheid van het college, om daarna te komen tot het instellen van zoiets als een onderzoekscommissie. Hij heeft het gevoel dat met deze motie veel kaders worden neergelegd, terwijl er een veelheid aan onderzoeksvragen leeft.

Mevrouw **Podt** (D66) vindt dat ingewikkeld. Het gaat immers over een groot, belangrijk onderwerp dat de raadsleden met elkaar delen. Ze doet een aantal suggesties als uitgangspunt voor een gesprek, een start. Als daarvoor niet genoeg draagvlak is, houdt het op deze manier op. Ze heeft het gevoel dat het gaat om de vraag hoeveel uur men nog heeft voor een begeleidingsgroep.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt het uitermate relevant op welke termijn zo'n onderzoek wordt uitgevoerd. De raad moet nog aan de slag met het Mobiliteitsplan, de RSU en veel meer stukken en

er komen verkiezingen aan. Hij wil zo'n onderzoek niet onder tijdsdruk uitvoeren. Kan mevrouw Podt hem hierin tegemoetkomen?

Mevrouw **Podt** (D66) vindt het belangrijk om dit onderzoek in deze termijn af te maken, om te voorkomen dat het onderzoek wordt opgeknipt voor mensen die het nu doen en mensen die het na de verkiezingen doen. Ze ziet heel veel handvatten in de manier waarop de Tweede Kamer hiermee aan de slag is gegaan door scherpe keuzes te maken. Ze denkt dat dit laatste sowieso een goed idee is.

De heer **Schipper** (SP) hoort in het verhaal dat de raad een onderzoek gaat doen naar het functioneren van de raad. Hij vraagt of de rekenkamer of ombudsman dit niet beter kunnen doen. Hij deelt met de heer Gilissen dat het programma het komende half jaar heel vol is. Zijn fractie ziet er zeer tegen op om daar tijd in te steken.

Mevrouw **Podt** (D66) zou het jammer vinden om een onderzoeksopdracht te geven aan de ombudsman of een bureau waaruit over vier maanden een rapport komt, niet alleen jammer voor de raad, maar met name voor de stad. Het mooie aan de methode van de Tweede Kamer is dat iedereen in het land kan meekijken. Ze begrijpt dat een kleine fractie er niet veel tijd in zal steken. Ze beaamt dat er mensen bij het onderzoek moeten worden betrokken die onafhankelijk naar de rol van de raad kunnen kijken.

De heer **Schipper** (SP) blijft het moeizaam vinden. De rekenkamer is een onderzoeksorgaan van de raad en heeft bijvoorbeeld in 2016 al een onderzoek naar de klachtafhandeling gedaan. De rekenkamer kan om een vervolgonderzoek worden gevraagd en daarbij kunnen additionele vragen worden meegegeven.

Mevrouw **Podt** (D66) weet niet of dat realistisch is. Ook de rekenkamer heeft te maken met werkdruk. Spreekster acht de raad in staat om een onderzoeksvraag te formuleren, zonder dat dit veel tijd kost. Ze vindt het zonde om dit bij de rekenkamer neer te leggen.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of de heer Schipper het met hem eens is dat dit niet alleen extern onderzoek moet betreffen, maar er ook een rol voor de raad is weggelegd.

De heer **Schipper** (SP) denkt dat de raad zichzelf soms overschat als het gaat om veranderingsprocessen. De raad gaat niet over ambtenaren en het college doet in eerste instantie zelf zijn werk. De uitkomst zal zijn dat de cultuur moet veranderen, en dat ziet hij nog niet voor zich.

Mevrouw **Podt** (D66) beaamt dat een rapport niet een cultuur gaat veranderen. Ze denkt dat de kans groter is daarin aspecten te veranderen als de raad zichzelf mengt in dat onderzoek

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) onderschrijft de inhoud van de motie, maar vindt dat bij de start nog sterk moet worden nagedacht over de reikwijdte, de onderzoeksvraag en de wijze van invulling. Ze refereert aan een eerder onderzoek rondom SAVE en Veilig Thuis. De vorm die toen is gekozen vindt ze bij dit onderwerp ook passend, maar dan moeten de raadsleden dit wel met elkaar delen.

De heer **Gilissen** (VVD) herinnert eraan dat het onderzoek naar de problemen rondom sociale veiligheid niet gestart zijn met een motie. Gaat het mevrouw Streefland niet zozeer om die motie, als om de bereidheid van de fracties om het gesprek te voeren en bijvoorbeeld volgende week de koppen bij elkaar te steken? Heeft zij ook het gevoel dat de motie dat in de weg staat?

Mevrouw **Streefland** (ChristenUnie) voelt zich niet beklemd door de motie. Toen is dat onderzoek met name vanuit de fracties van PvdA en PVV gekomen en is dat breder opgepakt op basis van incidenten. Nu is dat niet het geval, maar moet er wel ergens worden gestart.

De heer **Sungur** (DENK) heeft weinig toe te voegen aan de woorden van de leden Podt en Streefland.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat inwoners zich gemangeld voelen door de overheid. Statistisch gezien moet dit ook in de gemeente Utrecht het geval zijn. Gehoord de reacties in de raad, is hij bang dat er van uitstel afstel komt. Daar voelt hij niets voor. Hij ziet het voorstel als een openbaar, 360°-feedback functioneren van de raad. Hij is daar groot voorstander van en steunt daarom de motie.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) pleit niet voor uitstel of afstel. Ze begrijpt dat de heer Van Deún wil kijken naar het functioneren van de raad. Van mevrouw Podt begrijpt ze dat het gaat om de uitvoeringspraktijk van de gemeente in een breder licht. Omdat blijkbaar onduidelijk is wat het onderzoek moet worden, is het volgens haar goed het daarover te hebben.

De heer **Van Deún** (PVV) denkt dat de raad alles moet doen, ook kijken naar het eigen functioneren. Welke zin hebben die tientallen moties die in de raad worden ingediend. Hoe sterk worden de ambtenaren daarmee belast? Dat moet de raad niet meer willen. Die moet ook naar de ambtenaren luisteren. Uiteindelijk komt er niets van al die moties terecht. Hij stelt voor met het onderzoek te beginnen, omdat tijdens het proces nog van alles kan worden bijgesteld.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat de affaires niet alleen gebaseerd zijn op wantrouwen van de overheid jegens haar inwoners, maar ook op het feit dat mensen zich moeten aanpassen aan het systeem in plaats van andersom. Vanuit deze gedachte kan de PvdD-fractie het voorstel steunen. Zijn fractie ziet wel op tegen de werkdruk die dit oplevert en is daarom geen mede-indiener van de motie. Hij vindt de motie een raadsbrede steun waard, alleen al om kritisch te bekijken hoe de gemeente omgaat met de uitvoering van haar beleid. Hij hoopt op een mooi onderzoek.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) vindt dat dit onderwerp veel zorgvuldigheid en aandacht hoort te krijgen. Haar dilemma zit in de tijdsdruk die dit voor raadsleden betekent. Ze vraagt of de heer Van Heuven verwacht dat dit onderwerp voldoende zorgvuldigheid krijgt, gezien die tijdsdruk.

De heer **Van Heuven** (PvdD) antwoordt dat het onderwerp aandacht en zorgvuldigheid verdient. Wellicht moeten de raadsleden zich aanpassen aan wat nodig is. Als men blijft hangen in "misschiens" gebeurt er helemaal niets. Daarom is hij blij met het initiatief.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) is blij dat ze ook als lokale partij iets kan doen aan de relatie tussen overheid en burger door het eigen functioneren te onderzoeken. Daarom steunt ze dit voorstel. Ze hoort veel twijfels, maar het voorstel is niet in beton gegoten. Het vormt een goede

startmogelijkheid. Ze pleit ervoor de schouders eronder te zetten en het onderzoek te doen. Ze hoopt daaraan een bijdrage te kunnen leveren.

De heer **Van Steeg** (CDA) dankt voor het initiatief om in Utrecht goed te kijken naar de relatie tussen overheid en burger. Volgens hem is het niet alleen aan de raad om hiernaar te kijken, maar gaat het ook om hoe de gemeente zelf opereert. De raad heeft daarin een rol. Hij hoopt op een breed draagvlak.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) meldt dat hij geen seconde beschikbaar heeft voor de uitvoering van deze motie. Hij heeft graag meer tijd om zich er inhoudelijk mee bezig te houden. Hij spreekt de voorzitter aan op haar rol als hoeder van de raad om te bezien of en in hoeverre de raad die ruimte kan krijgen door middel van werkdrukverlaging om daaraan invulling te geven. Hij vindt het belangrijk om nu een appel te doen op de voorzitter van de raad, omdat de huidige werkdruk veel te hoog is.

De **voorzitter** vindt dat uitstekend. Die werkdruk staat geagendeerd voor het eerstvolgende presidium. Ze heeft het appel gehoord.

Mevrouw **Podt** (D66) reageert dat ze speciaal na haar gesprek met de heer Bos in de motie de mogelijkheid heeft opgenomen om fractiemedewerkers in te zetten. Ze wijst erop dat er onderzoeken kunnen worden belegd bij een extern bureau, maar het ook mogelijk is met het budget iets te doen aan de werkverlichting van de verschillende fracties. Daarover kan men met elkaar het gesprek aangaan.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) zegt dat de GroenLinks-fractie het belangrijk vindt om met het eigen handelen en het handelen van de gemeente proactief en reflectief om te gaan. Dat verdient zorgvuldigheid. Ze heeft vragen over de werkwijze, om te voorkomen dat het onderzoek heel groot wordt. Ze vraagt of de raad een eenduidig beeld heeft over de zaken die moeten worden onderzocht: buurtteams, publieke dienstverlening, Werk en Inkomen et cetera. Om dit te bepalen is het nodig te bekijken wat er al wordt gedaan, of daar gaten in zitten, of er concrete signalen zijn en wat er echt nodig is. Waarop moet worden gelet in dat onderzoek? Als de raad dit weet en er ligt een goede onderzoeksvraag, kan worden gekeken welk middel daar het beste bij past, intern of extern, en welke rol de raad daarin moet spelen. Het gaat erom vertrouwen op te bouwen in de overheid. Ze stelt voor eerst goed te kijken naar het doel en daarover als eerste een bijeenkomst te houden. Daarbij kunnen mensen uit de stad worden uitgenodigd.

Mevrouw **Podt** (D66) wijst erop dat er geen instrument in de motie staat vermeld. Er staat alleen: we gaan een onderzoek doen. En dat onderzoek is wat de raad ervan maakt. In die zin begrijpt ze de volgorde niet die mevrouw Kleinrensink voorstelt. Er hoeft geen instrument te worden gekozen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) reageert dat in de motie staat dat er sowieso een grote rol is weggelegd voor raadsleden. Ze hoort verschillende geluiden over werkdruk. Wellicht kan er vertrouwen worden opgebouwd door dit samen te doen met de raad, het college en de ambtenaren, maar misschien willen inwoners dat helemaal niet, omdat ze die niet vertrouwen. Daarom pleit ze ervoor te spreken over wie welke rol waarin neemt. Dat staat wel in de motie.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt het bezwaarlijk om in deze politieke setting over dit onderwerp – raadsbreed wordt gedeeld dat dit moet worden opgepakt – te praten op basis van een motie. Hij moet hiervoor spreektijd gebruiken die zijn collega's goed kunnen gebruiken voor de agenda. Hij sluit zich aan bij de oproep om hierover met de fractievoorzitters te praten en daar de vragen te bespreken die hier aan de orde worden gesteld. De VVD-fractie heeft immers dezelfde inzet op dit onderwerp als mevrouw Podt, maar dan op een andere manier.

Mevrouw **Podt** (D66) vindt het prima om het gesprek te voeren met de heer Gilissen. Ze wijst erop dat voor dit agendapunt tijd is toegevoegd aan de vergadertijd, en dit dus geen tijd kost van andere onderwerpen. Zij probeert een paar uitgangspunten neer te zetten om met elkaar het gesprek over te voeren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) onderschrijft het belang van het doel en herkent hoe moeizaam het voor mensen is om tot de gemeente door te dringen. Hij herinnert eraan dat de PvdA-fractie vaak heeft gepleit voor een lokale ombudsman, juist om deze reden, maar dat de raad dat toen niet nodig vond. Dit is een onderwerp voor het onderzoek dat moet worden gedaan. Hij deelt de twijfels over het middel en vraagt zich ook af of de rekenkamer hiervoor niet aan de lat staat.

Mevrouw **Podt** (D66) vindt dat het aantrekken van een ombudsman de uitkomst uit een onderzoek kan zijn, maar ze vindt het nu belangrijk met elkaar vast te stellen dat de menselijkheid in het systeem zelf moet zitten en niet in een externe partij.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is het daarmee eens, maar wijst er ook op dat een ombudsman een constante signaalfunctie heeft. Met zo'n functionaris had de raad al signalen kunnen ontvangen.

De heer **Schipper** (SP) vindt de vorm dat de raad een onderzoek doet naar zijn eigen functioneren vreemd. Zijn fractie heeft daar geen tijd voor. Ze ziet het belang in dat de overheid vertrouwen in de burger heeft en andersom. Ze gelooft niet dat dit verbetert door een onderzoekje voor de raadsverkiezingen. De SP-fractie heeft geen tijd om daar menskracht in te steken.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) vindt het onderwerp complex en veelomvattend. Ze wijst erop dat de afgelopen tijd al veel is gedaan, ook voor de toeslagenaffaire, en dat tegelijkertijd continu wordt gekeken wat er beter kan. Daarom heeft ze besloten te komen met een Visie Gemeentelijke Uitvoeringsorganisatie, waarin de uitgangspunten komen te staan, wat er moet veranderen en wat er de komende tijd moet gebeuren. De discussie in de raad stelt haar voor de vraag of ze hier even mee moet wachten, maar ze neigt ernaar het werk aan de visie voort te zetten. Deze is gepland voor het vierde kwartaal. De visie kan op voorspraak van de raad altijd aangescherpt worden. Ze wil dubbelwerk voorkomen, gezien de werkdruk bij raad en organisatie. Ze biedt aan ook betrokken te zijn bij het gesprek dat de raad wellicht onderling gaat voeren. Misschien kan er dan ook meer duidelijkheid komen over de precieze onderzoeksvraag. Ze heeft geen oordeel over de motie.

Mevrouw **Podt** (D66) reageert dat de betrokkenheid van het college en het ambtelijk apparaat in de motie staat. Dit komt overeen met wat de wethouder heeft gezegd.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemming over motie 113 zal plaatsvinden in de digitale stemagenda.

9. Raadsvoorstel Pilot en structurele aanpak prikkelarme opvang.

Mevrouw **Assen** (PvdA) meldt dat de PvdA-fractie zich grotendeels kan vinden in het strekt ter vervanging, maar onvoldoende terugziet dat er inzet moet zijn voor de permanente opvangplekken naast de tijdelijke locaties. Daarover dient ze amendement 46 in, mede namens de fracties van GroenLinks en Student & Starter "Inzet blijven plegen op permanente prikkelarme opvangplekken" met het dictum: "

1. Beslispunt 1 te wijzigen naar: 'Een structurele aanpak te ontwikkelen voor stelsel overstijgende, prikkelarme opvangvoorzieningen in de regio U16, met inzet op permanente en tijdelijke locaties.
2. Indien nodig de bijbehorende stukken hiermee overeenkomstig te wijzigen."

De heer **Van Ooijen** (wethouder) geeft een positief advies, maar ook de winstwaarschuwing dat de inzet op permanente en tijdelijke locaties niet betekent dat ze meteen permanent zijn.

De heer **Gilissen** (VVD) wijst erop dat een permanente plek iets anders is dan een tijdelijke en dat alle waarborgen van de laatste jaren ook van toepassing zijn op de permanente zoektocht.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) bevestigt dit.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemmingen over het amendement en het voorstel zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

10. Raadsvoorstel verordening burgeragendering en burgerinitiatief en wijzigingsbesluit Mandaatregeling.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) heeft een punt van orde. Hij heeft nog een reactie te goed op een vraag aan het college. De wethouder was niet bij die behandeling. Dat mag in de termijn van de wethouder.

De heer **Bakker** (D66) heeft ook een punt van orde. Hij weet dat de fractie van Stadsbelang Utrecht amendementen wil indienen. De heer Bos heeft even de zaal verlaten.

De heer **Van der Marel** (VVD) bevestigt dat de fractie van Stadsbelang Utrecht twee amendement wil indienen. De VVD-fractie is mede-indiener van een van die twee, dus in die zin kan hij het woord voeren.

Daarop schorst de voorzitter de vergadering.

Na heropening verleent de voorzitter het woord aan wethouder Klein.

Mevrouw **Klein** (wethouder) begrijpt dat de onbeantwoorde vraag gaat over de artikel 7 lid 5 en 6 in de verordening. Bij de burgeragendering staat dat het college *kan* reageren en bij het burgerinitiatief *zal* reageren. De reden daarvan is dat het bij een burgeragendering gaat om een bespreking in de raad en bij een burgerinitiatief om besluitvorming. Bij besluitvorming zal er dus worden gereageerd

door het college. Als de raad het op prijs stelt, zal het college altijd reageren; dat is aan de raad. Het gaat om een reactie die bestuurlijk gesteund wordt. Spreekster vraagt daar wel tijd voor. Technische vragen kunnen altijd gesteld worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) reageert dat zijn vraag niet zozeer was of het college zal reageren, maar of de raad altijd een ambtelijke duiding kan krijgen voor bespreking in de commissie.

Mevrouw **Klein** (wethouder) antwoordt dat "ambtelijke duiding" niet bestaat. Die zal gesteund moeten worden door het college, of het gaat om een technische vraag. Het college is bereid een duiding te geven.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of het klopt dat is toegezegd dat burgeragenderingen en burgerinitiatieven in de voortgangsrapportages worden meegenomen.

Mevrouw **Klein** (wethouder) antwoordt dat burgeragenderingen gaan over behandeling in de commissie. Daarover rapporteert het college niet de voortgang. Over aangenomen initiatieven zal het college regulier rapporteren.

De **voorzitter** meldt dat burgeragenderingen in de jaarrapportage van de raad terugkomen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) dient twee amendementen in. Amendement 47 "Ook ondernemers nemen initiatief" dient hij in samen met de fracties van VVD en CDA. Daarin wordt onderkend dat ook ondernemers in Utrecht die niet in Utrecht woonachtig hoeven te zijn, initiatieven moeten kunnen nemen, omdat zij ook belangen dienen in de gemeente Utrecht. In het amendement wordt voorgesteld aan artikel 3 lid 1 sub b toe te voegen: "Een natuurlijke of rechtspersoon die een bedrijf in Utrecht uitoefent."

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) staat positief tegenover dit amendement, maar ze wijst op een eerder amendement van de VVD-fractie A65 uit 2018. Zijn die twee hetzelfde, of zit er een verschil tussen?

De heer **Te Hoonte** (VVD) kent dat amendement niet. Dat is van voor zijn tijd. Ook de heer Bos kent het niet op inhoud.

De heer **Bakker** (D66) meldt dat daarin niet wordt gesproken van rechtspersonen. Hij vindt de term rechtspersoon lastig, omdat dit ook grote bedrijven, BV's en stichtingen kunnen zijn.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) legt uit dat een eigenaar van een entiteit in Utrecht, bijvoorbeeld een BV, eenmanszaak, V.O.F of voorzitter van een stichting, de mogelijkheid heeft om een burgeragendering of burgerinitiatief te doen. Tegelijkertijd kan dit ook een representant zijn, bijvoorbeeld bedrijfsleiders die handelingsbevoegd zijn. Hij wijst erop dat er draagvlak moet zijn om te komen tot een burgerinitiatief en er dus altijd anderen bij nodig zijn, waarmee eenmansacties van heel grote bedrijven worden uitgesloten.
Hij dient zijn tweede amendement in, mede namens de D66-fractie, A48 "Weg met de vrijblijvendheid, burgers echt serieus nemen". Hij licht toe dat er een vorm van eigenaarschap is van mensen die een initiatief nemen of een agendering organiseren. De indieners willen hun de mogelijkheid bieden om mede invulling te geven aan de uitwerking en uitvoering van het initiatief.

Daartoe wordt artikel 7 van de verordening aangevuld met punt 13: "burgerinitiatief heeft aangenomen de initiatiefnemers (of door hen aan te wijzen burgers) indien door hen gewenst een expliciete rol te geven in de uitwerking en uitvoering van het initiatief."

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt naar een concreet voorbeeld of aanleiding voor dit amendement.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) kan zich voorstellen dat een initiatiefnemer los van de invulling kan komen te staan, omdat de gemeente het verder overneemt, terwijl deze initiatiefnemer expertise in huis heeft waar dan geen gebruik van wordt gemaakt.

De heer **Bakker** (D66) vult dit aan met een voorbeeld: "Fris alternatief". Dat is weliswaar geen burgerinitiatief, maar daarbij hadden mensen een rol kunnen hebben in de uitvoering en erover kunnen meedenken.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) dankt voor het voorbeeld. Ze begrijpt dat het met name gaat om initiatieven die de goedkeuring hebben van de meerderheid van de gemeenteraad.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) bevestigt dit.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) merkt op dat de overwegingen in het amendement gaan over de brede discussie over initiatieven en niet specifiek over burgeragendering en -initiatieven. Hij vindt het lastig dat die discussies bij elkaar worden getrokken en er een algemene regel wordt gesteld. Waarom is het nodig om initiatiefnemers als algemene regel bij de uitvoering te betrekken?

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) zegt dat dit de kwaliteit van de uitvoering en uitwerking ten goede kan komen. De kracht in de uitwerking kan ervoor zorgen dat die aansluit bij de wensen van de initiatiefnemers.
Hij ziet de meerwaarde ervan. De heer Dekkers moet er zelf een oordeel over vellen.

Mevrouw **Klein** (wethouder) reageert dat amendement 47 aan de raad is. Amendement 48 gaat over de uitvoering. Ze vindt het belangrijk dat het presidium daarover adviseert. Het college vindt het heel logisch om, na een besluit in de gemeenteraad, initiatiefnemers te betrekken bij de uitvoering. Het is goed te bekijken welke rol ze willen spelen. Dat is maatwerk.

De heer **Zwanenberg** (plaatsvervangend voorzitter presidium) laat het oordeel over amendement 47 aan de raad. Hij vindt dat de wethouder goed heeft gereageerd op amendement 48.

De voorzitter sluit de beraadslaging. De stemmingen over de amendementen en het voorstel zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

11. Raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda.

De heer **Sungur** (DENK) zegt dat zijn fractie de ambitie steunt, te werken aan een optimale sportinfrastructuur die iedereen uitnodigt te sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl. De spelprincipes in het voorstel spreken haar zeer aan. Ook steunt ze de ambitie om sportaanbieders te stimuleren aan de slag te gaan met een inclusief aanbod en een positieve

sportcultuur, zodat iedereen zich veilig en prettig voelt en met plezier kan sporten. Zijn fractie is van mening dat het daarvoor essentieel is om discriminatie in de sport goed aan te pakken. Het is belangrijk een goed beeld te hebben van die discriminatie, omdat dit een hardnekkig probleem is. Omdat op de woning- en stagemarkt is gebleken dat het doen van praktijktesten zeer effectief is, dient zijn fractie samen met de fracties van Student & Starter en PvdA motie 114 in, "Onderzoek discriminatie bij sportverenigingen" waarin het college wordt verzocht:"

1. Onderzoek te doen naar discriminatie op grond van afkomst, opleidingsniveau en geaardheid bij sportverenigingen in Utrecht en daarbij onder andere gebruik te maken van praktijktesten (mystery guests).
2. De resultaten van het onderzoek terug te koppelen aan de gemeenteraad."

De heer **Van Deún** (PVV) stelt vooraf dat discriminatie niet mag. Hij vraagt of het dictum ook geldt voor joodse jongeren die zich willen aansluiten bij SVA Papendorp.

De heer **Sungur** (DENK) distantieert zich van de suggestie in de vraag van de heer Van Deún. Er staat "afkomst" en daar horen allerlei afkomsten bij. Bovendien, SVA Papendorp bestaat niet meer.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vindt de inzet van mystery guests om discriminatie bij sportverenigingen in kaart brengen een te zwaar middel. Zijn de indieners er ook tevreden met een verkennend onderzoek naar de omvang van het probleem, om wellicht op een later moment mystery guests in te zetten? Er signalen bij de stage- en woningmarkt, maar hij kent er niet veel bij de sportverenigingen.

De heer **Sungur** (DENK) vindt mystery guests geen zwaar middel. Op de stage- en woningmarkt blijkt dit een effectief instrument te zijn. Dit middel verschaft juist inzicht in de omvang van het probleem. Op de woningmarkt waren er weinig signalen, omdat mensen vaak niet weten dat ze worden gediscrimineerd als ze worden afgewezen. Bij sportverenigingen krijgen ze te horen dat ze op een wachtlijst worden gezet, om vervolgens nooit meer iets te horen, terwijl anderen die zich later hebben aangemeld voorrang krijgen.

De heer **Bakker** (D66) vraagt of de heer Sungur het met hem eens is dat de sportclubs bij zo'n onderzoek moeten worden betrokken, zodat de opgave gezamenlijk is, los van de conclusies.

De heer **Sungur** (DENK) is het daarmee eens. Hij wil vooral in beeld brengen wat de omvang van het probleem is, zodat samen met de verenigingen kan worden bekeken wat hiertegen is te doen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) merkt op dat het bij de woning- en arbeidsmarkt om de toegang gaat. Ze kan zich voorstellen dat het bij sportverenigingen eerder om de sportcultuur gaat en vraagt zich in die zin af of de inzet mystery guests een logisch middel is.

De heer **Sungur** (DENK) denkt dat bij sport hetzelfde gebeurt, dat mensen op een wachtlijst komen en vervolgens anderen voorrang krijgen. Hij kent verhalen van voetballers die na sluiting van SVA Papendorp niet bij andere verenigingen terecht konden, wellicht vanuit een stigma over SVA Papendorp en hun achtergrond. Spreker denkt dat het probleem in Utrecht speelt en daarom de inzet van mystery guests een goed instrument is om dit inzichtelijk te maken.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vult aan dat een aantal verenigingen aan de slag is met dit probleem, zoals in de sociale veiligheidsweken die verenigingen opzetten. Ze missen vaak de slagvaardigheid om het probleem te grijpen. Deze motie draagt eraan bij die verenigingen daarin te ondersteunen.

De heer **Sungur** (DENK) vervolgt met de sportdeelname van vrouwen met een migratieachtergrond. Deze is relatief laag. Voor hen werkt het stimulerend om een vrijblijvend sportaanbod in een buurt te hebben. Daarnaast vormen vrouwelijke begeleiders die al langer rondlopen in een wijk en vrouwen met een migratieachtergrond, positieve stimulansen om te gaan sporten. Hierover dient hij samen met de PvdA-fractie motie 115 in "Vergroot sportdeelname van vrouwen met een migratieachtergrond" met het verzoek: "

1. Te onderzoeken op welke manier de vrouwen met een migratieachtergrond gestimuleerd kunnen worden in het sporten en daarbij te kijken of inzet van vrouwelijke begeleiders in de wijk daar een rol in kan hebben.
2. Uiterlijk in het eerste kwartaal 2022 de bevindingen van het onderzoek te delen met de gemeenteraad."

De heer **Van Deún** (PVV) vraagt waarop de indieners de volgende constatering baseren: "Dit soort sportaanbod het beste werkt in de buurt, en in een niet openbaar toegankelijke ruimte." Ook vraagt hij of apart sporten voor moslima's wel inclusief is. Daarnaast vraagt hij waarom in de motie wordt gesproken van "vrouwelijke begeleiders met expertise". Kunnen dit geen mannen zijn en is dit geen vorm van discriminatie? Hij wijst op artikel 1 van de Grondwet, waarin staat dat iedereen gelijk is. Het is volgens hem pure discriminatie om alleen voor vrouwen te kiezen om de vrouwelijke migranten te bereiken. Hij vindt een vrouw prima, maar vraagt zich af waarom een man niet prima zou zijn.

De heer **Sungur** (DENK) baseert zich op eigen ervaring en de gesprekken met deze vrouwen. Het is een lastig te bereiken groep. Contacten met mensen met een migratieachtergrond lopen vaker via mannen dan via vrouwen. De gemeente moet er alles aan doen om die groep beter te bereiken, zodat ook zij meer in beweging komen, wat hun gezondheid ten goede komt. Hij vindt het vooral belangrijk om in te zetten op iets wat werkt. Hij wijst erop dat er genoeg vrouwen zijn die het prettiger vinden in een ziekenhuis behandeld te worden door een vrouw, dan door een man. Als die mogelijkheid er is, moet de gemeente daarvoor openstaan. Als het om sport gaat, vindt hij het belang van deze specifieke groep zwaarder wegen dan het algemeen belang.
Spreker zegt niet dat een man niet prima is. In zijn motie staat dat uit onderzoek blijkt dat het in dit geval beter werkt om met vrouwen te werken. Hij moet er nog onderzoek naar doen, maar daarin moet dit aspect worden meegenomen. Als blijkt dat mannen daarin net zo effectief en toegankelijk kunnen zijn, vindt hij het geen probleem als ze worden ingezet. Hij vraagt de heer Van Deún de motie iets beter te lezen.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat de DENK-fractie niet kiest voor mensen met een handicap of ouderen, ook twee groepen die vaak achterblijven bij de deelname aan sport. Waarom kiest hij voor vrouwen met een migratieachtergrond?

De heer **Sungur** (DENK) maakt deze keuze, omdat in de Sportagenda wordt ingezet op groepen die minder worden bereikt of minder snel toekomen aan sporten en bewegen. Uit zijn contacten blijkt

dat men bij mensen met een migratieachtergrond vaak denkt een mannen en de vrouwen onderbelicht blijven. Dit speelt op meerdere terreinen. Hij vindt het overigens prima om die andere groepen ook te noemen.

De heer **Schipper** (SP) vraagt wat de gemeente precies moet gaan doen om de motie te laten slagen en wat het mag kosten.

De heer **Sungur** (DENK) zegt dat dit onderzoek niet heel veel geld hoeft te kosten en niet ingewikkeld hoeft te zijn. Het is vooral goed om met vrouwen uit die groep in gesprek te gaan wat hun kan bewegen om te gaan sporten. Hij is tevreden als in de volgende Sportagenda hierop veel gerichter actie wordt gezet.

De heer **Schipper** (SP) heeft het idee dat de beweegredenen bekend zijn. Daarop kan de wethouder misschien reageren. Hij vraagt wat de indicatoren voor succes zijn.

De heer **Sungur** (DENK) vindt het geslaagd als de gemeente bekend is met de beweegredenen van vrouwen, zodat daarop acties kunnen worden ondernomen. Hij vindt het moeilijk om in dit stadium indicatoren te geven in termen van percentages wel of niet deelname, omdat er geen nulmeting is. Hij vervolgt met de buurtsportcoach. Volgens hem worden buurtsportcoaches vaak ingezet bij verenigingen die al goed georganiseerd zijn en soms zelfs wachtlijsten hebben, terwijl er genoeg sportverenigingen zijn die ruimte hebben en bijzondere uitdagingen kennen en geen buurtsportcoach toegekend krijgen. Hierdoor ontstaat er een grotere ongelijkheid tussen verschillende sportverenigingen. Een aantal verenigingen, dat er het meest mee gebaat is, wil heel graag buurtsportcoaches en heeft die wens bij SportUtrecht neergelegd. Hij dient hierover de motie in M116 "Buurtsportcoaches toekennen aan verenigingen met de grootste behoefte" met het verzoek:

1. Om met SportUtrecht in gesprek te gaan met de vraag om buurtsportcoaches toe te kennen aan sportverenigingen die minder vitaal zijn en geen wachtlijsten kennen in plaats van sportverenigingen die al een vitaal karakter of een wachttijd hebben.
2. De resultaten van dit gesprek voor de behandeling van de begroting 2022 terug te koppelen aan de gemeenteraad.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt waarom het toekennen van sportcoaches wordt gekoppeld aan wachtlijsten. Waar er sociale problematiek is, ligt een uitdaging.

De heer **Sungur** (DENK) antwoordt dat buurtsportcoaches onder andere de taak hebben om mensen uit de wijk beter te betrekken bij sportdeelname. Dat heeft minder zin als verenigingen geen plek meer hebben.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of buurtsportcoaches niet juist moeten worden ingezet in wijken en buurten waar de sportdeelname laag is, om die deelname te stimuleren. Dat is toch veel gerichter?

De heer **Sungur** (DENK) reageert dat verenigingen wel capaciteit moeten hebben, anders participeert niemand uit die wijk; dat is het probleem.

De heer **Van Dalen** (VVD) heeft namens de raad een van de buurtsportcoaches bedankt als stille held

tijdens de coronacrisis. Deze sportte met kinderen uit een wijk op een Richard Krajicek playground of Cruyff court. Spreker begrijpt de koppeling met de clubs niet helemaal.

De heer **Sungur** (DENK) herhaalt dat het probleem zich voordoet als een vereniging zegt dat ze vol zit en niemand meer aanneemt, ook niet met behulp van een buursportcoach. Het is natuurlijk mogelijk om een activiteit op een Cruyff court te organiseren, maar men kan ook kijken of een vereniging in de buurt jongeren kan aannemen, zodat ze op structurele basis kunnen deelnemen aan een sportactiviteit.

De heer **Van Dalen** (VVD) merkt op dat het doel is om kinderen te helpen en niet een club waarmee het minder goed gaat. Het is prima als er ruimte is bij een club waarmee het minder goed gaat, maar ook als die er is bij een club waarmee het wel goed gaat. Hoe kijkt de heer Sungur daartegenaan?

De heer **Sungur** (DENK) licht de motie toe aan de hand van een concreet voorbeeld. In Kanaleneiland kunnen kinderen die willen voetballen naar Zwaluwen, maar die heeft een wachtlijst, maar niet naar Faja Lobi, want die heeft geen jeugdafdeling. Alleen SVA Papendorp lag in de buurt. Zwaluwen heeft een buurtsportcoach, SVA Papendorp had die niet, terwijl dat had kunnen bijdragen aan de vitaliteit van de vereniging en er meer kinderen hadden kunnen worden betrokken bij het voetballen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt dat de Sportagenda goede doelen en ambities heeft om de sport te stimuleren en bepaalde groepen er extra bij te betrekken. In het strekt te vervanging is dit beter vastgelegd. Voor zijn fractie zijn controleerbaarheid en afrekenbaarheid te vaag. Een jaarlijks gesprek vindt ze niet voldoende. Zijn fractie wil de doelen van de ambities en de link met het sportvastgoed en de capaciteitsgroei verder borgen. Daarover dient de ze samen met de fracties van CDA, VVD, Student & Starter en D66 een motie in M117 "Uitvoeringsagenda Sport", met de opdracht:

1. Met de sportclubs (en andere sportaanbieders) concrete afspraken te maken over de uitvoering van de Sportagenda, waarin concrete acties en doelen worden opgesteld;
2. Nadrukkelijk de link te leggen tussen capaciteitsgroei en -behoefte bij de groei van de stad en de eigen toekomstplannen van sportclubs;
3. Doel hiervan is de agenda (meer) meetbaar en merkbaar te maken voor sportclubs;
4. Te zorgen dat sport en bewegen integraal en tijdig wordt meegenomen in de diverse gebiedsontwikkelingen die de komende tijd op de agenda staan en dat daarbij de richting van de Sportagenda leidend is;
5. Bij het jaarlijkse spiegelgesprek rondom de VJN, zoals beschreven in het raadsvoorstel, over de voortgang hiervan te rapporteren.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) merkt op dat in de voorjaarsnota en in de rapportages al vrij veel harde criteria zitten. Met name voor de capaciteiten zijn harde indicatoren. Volgens haar gaat het meer om de zachte indicatoren in de sport waar minder meetbare doelen op zitten.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) reageert dat in motie wordt gevraagd de link te leggen met capaciteitsgroei, de behoefte bij de groei van de stad en de toekomstplannen van de sportclub.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt de Sportagenda in potentie een ambitieus document dat nog een uitwerking vraagt met de sportverenigingen en verdere concretisering. Daarom heeft zijn fractie met

de PvdA-fractie een motie ingediend. Hij is blij met het strekt ter vervanging, met name dat het punt over digitalisering er nadrukkelijk in staat en hoopt dat dit in de toekomst wordt uitgewerkt en geconcretiseerd.
Op dit moment heerst er chagrijn bij de sportverenigingen. De Sportagenda kan een start zijn om samen te bekijken hoe de sportcapaciteit goed kan worden ingevuld. Hiervoor dient hij mede namens de fracties van VVD, PvdA en Student & Starter amendement 49 "Versterk betrokkenheid sportverenigingen" in waarvan het dictum luidt:
Aan beslispunt 1B 1) van het raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda d.d. 8 juni 2021 toe te voegen (vetgedrukt): “Voldoende ruimte voor sport en sportverenigingen in een groeiende stad, ...".
Hij vervolgt dat er bij zwemverenigingen behoefte is om in de ochtend tegen een lager tarief gebruik te kunnen maken van zwemwater, zeker nu er na de coronacrisis een beperktere capaciteit is, omdat er zwemlessen moeten worden ingehaald. Hij verwacht met een pilot meer ruimte te geven. Daarom dient hij mede namens de fracties van PvdA, Student & Starter en VVD motie 118 "Wees wijs met zwemwater" in, met de opdracht:

1. Het gebruik van zwemwater tegen een daluurtarief door middel van een pilot mogelijk te maken in de periode na de coronacrisis;
2. In nauw overleg te blijven met betrokken zwemverenigingen over eventuele mogelijkheden om capaciteit en behoeften bij verenigingen beter op elkaar aan te laten sluiten;
3. En de raad over de resultaten hiervan te informeren, waarbij efficiënt gebruik van zwemwater, tevredenheid van betrokken verenigingen en financiën de belangrijkste indicatoren voor succes zijn.

De heer **Bakker** (D66) is het met de strekking van de motie eens. Hij wijst op het antwoord van de wethouder op schriftelijke vragen dat er bij zwembaden geen sprake is van daluren, zoals bij gymzalen. De motie houdt daar geen rekening mee. Blijkt ergens uit dat het antwoord van de wethouder niet juist is?

De heer **Van Steeg** (CDA) antwoordt dat het feit dat er geen dalurentarief bestaat, niet betekent dat de gemeente daar niet aan kan beginnen. Er ligt een duidelijke wens en er is duidelijk druk op de capaciteit van zwemwater. Hij verwacht dat de pilot financieel geen grote consequenties heeft. Hij heeft duidelijke signalen ontvangen dat de mogelijkheid om zwembaden in daluren te gebruiken er in potentie is, maar dat een aantal gemeentelijke regelingen, wellicht vastgesteld door de raad, dit in de weg staat.

De heer **Van Dalen** (VVD) meldt dat de VVD-fractie het inhoudelijk eens is met de Sportagenda, de sportnota en het sportakkoord en met de integraliteit met onderwijs, gezondheid en veiligheid. De VVD-fractie mist de uitvoeringsagenda, laat staan de uitvoering zelf. Ze steunt daarom de motie van de PvdA-fractie over de uitvoeringsagenda. Hij vraagt waarom de wethouder deze visies de afgelopen drie jaar niet heeft uitgevoerd.
Sportverenigingen melden dat er een groot tekort is aan velden en zalen.

De heer **Bakker** (D66) gaat het te ver dat de heer Van Dalen zegt dat er geen uitvoering is. Dat beeld is bezijden de waarheid. Vanuit het stadskantoor, SportUtrecht en de sportclubs wordt er keihard gewerkt. Er gaat dus heel veel goed, maar er kan inderdaad ook heel veel beter. Hij is het ermee eens dat er concretisering en uitvoering bij moet. In die zin vindt de VVD-fractie de D66-fractie aan haar zijde.

De heer **Van Dalen** (VVD) vindt dat juist het probleem. Meerdere fracties hebben in de commissie gezegd dat de uitvoeringsagenda, de concretiseringsslag ontbreekt. De inhoud van het visiestuk is goed, maar daarna moet er een plan komen dat uitgevoerd moet worden. De VVD-fractie ziet liever dat dit sneller gaat dan nu.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat de heer Van Dalen nu iets anders zegt. Hiervoor zei hij dat de wethouder de afgelopen jaren niets heeft uitgevoerd en er op sportgebied niets is gebeurd. Dat bestrijdt spreker.

De heer **Van Dalen** (VVD) wijst erop dat een tijd geleden al een sportakkoord is gesloten. Het had veel tijd gescheeld als er toen al een visie had gelegen, zodat nu gewerkt kon worden aan de uitvoering. Dat er een verschil is tussen Sportagenda en uitvoeringsagenda is op zich al een signaal. De VVD-fractie heeft gevraagd de uitvoeringsagenda in de Sportagenda op te nemen en dat is niet gedaan.
Hij vervolgt met de capaciteitsproblemen en wijst op de wachtlijsten. Dat probleem moet worden opgelost met de sportverenigingen. Zij zeggen dat ze het mooi vinden dat ze mee mogen praten en denken, maar dat er niet wordt verteld wat er daarna mee gebeurt. Daarom dient hij mede namens de fracties van CDA, Student & Starter en de PvdA motie 119 in "Praat met sportverenigingen en gebruik hun goede ideeën" met de opdracht: "

1. Bij alle participatietrajecten op het gebied van sport actief van tevoren de verwachtingen over wat de kaders zijn en wat er met de input wordt gedaan wordt gecommuniceerd;
2. Bij alle participatietrajecten op het gebied van sport actief terugkoppelt wat er met de input is gedaan (inclusief waarom sommige goede ideeën toch niet zijn meegenomen);
3. Dit actief toe te passen bij het opstellen van de uitvoeringsagenda en het uitvoeren daarvan;
4. Alle betrokkenen, waaronder sportverenigingen, en de raad hierover te informeren voor de begroting 2022."

Spreek sluit af met de roeiverenigingen. Ze raken in de knel. Hij vraagt de wethouder actief met ze in gesprek te gaan en terug te koppelen hoe dat is verlopen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) vindt dat de komende jaren de prioriteit moet zijn dat iedereen kan bewegen en sporten in de stad, en er wordt ingezet op groepen waar de sportdeelname achterblijft. Ze complimenteert de wethouder met de Sportagenda, waarin hiervoor aandacht is en voor het sporten in de openbare ruimte en een beweegvriendelijke omgeving. Ze pleit ervoor daarop extra in te zetten, nu mensen na corona weer in beweging moeten worden gebracht. De GroenLinks-fractie steunt van harte het amendement dat de D66-fractie later zal indienen.
Een van de groepen waarvan de deelname aan sport achterblijft, is de groep mensen met een beperking, psychisch, verstandelijk of fysiek. De GroenLinks-fractie vraagt expliciet aandacht voor een passend sportaanbod. Dit kan door een specifiek sportaanbod, maar soms ook door (kleine) aanpassingen in het reguliere sportaanbod. Dit staat in het sportakkoord, maar minder in de Sportagenda. Daarover dient ze twee moties in. Motie 120, "Uitwerking sport voor iedereen", dient ze in mede namens de fracties van PvdA en D66. Die gaat over de samenwerking met het sociaal domein en alle partners en vraagt het college: "

1. In de uitwerking van de Sportagenda de samenwerking op te zoeken met partners binnen het sociaal domein (binnen de gemeente en erbuiten);

2. In de spiegelgesprekken over sport en bewegen voor iedereen expliciet aandacht te hebben voor mensen met een beperking."

Ze vervolgt met de toegankelijkheidssubsidie. Ze stelt voor daaraan een impuls te geven door deze subsidie te combineren met de subsidie uit het sportakkoord over inclusief sporten, zodat de fysieke en de sociale toegankelijkheid worden geregeld en meer bekendheid wordt gegeven aan het bestaan van deze subsidies. Ze dient motie 121 "Inclusief sporten onder de aandacht", mede in namens de fracties van Student & Starter, PvdA en D66 met de vraag aan het college om "

1. De combinatie te zoeken tussen de toegankelijkheidssubsidie en de subsidie inclusief sporten om een grotere impact te maken;
2. Samen met partners deze subsidies onder de aandacht te brengen bij sportaanbieders, bijvoorbeeld door goede voorbeelden te delen."

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dient twee moties in, motie 122 "Pak de kansen voor sport nou op het USP" en motie 123 "Ieder kind is een sportheld, maar laat helden wel ontstaan". Studentensport gaat haar fractie aan het hart. Ze wijst op de kansen bij het USP in de omgevingsvisie en stelt voor in de Sportagenda de link te leggen met deze omgevingsvisie. Motie 122 dient ze mede in namens de fracties van PvdA, D66, CDA en VVD met de opdracht:

1. In kaart te brengen met partijen UU, HU, Olympos/USS Mesa Cosa, Sportraad Utrecht, Sport Utrecht, (studenten)sportverenigingen en andere relevante partijen welke kansen en mogelijkheden er op de korte en lange termijn zijn voor sport op en rond het USP en daarbij ook Maarschalkerweerd in ogenschouw te nemen;
2. Hierin de verbinding te maken tussen "burgersport" en studentensport, opdat zij elkaar versterken en er slim gebruik wordt gemaakt van sportcapaciteit;
3. Te bepalen waar (in de toekomst) gezamenlijke investeringen mogelijk zijn, en niet bij voorbaat al in onmogelijkheden of belemmeringen te denken;
4. Ook te verkennen hoe een nieuw Olympos (hallen en velden) zo optimaal mogelijk kan worden heringericht en waar en hoe meer sportcapaciteit gerealiseerd kan worden in het gebied;
5. De raad hierover te informeren vóór commissiebehandeling van de omgevingsvisie USP.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vraagt wat mevrouw Sturkenboom van deze motie verwacht, gezien het feit dat de omgevingsvisie USP al voor het indienen van zienswijzen is vrijgegeven. Er ligt dus een concept.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) legt uit dat het doel is dat de gemeente ervoor zorgt dat de partijen die al met elkaar aan tafel zitten een tandje bijzetten in het kader van de omgevingsvisie. Dit is meer dan wat er nu wordt gedaan met het indienen van zienswijzen. De studentensport kampt al langer met een beperkte capaciteit en ze ziet kansen op Maarschalkerweerd. Ze vindt het goed voor het debat, dat hierover extra informatie komt en partijen waar het over gaat met elkaar meebewegen en nader tot elkaar komen.

De heer **Schipper** (SP) vraagt of dit allemaal bij elkaar komt, omdat de raad deze motie aanneemt. Hij ziet dat samenwerking noodzakelijk is, maar ook dat er al veel gebeurt. Wat voegt deze motie toe?

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vindt dat men meer tot actie en met elkaar tot een gedegen plan moet komen, met het oog op de toekomst. De motie roept daartoe op. De

omgevingsvisie USP biedt een kans.
Motie 123 dient ze mede in namens de fracties van D66, VVD, CDA en DENK met de opdracht:

1. Om samen met sport (SportUtrecht, verenigingen en sportaanbieders) en onderwijs – specifiek LO/bewegingsonderwijs/gym en partner UOA – in gesprek te gaan over hoe kinderen beter gestimuleerd kunnen worden om meer te bewegen en daarbij
   a. Te verkennen of een bewegingsmonitor ontwikkeld of omarmd kan worden die door scholen en verenigingen gehanteerd kan worden;
   b. Te verkennen of gezamenlijke (pedagogische) leerlijn ontwikkeld kan worden zodat het kader van verenigingen én LO-docenten aan dezelfde doelen werken;
   c. Hierin ook aandacht te hebben voor verdere (kennis)ontwikkeling van het kader bij sportverengingen en wat daarvoor nodig is zodat trainers, coaches en vrijwilligers kinderen nog beter kunnen begeleiden;
   d. Naar voorbeelden elders te kijken over samenwerking met bewegingsonderwijs en sportverenigingen gemeenschappelijke sportdagen georganiseerd worden;
   e. Op welke wijze de gemeentelijke afdelingen sport en onderwijs op dit thema beter kunnen samenwerken/ op elkaar aan kunnen sluiten,
2. Hierover de raad te informeren per brief voor de programmabegroting 2022.

Ze wenst de wethouder succes met de uitvoering van de Sportagenda.

De heer **Bakker** (D66) is blij met motie 117 van PvdA-fractie.
Hij dient amendement 50 "Vergroten sportdeelname" in, mede namens de fracties van GroenLinks, Student & Starter, PvdA, ChristenUnie, PvdD en DENK met de opdracht en het besluit: "

1. In de uitvoering van de Sportagenda prioriteit te maken van het vergroten van sportdeelname van Utrechters met een lage "sociaaleconomische status"."

Aan beslispunt 1A van het raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda d.d. 8 juni 2021 toe te voegen achter ambitie: het vergroten van sportdeelname in de stad, met name onder Utrechters die nu nog weinig sporten en bewegen."
Spreker vervolgt met de druk op de sportcapaciteit bij populaire sporten, terwijl andere sporten bij jongeren niet onder de aandacht staan. Daarom dient hij motie 124 in "Onbekend maakt onbemind, ook in de sport", mede namens de fracties van PvdA, Student & Starter, GroenLinks en D66 met de opdracht: "

1. Met SportUtrecht, sportaanbieders, ouders, docenten LO en andere relevante partijen te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is om jonge Utrechters actief in aanraking te laten komen met verschillende sporten, met name sporten die nu minder populair zijn dan wel sporten waar veel groeimogelijkheden zijn;
2. Op basis hiervan een plan op te stellen om een meer evenwichtige spreiding van sportdeelname in de stad te stimuleren en hierop te kunnen inspelen, met als doel de koek voor alle sporters en sportaanbieders in Utrecht groter te maken."

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vraagt wat deze motie toevoegt aan wat er al gebeurt. Bij de Brede School gebeurt dit al. Daar wordt een divers sportprogramma aangeboden.

De heer **Bakker** (D66) antwoordt dat dit nog onvoldoende gebeurt. Hij pleit ervoor de schouders eronder te zetten om meer spreiding tot stand te brengen over de verschillende sporten, zodat meer mensen gaan sporten, nieuwe talenten worden ontdekt en onbekende sporten tot wasdom kunnen

komen.

De heer **Schipper** (SP) herinnert zich dat er in het verleden inloopmiddagen waren in sporthallen waar diverse sporten werden aangeboden, zodat kinderen er kennis mee konden maken op hun vrije middagen. Denkt de heer Bakker aan zulke mogelijkheden?

De heer **Bakker** (D66) bevestigt dit. Er wordt veel gekeken naar voetbal en hockey, maar er zijn veel sporten die kinderen nog kunnen ontdekken. Hij laat het aan de uitvoering hoe dit moet gebeuren. Hij vervolgt met zijn laatste motie, een beetje in lijn met de vorige, met het doel om creatief op zoek te gaan naar andere plekken en manieren om te gaan sporten, M125 "De stad als speelveld". Deze dient hij in mede namens de fracties van Student & Starter, PvdA en VVD met de opdracht:

1. De openbare ruimte zo beweegstimulerend mogelijk in te richten en actief op zoek te gaan naar plekken waar dit beter kan;
2. In te zetten op Utrecht als urban sports-stad en dit via (urban) sportevenementen te promoten;
3. Utrechtse 'urban sporters' mee te laten denken en beslissen waar en hoe dit te doen;
4. Te zorgen dat er voor meiden net zo veel plek is als voor jongens om fijn te sporten en bewegen in de openbare ruimte.

Hij wenst de wethouder succes met het uitvoeren met de Sportagenda. De gemeente moet nu vol aan de bak.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) is blij dat de toezeggingen zijn opgenomen in het gewijzigde voorstel. Hij is tevreden met de toevoeging van de passage over de relatie tussen het sportakkoord, het gezondheidspact en de gezonde wijkallianties. Hij vraagt hoe de verbinding er concreet uit gaat zien. Gaan de wethouders Volksgezondheid en Sport hierover regelmatig met elkaar in gesprek? Hij vraagt een toelichting.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) benadrukt dat ze elke inwoner van Utrecht de mogelijkheid gunt om mentale en fysieke opbrengsten van sport te ervaren. Daarom vindt ze de moties die door de fracties van DENK en GroenLinks zijn ingediend interessant. Ze vindt in die zin vooral de breedtesport van meerwaarde en niet de grote evenementen, die vooral toeschouwers trekken. De PvdD-fractie wil niet dat budget dat is bestemd voor breedtesport wordt uitgegeven aan citymarketing zoals bij de Vuelta. De inwoners zijn pas echt gediend met middelen en ruimte om zelf te sporten. Ze dient daarom motie 126 in "geen sportbudget voor citymarketing" mede namens de fractie van DENK met de opdracht:

1. Prestigieuze sportevenementen die als doel hebben Utrecht op de kaart te zetten, niet meer te financieren met (breedte)sportbudget, maar hiervoor het programma economie (waar ook stadspromotie onder valt) te benutten.

Ze vervolgt met gezonde sportkantines, immers, er is een relatie tussen bewegen en eten. Daarom mag duurzame en gezonde voeding niet ontbreken in de Sportagenda en moeten sportkantines voornamelijk gezond en duurzaam eten en drinken aanbieden. De wethouder heeft toegezegd hier iets mee te doen, maar dit lijkt te zijn vergeten in het strekt ter vervanging. Daarom dient ze amendement 51 in "Gezonde en duurzame voeding in sportkantines", met het besluit:
"Onder beslispunt 1b van het raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda d.d. 17 juni 2021, kenmerk 8645261, een extra thema toe te voegen:
6) Sport krijgt een nadrukkelijke rol in het versterken van gezondheid en verkleinen van

gezondheidsverschillen. Hierbij wordt ook toegewerkt naar voornamelijk gezond en duurzaam aanbod van eten en drinken in alle sportkantines,
en de Utrechtse Sportagenda dienovereenkomstig aan te passen."

De heer **Bakker** (D66) kan zich in de eerste zin vinden, maar vraagt bij de volgende zin hoe het "toewerken naar…" eruit gaat zien. Gaat het niet veel meer om het stimuleren en helpen van clubs en moet dit, iets kleins, als zo'n majeur punt tussen de grote thema's in het raadsvoorstel staan? Hij vindt het niet logisch om hier een amendement van te maken.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat de PvdD-fractie niet slechts een oproep wilde doen middels een motie, omdat dit een belangrijk onderdeel is van de Sportagenda. Maar die kan niet geamendeerd worden, het raadsvoorstel wel. Ze vraagt zich af wat ertegen is om dit als majeur punt te benadrukken, juist omdat gezond eten zo belangrijk is.
"Toewerken naar" betekent dat er een omslag moet komen, wellicht middels afspraken of contracten met cateraars. Haar fractie wil geen harde omslag van vandaag op morgen, maar wil dit wel stimuleren door van gezonde voeding de meest makkelijk keuze te maken.
Ze vervolgt met sportfaciliteiten en groen. Doordat ruimte in de stad steeds schaarser wordt, ontstaat er meer drukte door sporten in de openbare ruimte. De PvdD-fractie wil sportbeoefening aanmoedigen, maar ziet dat de natuur hierdoor steeds meer onder druk komt te staan en ook mensen meer moeite hebben om rust te vinden in de parken. De wethouder heeft toegezegd de raad te informeren over de balans tussen sportactiviteiten en groen. Ze vraagt de toezegging bij het inventariseren van de mogelijkheden voor sportactiviteiten ook deskundigen op het gebied van groen te raadplegen en bij dat onderzoek het omzetten van parkeerplaatsen bij sportaccommodaties naar meer ruimte voor sport en groen te betrekken.

De heer **Schipper** (SP) herinnert aan de raadsvergadering van 22 september 2011, toen de raad de Sportnota 2012-2016 vaststelde. In die nota werd op vijf van de zes thema's bezuinigd met percentages tussen 10% en 60%. Maar er kwam 100% geld bij voor de breedtesport, dat ging in zijn geheel naar Vechtsebanen. Die kortingen zijn nooit meer ingelopen. Bij het budget voor groei van de stad is sport niet bepaald overbedeeld. Voor de SP-fractie is dit het knelpunt bij deze nota en bij het Sportakkoord: er is beperkte ruime en er zijn beperkte financiële middelen. Er moet actie bij de Sportagenda. Spreker steunt de oproepen daartoe.
De SP-fractie zal de Sportagenda steunen, omdat die een stap voorwaarts betekent.

Daarop schorst de voorzitter de vergadering.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Dijksma het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan de heer De Pagter.)

Na heropening van de vergadering verleent de voorzitter het woord aan wethouder Van Ooijen.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) dankt voor de sportieve bijdragen om het enthousiasme in de sport verder aan te wakkeren. Hij reageert eerst op de amendementen, daarna op de moties.
Hij adviseert positief op amendement 49 "Versterk betrokkenheid sportverenigingen".
Hij adviseert positief op amendement 50 "Vergroten sportdeelname". Dit betekent een kleine dubbeling met de Sportnota, waarin dit ook staat opgenomen.

Amendement 51 "Gezonde en duurzame voeding in sportkantines", ontraadt hij, omdat dit niet congruent is met de andere beslispunten. Bovendien is het punt over gezondheid en de rol van gezonde kantines opgenomen in de Sportagenda naar aanleiding van de opmerkingen in de commissie. Met dit amendement wordt dit punt verkeerd verwerkt.
Hij vervolgt met de moties
Hij is blij met het betoog rond motie 114, "Onderzoek discriminatie bij sportverenigingen". Het is zeer terecht om discriminatie in de sport te voorkomen, maar zijn vraag is of de inzet mystery guest een goede methode is om discriminatie in de sport op te sporen. Hij weet niet hoe dit een effectief en werkend instrument kan zijn. Bovendien werkt wethouder Voortman aan een anti-discriminatie agenda. Daarin wordt focus aangebracht, omdat dit onderwerp aandacht behoeft. Hij twijfelt aan het instrument, maar niet aan de noodzaak en ontraadt de motie.
Motie 115, "Vergroot sportdeelname van vrouwen met migratieachtergrond", stelt een zeer terecht punt aan de orde. Bij de Sportnota is hierover een aantal vragen gesteld waaruit een aantal aanbevelingen is voortgekomen. Sinds 2018 wil het college die implementeren samen met SportUtrecht en anderen. Dit betekent dat het college al verder in dat proces is en de motie een stap terugzet. Daarom ontraadt hij haar.

De heer **Sungur** (DENK) is blij met het onderzoek uit 2018. Hij vraagt de wethouder toe te zeggen terug te koppelen wat er is gedaan met die aanbevelingen.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) zegt dat toe. De afspraak is om een keer per jaar terug te komen op een aantal onderwerpen uit de Sportagenda. Hij zal dit onderwerp in de eerstvolgende sessie meenemen. Dat is voor de volgende voorjaarsnota.
Hij vervolgt met motie 116 "Buurtsportcoaches toekennen aan verenigingen met de grootste behoefte". Hij is het niet eens met de stelling dat het hierbij alleen om verenigingen gaat die minder vitaal zijn. Buurtsportcaches zijn voor specifieke doelgroepen bedoeld waarop ook vitale verenigingen onvoldoende grip kunnen hebben. Het gaat dus vooral om de sporter en in mindere mate om de sportvereniging. Spreker vindt dat de gemeente hierin een bescheiden rol heeft, want SportUtrecht is in the lead. Hij ontraadt de motie.

De heer **Sungur** (DENK) vraagt of de wethouder bekend is met de sterke wens van een aantal verenigingen in de stad dat vraagt om een buurtsportcoach maar die niet krijgt, omdat hun plannen wellicht minder goed zijn uitgeschreven. Hij wil vooral het maximale resultaat uit de buurtsportcoaches halen, niet op de stoel van SportUtrecht zitten, maar ook niet een te bescheiden houding aannemen als gemeente. Hij vraagt of de wethouder bereid is het gesprek aan te gaan met SportUtrecht om te kijken wat hierin mogelijk is.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) beoogt niet te bescheiden te zijn. Bij het uitreiken van sportprijzen is de rol van de gemeente bescheiden. Bij het benoemen van sportaccommodaties idem dito, dat hoort bij het sportveld te liggen en bij niet de gemeente. Dat geldt ook voor het onderwerp sportcoaches. Daarom vindt hij dat het sportveld daarin keuzes moet maken en de gemeente bescheiden moet blijven.

De heer **Sungur** (DENK) begrijpt de wethouder. Maar hij vindt dat de gemeente de maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft als het gaat om de buurtsportcoaches. De gemeente kan meer doen dan een bescheiden rol innemen en eigenlijk niets doen. Hij vraagt de wethouder hierover in gesprek te

gaan met SportUtrecht, ook omdat hij weet dat sommige verenigingen hebben geschreeuwd om buurtsportcoaches. De doelgroep die zij bedienen heeft specifieke behoeftes waarin de buurtsportcoach heel goed kan voorzien.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) heeft het gesprek gevoerd en zal dat blijven doen met verenigingen. Als er duidelijke signalen zijn blijft hij in gesprek en indien de noodzaak er is, zal hij met SportUtrecht in gesprek gaan. Hij kiest dus voor een meer reactieve opstelling.
Hij vervolgt met motie 117, "Uitvoeringsagenda sport". Hij vindt het goed dat wordt gevraagd naar een concretisering, want die is nodig. De Sportagenda is namelijk een visiestuk, bedoeld om te inspireren, opgesteld in samenspraak met het sportveld. Hij kan met het dictum helemaal uit de voeten en zegt toe het eerste punt op te pakken in de spiegelgesprekken die er zijn op elk van die onderwerpen.
De basis voor de link tussen capaciteitsgroei en -behoefte zijn de Mulier-rapportages. Dat kan steviger worden neergezet door een planningsdoorkijk met de raad te delen bij die rapportage. In het spiegelgesprek kan worden weerspiegeld wat er is gebeurd. Spreker wil graag een concretisering maken. Hij twijfelt over de titel van de motie "Uitvoeringsagenda sport" omdat die neigt naar een raadsstuk. Daar is hij tegen, omdat in samenspraak met het sportveld is gekozen voor sturen op kwaliteit en minder op detail. Als de indieners zeggen dat er niet om een raadsstuk wordt gevraagd, kan hij met de motie uit de voeten.

De heer **Van Steeg** (CDA) denkt dat er bij de verenigingen behoefte is aan concretiseringsslag. Hij stelt voor om te kijken hoever het staat met de uitvoering als over een jaar met de verenigingen wordt gesproken. Hoe gaat de wethouder die concretiseringsslag maken en hoe zorgt hij voor een goede input in dat gesprek?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vult aan dat het hem niet om een raadsstuk gaat en dat een brief voldoende is. In het dictum staat bewust niet een raadsvoorstel genoemd.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) heeft de wethouder horen zeggen dat hij de motie overneemt met een bepaalde uitleg en vraagt of de raad daarmee uit de voeten kan. Heeft hij dat goed begrepen?

De heer **Bakker** (D66) meldt dat de insteek van de D66-fractie niet is dat er over een paar maanden een sportagenda komt. De Utrechtse Sportagenda is goed, daar gaat de gemeente de stad mee in om afspraken te maken. De indieners horen graag terug hoe die afspraken eruitzien, welke acties en doelen daarin zitten en hoe de voortgang eruitziet. De wethouder heeft hij dit horen zeggen. De titel van de motie is niet belangrijk.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) reageert op de heer Wijmenga dat de wethouder de motie niet anders heeft uitgelegd dan ze is bedoeld. Hij is het eens met de heer Bakker. De titel is procedureel niet relevant, maar wat in het dictum staat.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) vindt het belangrijk dat hierover het goede gesprek wordt gevoerd. Hij kan grosso modo goed uit de voeten met wat er staat, maar het gaat er ook om hoe de motie wordt gelezen en daaraan invulling wordt gegeven. Hij neemt motie 117 "Uitvoeringsagenda Sport" over en de raad geeft hem de ruimte om haar op een goede manier in te vullen.
Hij vervolgt dat er geen daluren in de Utrechtse zwembaden zijn, zoals bij de gymzalen. Er zijn wel

heel vroege uren die niet overal gebruikt worden. Voor het hele vroege uur zijn twee mogelijkheden geboden door een korting van 10% bij zelfbeheer en door geen personeelskosten in rekening te brengen. Daarom adviseert hij negatief over motie 118 "Wees wijs met zwemwater".

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt het verzoek heel simpel, namelijk om het tarief omlaag te brengen, zodat de zwemverenigingen profiteren van het daluur.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) reageert dat dat duidelijk is. Maar er is geen sprake van een daluur en er is al een financiële tegemoetkoming op dat tijdstip.
Met het dictum van motie 119 "Praat met sportverenigingen en gebruik hun goede ideeën" kan hij niet uit de voeten. Hij is het ermee eens dat het beter moet in de participatietrajecten. De motie geeft daartoe niet de best mogelijke leidraad, dat doet het onderzoek naar het proces rond sporthal Voordorp wel. Hij wil het beter doen dan in het dictum wordt voorgesteld en vraagt hiervoor ruimte.

De heer **Van Dalen** (VVD) is blij dat de wethouder inziet dat het beter moet. Verenigingen zeggen dat de verwachtingen goed gemanaged moeten worden aan de voorkant en er iets moet worden gedaan met de inbreng van de vrijwilligers, voor zover dat kan, en daarover terug te koppelen. Dat moet uiteraard kwalitatief. Als de wethouder hiermee uit de voeten kan, dan graag.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) reageert dat de tekst niet past op hoe dat beter moet, omdat er een koppeling wordt gemaakt met de uitvoeringsagenda. Hij vraagt de ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige verbetering en de motie te zien als stimulans. Ter verduidelijking, het gaat hem niet alleen om punt 3 met de uitvoeringsagenda. De tekst sluit niet voldoende aan op de verbeterslag die hij wil maken.
Hij vervolgt dat hij de moties M120 "Uitwerking sport voor iedereen" en M121 "Inclusief sporten onder de aandacht" overneemt. Motie 122 "Pak de kansen voor sport nou op het USP" kan hij overnemen met twee kanttekeningen. De Omgevingsvisie Sciencepark ligt er al. Bij de definitieve Omgevingsvisie en de bespreking ervan in de raad kan deze motie worden meegenomen. Belangrijk daarbij is dat hij hierover al in gesprek is. Bij de sportcapaciteit en de financiën gaat hij voort op de bestaande lijn. Hij probeert de goede gesprekken met alle partners die in de motie worden genoemd voort te zetten, zodat hij de raad kan melden waar die toe geleid hebben bij de omgevingsvisie. Hij ziet de motie als een stimulans.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vraagt wat er gaat veranderen met deze motie. Immers, wat de wethouder toezegt, gebeurt al.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) antwoordt dat de verandering is dat hij bij de omgevingsvisie verslag zal uitbrengen waar die gesprekken toe geleid hebben.
Motie 123 "Ieder kind is een sportheld, maar laat helden wel ontstaan", neemt hij over.
Over motie 124 "Onbekend maakt onbemind, ook in de sport" zegt hij het volgende:
Buurtsportcoaches geven onder andere kennismakingslessen op scholen en pleintjes, ook in wijken met voetbalverenigingen die nog extra leden kunnen gebruiken. Ook zijn er sportparken met meerdere verenigingen waar dit mogelijk is. Het effect dat de indieners zoeken – wat spreker zeer waardeert – ziet hij nog niet. Het gaat om andere motieven waarom kinderen voor bepaalde sporten kiezen, zoals afstand, vriendjes en vriendinnetjes, de cultuur van een vereniging et cetera. Hij deelt het doel van de motie, maar denkt niet dat hij er daarmee komt.

Motie 125 "Stad als speelveld" neemt hij over, met één aandachtspunt, namelijk dat hij dit financieel voor elkaar krijgt, omdat niet alles financieel mogelijk is.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vraagt toe te zeggen dat dit niet ten koste gaat van de flora en fauna in de openbare ruimte.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) kan dat niet toezeggen, omdat hij niet weet of dit nooit en te nimmer ten koste gaat van de flora en fauna.
Motie 126 "Geen sportbudget naar citymarketing" ontraadt hij. Soms komt het voor dat vanuit het sportbudget iets financieel mogelijk wordt gemaakt voor een topsportevenement. Hij ziet hierover alleen maar enthousiasme in de stad. Het gaat om beperkte budgetten van enkele tienduizenden euro's. Bij grotere evenementen gaat het niet om de sportbegroting.
Hij vervolgt met de vragen. Hij vindt het uitstekend gebruik te maken van expertise over groen bij de inventarisatie voor sportfaciliteiten. Hij zegt toe hierop terug te komen, ook op hoe het zit met de parkeerplekken.
Er gebeuren mooie dingen bij de verbinding van het Gezondheidspact en Sport. Bij de European Life goals games is de gemeente daar heel actief mee bezig. Dat is een manier om gezondheid en sport bij elkaar te brengen en een versnelling toe te passen.
In de commissie heeft hij toegezegd om met de roeiverenigingen in gesprek te gaan en de raad daarover te informeren. Hij wil komen tot een samenwerkingsafspraak.

De **voorzitter** geeft de heer Sungur het woord voor de tweede termijn.

De heer **Sungur** (DENK) dankt voor de beantwoording. Hij trekt motie 115 in na de toezegging van de wethouder en hij trekt motie 114 in, om haar in aangepaste vorm in te dienen. Dat wordt motie 127 "Onderzoek discriminatie bij sportverenigingen". De inzet van mystery guests is uit de motie gehaald, zodat het college vrij is te zoeken naar de beste manier om dit probleem in beeld te brengen.

De heer **Bakker** (D66) dankt voor de beantwoording en voor het "strekt ter vervanging".
Hij trekt motie 125 in. Hij wijst erop dat het er bij motie 122 over het Sciencepark om gaat, buiten de bestaande kaders te treden en te durven dromen wat er mogelijk is, denkend aan de verbinding tussen "studentensport" en "burgersport" en dat terug te geven aan de raad. Als de wethouder daarin een doorkijkje geeft, is spreker positief over de uitleg van de wethouder.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) trekt de moties M120 en M121 in, omdat ze zijn overgenomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) trekt motie 117 in, omdat die is overgenomen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) trekt motie 123 in, omdat die is overgenomen. Aan het begin van de stemprocedure zal ze laten weten of ze motie 122 intrekt.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) neemt motie 127 over. Hij vindt het wijs om deze in de antidiscriminatieagenda te verwerken.
Hij legt bij motie 122 uit dat hij niet slechts gaat doen wat al wordt gedaan. Op aanmoediging van de raad keek hij al out of the box naar mogelijkheden en of dingen anders moeten worden aangepakt

dan de afgelopen jaren is gebeurd. Dat is precies wat de heer Bakker zegt en wat nog steeds gebeurt.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemmingen over de amendementen, het voorstel en de moties zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

Daarop schorst de voorzitter de vergadering.

(Bij heropening van de vergadering heeft de heer De Pagter het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan mevrouw Podt.)

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

12. Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan hoogbouwkavel Leidsche Rijn Centrum Noord.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat een deugdelijke hoogbouwvisie ontbreekt, terwijl de ambitie van het college bestaat uit grote, hippe woontorens. Inwoners zijn niet enthousiast. Er is geen plaats voor een dergelijke skyline. De PVV-fractie is content met de plannen voor 1.200 woningen, zeker met de zorgwoningen in het project. Daarvoor verdient de wethouder complimenten. En deze plek zou een geweldige aantrekkingskracht krijgen als de auto meer ruimte krijgt. Maar dat lukt niet als het college op een postzegel de hoogte in wil, met een tiny forest als groen. Er komt 11% aan zorgwoningen en 2.200 m² ten behoeve van 24-uurs zorg. Maar hij leest niets over gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsenstallingen voor driewielfietsen en scootmobielen. Er is geen norm opgenomen in deze plannen, behoudens parkeren op afstand, terwijl een gehandicapte minder dan 100 meter kan lopen. Daarom dient hij motie 128 "Houd rekening met gehandicapten en ouderen" in, mede namens de VVD-fractie met de opdracht: "

- in het nog uit te werken bestemmingsplan voor de hoogbouwkavel een norm vast te leggen voor een minimaal aantal gehandicapten-parkeerplaatsen (bijvoorbeeld conform de CROW-richtlijnen) en tevens vast te leggen dat het aantal fietsparkeerplekken voor driewielfietsen en scootmobielen op een afstand van minder dan 100 meter van de ingang van de hoogbouwkavels wordt gesitueerd."

Hij vervolgt met het principe niet hoger bouwen dan de Dom, 112 meter, dat zijn fractie als enige nog wil laten gelden. De wethouder ziet hier niets in, maar omdat dit in het verkiezingsprogramma van de PVV staat, zal zijn fractie, ondanks alle goede dingen in dit plan, tegen het voorstel stemmen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vindt dit een mooi plan, maar de onderbouwing op het gebied van parkeren vindt zijn fractie lastig, zeker omdat met de wijze waarop de tender is uitgezet, het aantal parkeerplaatsen terugloopt en daarvan een deel in de omgeving wordt opgelost en niet op de kavel. Voor de ontwikkelaar wordt hiermee het project wellicht betaalbaar, maar de gemeente zit met de gebakken peren. Daarom dient hij motie 129 "Parkeerbalans Hoogbouwkavel Leidsche Rijn" in, mede namens de fracties van PVV en Stadsbelang Utrecht met de opdracht: "

1. De raad vóór het vrijgeven van het bestemmingsplan voor inspraak te informeren over de gevonden parkeeroplossing en te voorzien van een uitgebreide parkeerbalans van de hoogbouwkavel en Leidsche Rijn Centrum-Noord;
2. De benodigde parkeerplaatsen mee te nemen in het ontwerp van de hoogbouwkavel zelf tot het

moment dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen elders heeft zeker gesteld."

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) vraagt of de VVD-fractie het met D66-fractie eens is dat hierdoor nog meer vertraging wordt opgelopen bij het maken van een bestemmingsplan en het realiseren daarvan.

De heer **Te Hoonte** (VVD) verwacht dat niet. Hij gaat ervan uit dat er iets harder wordt gewerkt aan het helder krijgen wat de oplossing is. Hij wil vertraging voorkomen, omdat het bestemmingsplan na aanname zou moeten worden gecorrigeerd, als er te weinig parkeerplaatsen in staan. Hij wil liever vooraf geïnformeerd worden en overtuigd van een sluitende opgave, voor de vrijgave voor de inspraak.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) kan zich goed vinden in de plannen voor de hoogbouwkavel. Er blijven voor haar fractie drie thema's over naar aanleiding van het commissiedebat.
Volgens de wethouder is verticaal groen over de gehele hoogte van het gebouw niet mogelijk. Maar er kan wel worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn tot een bepaalde hoogte. Kan de wethouder toezeggen dit te onderzoeken en hierop door te pakken?
Een goede mix van bewoners is een kenmerk van een gezonde wijk. Echter, studenten weten de weg naar dit gebied maar in beperkte mate te vinden. De fractie van Student & Starter vindt het daarom wenselijk bij de realisatie van projecten in Leidsche Rijn goed te kijken naar een voldoende mix aan bevolkingsgroepen. Het is een gemiste kans om aan verticale dorpen geen onzelfstandige studentenwoningen toe te voegen. Ze vraagt de wethouder zich voor de realisatie van deze woningen en andere woningen in de MARK in te zetten.
Sporten is leuk, gezond en nodig. Dit plan biedt de mogelijkheid op drie daken recreatieve voorzieningen te realiseren voor bewoners en omwonenden. Haar fractie stelt voor een sportvoorziening te realiseren met een multifunctioneel sportveld. De exacte invulling ervan is niet in beton gegoten, maar er zal gesport moeten kunnen worden op grote hoogte. Ze dient hiertoe motie 130 "Sporten op grote hoogte" in, mede namens de D66-fractie met de opdracht: "

1. Te kijken naar de mogelijkheden om een multifunctioneel sportveld te realiseren op in ieder geval één van de drie daken zoals deze nu in stedenbouwkundig plan staan;
2. Uit te werken wat de opties zijn en op welk gebouw dit mogelijk is;
3. En de raad hierover te informeren in de volgende stap van behandeling."

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) wijst erop dat de daken volgens het plan bedoeld zijn voor collectieve ruimtes en groene, rustige tuinen met verschillende thema's en plantensoorten die de biodiversiteit moeten vergroten. Motie 130 illustreert het gebrek aan maatschappelijke voorzieningen, dat ziet haar fractie ook. Ze vraagt of deze motie niet ten koste gaat van de biodiversiteit.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) antwoordt dat er op de daken meer mogelijk is, zoals urban farming en speelplekken voor kinderen. Haar fractie geeft daar invulling aan met multifunctioneel sportvelden. In de overwegingen staat dat ze zo veel mogelijk tegemoet moeten en kunnen komen aan de ambities op het gebied van groen en de watergeleiding op de daken. Ze wil vooral kijken in welke mate ze mogelijk zijn.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) probeert zich voor te stellen hoe dat eruitziet. Moet er een soort kooi op het dak komen om te voorkomen dat ballen eraf vallen?

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) heeft er ideeën over, zoals het verhogen van randen en voorzieningen voor urban sport, en wil daar graag met de heer Wijmenga verder over filosoferen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) kan zich voorstellen dat daarover wordt nagedacht op de laagbouw. Dat voorstel zou hij steunen, maar op die torens in de openlucht sporten lijkt hem ingewikkeld. Is dit al ergens gelukt?

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) antwoordt dat het Studenthotel in Amsterdam een sportveld op het dak heeft. Ze denkt dus niet dat dit onmogelijk is, zeker niet als er een verhoging van de randen komt of een verdieping van de vloer om de wind te ondervangen. Wellicht is er ook iets met de laagbouw te doen.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) denkt ook aan speeltuinen en fitnessapparaten.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) weet dat in Jakarta sportvelden op 11-hoog torens met elkaar verbinden. Is dat wellicht een optie? Ze vraagt waarvan sportvelden ten koste mogen gaan, omdat daarmee andere functies op het dak verloren gaan.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) reageert dat kan worden bekeken op welke manier de torens met elkaar te verbinden zijn. Ze ziet niet direct ten koste van wat sportvelden op daken gaan.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat het plan natuurinclusief is. Ze vraagt de wethouder toe te zeggen de plannen voor vogels, vlinders en bijen expliciet te maken in het bestemmingsplan. Ze denkt hierbij aan het toevoegen van een dieren- of vogelparagraaf. Het plan maakt efficiënt gebruik van de schaarse ruimte en is prima op het gebied van klimaatadaptatie, waterberging, isolatie, luchtkwaliteit en deelmobiliteit. Het lijkt echter vooral bestemd te zijn voor een bepaald elite. De PvdD-fractie vindt 25% sociale huur veel te weinig. Keer op keer komt het college met plannen die niet tegemoetkomen aan de afspraken over betaalbaar wonen.

De heer **Işik** (PvdA) zal moties indienen om meer sociale huur mogelijk te maken, omdat het huidige college het niet voor iedereen mogelijk maakt zeker te zijn van een fijne, betaalbare woning. Het zou moet kiezen voor de Amsterdamse variant 40/40/20, waarbij 20% staat voor dure huur en koop. Bij aanvang van dit traject ging het nog om 0% sociale huurwoningen, maar dankzij de PvdA-fractie is dat 25% geworden; dat is nog steeds weinig.
Zijn fractie is blij dat er 1.200 woningen worden gebouwd met daarin zorgwoningen.
Hij dient amendement 52 "Ook levensloopbestendige woningen in sociale segment Leidsche Rijn Centrum Noord" in, mede namens de fracties van PvdD en CDA dat besluit aan het raadsbesluit toe te voegen:
"Met dien verstande dat de 11% levensloopbestendige woonappartementen (met optionele service- en zorgdiensten) vallen in de categorieën 50% sociaal huur en 50% vrije sector huur".
Hij vervolgt met de exploitatieduur van de sociale huurwoningen. Het college hanteert een termijn van 20 jaar. Dit betekent dat het probleem op de langere termijn intact wordt gelaten. Hij dient amendement 53 "Sociale huurwoningen in Leidsche Rijn Centrum Noord zijn voor lange termijn", in mede namens de fracties van PvdD en CDA, om de exploitatieduur te verhogen naar 50 jaar door aan het raadsbesluit de tekst toe te voegen:

"Met dien verstande dat de 25% sociale huur (huurprijs tot € 720,42 per maand) – prijspeil 1 januari 2019 Programma sociale huur – een exploitatieduur krijgt van minimaal 50 jaar."

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) hoorde iets over verticale tuinen – dat heeft invloed op de ontwikkeling – en nu over een wijziging van de woningmix. Dit hakt in, op de hele berekening van het project. De bouwer zal akkoord moeten gaan met lagere winsten en het project wordt onhaalbaar. Hoe kijken de indieners hiernaar?

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat het precies het doel van de PvdA-fractie is ervoor te zorgen dat de ontwikkelaar minder winst maakt, meer betaalbare woningen bouwt en woningen bouwt die levensloopbestendig zijn, ook voor de langere termijn. De PvdA-fractie zit hier voor de samenleving en niet voor de projectontwikkelaars.

De heer **Te Hoonte** (VVD) weerspreekt dat de PvdA-fractie ervoor heeft gezorgd dat er sociale huurwoningen in het project zitten, omdat die er vanaf het begin van de tender in zitten. Wat heeft de PvdA-fractie gedaan?

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat voordat de tenderprocedure van start ging, er sprake was van 0% sociale huur. In de gesprekken in de raad heeft de PvdA-fractie ervoor gezorgd dat er aandacht kwam voor sociale huur; dat werd 25%. De PvdA-fractie vindt dat te weinig, gezien de toenemende vraag in de samenleving.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt naar de datum van het verslag waaruit blijkt dat de PvdA-fractie dit heeft geregeld.

De heer **Işik** (PvdA) zoekt graag de verslagen op. Hij vindt dat dit college steeds met excuses komt om zich niet aan zijn woonvisie te houden. Mevrouw Sasbrink heeft daar ook op gewezen.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) wijst erop dat er volgens haar in de buurt van Leidsche Rijn Centrum al veel sociale huur is en er veel sociale huur wordt gerealiseerd. In de woonvisie staan de percentages per wijk. Waarom moet dit project ook die percentages halen?

De heer **Işik** (PvdA) hoort dat de D66-fractie er ook niet zeker van is. Elk keer zegt het college zich te houden aan de spelregels van de woonvisie, maar in elk voorstel ligt het percentage sociale huur onder de 35.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) weet dat in het project BUUR en bij het Berlijnplein respectievelijk 100% en 50% sociale huur wordt gerealiseerd, veel hoger dan de beoogde 35%.

De heer **Işik** (PvdA) reageert dat er 35.000 actief woningzoekenden voor de sociale huur zijn; het tekort is groot en de stad groeit. Er is meer sociale huur nodig.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vindt dat heer Işik veel in herhaling valt. Dit debat is al vaker gevoerd.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt hoe het komt dat de hele stad klaagt over het feit dat er geen betaalbare

koop- en huurwoningen te vinden zijn, als dit college voldoende woningen bouwt.

De heer **Te Hoonte** (VVD) maakt een punt van orde. De heer Işik heeft tot drie keer toe iets anders beantwoord dan de vraag. Spreker vindt het fijn elkaar kort te houden, zoals de voorzitter hem kort heeft gehouden.

De **voorzitter** reageert dat de heer Işik over zijn eigen woorden gaat.

De heer **Işik** (PvdA) vervolgt met het indienen van motie 131 "Het percentage sociale huur van de woonvisie is leidend in Leidsche Rijn Centrum Noord", mede namens de PvdD-fractie. Die draagt het college op: "
1. Het percentage sociale huur van de Woonvisie “Utrecht beter in balans” leidend te laten zijn.
2. In gesprek te gaan met de desbetreffende ontwikkelaar(s) en andere marktpartijen om te komen tot 35% sociale huur in het Leidsch Rijn Centrum Noord.
3. De raad te informeren over de uitkomsten van de gesprekken."

Hij besluit met: het stemgedrag van de PvdA-fractie is afhankelijk van de reactie van de wethouder.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vindt dit een goed en ambitieus plan. De GroenLinks-fractie had graag gezien dat het percentage sociale huur hoger zou zijn dan 25. Op basis van de woonvisie zou de eis hoger zijn. De tender is echter opgesteld voor de woonvisie en de tender aanpassen leidt tot planschade en vertraging. De GroenLinks-fractie geeft voorrang aan het nu realiseren en het zijn van een betrouwbare overheid.

De heer **Işik** (PvdA) hoort elke keer deze reactie van de GroenLinks-fractie en hoort haar iedere keer jammeren.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) antwoordt dat in de woningbouwplannen die zijn gestart sinds dit college er zit 40% sociale huur zit en 30% middencategorie. Bij de start is de ambitie vastgesteld dat er gemiddeld in de stad 35% sociale huur komt, maar daarvoor niet allerlei bestaande onderhandelingen worden opengebroken, omdat dit leidt tot vertraging in de woningbouw. Dit plan stamt van voor deze collegeperiode.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of mevrouw De Koning het met haar eens is dat deze tender later in het proces zou moeten worden uitgezet, zodat deze discussies meer taakstellend hadden kunnen zijn. Deze discussie komen vaak terug nadat de tender is uitgezet en er nog maar weinig ruimte is.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) wijst erop dat dit proces al heel lang loopt. Het vorige plan is al in 2010 gestrand. Ze kan zich voorstellen dat het beter is een debat te voeren over de tendervoorwaarden, zodat die scherp zijn bij de start, maar liever niet later.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wijst erop dat er een RIB is geweest en is overwogen een commissiebehandeling te doen, maar toen het vertrouwen is gegeven dat dit goed kwam.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vindt dit een waardevolle aanvulling.
Ze vervolgt dat het essentieel geluid, lucht, duurzaamheid en ontmoeting voor het slagen van dit plan geluid, lucht, duurzaamheid en ontmoeting dat de kwaliteit hoog is en dat er maatregelen

worden getroffen op het gebied van geluid, lucht, duurzaamheid en ontmoeting. Er staan goede uitgangspunten over in het voorstel, er is veel aandacht voor, maar er moeten ook harde eisen worden opgenomen. Zij ziet ze niet volledig terug in het SPvE, zoals voldoende ruimte voor ontmoetingsplekken en investeren in ondersteuning bij sociale cohesie in de flat. Bij het bestemmingsplan zal haar fractie erop toezien dat dit wordt verankerd. Ze vraagt de wethouder toe te zeggen hierop toe te zien Ze houdt een motie achter de hand.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw De Koning over het bestemmingsplan. Ook haar fractie ziet nog open eindjes die hopelijk in het bestemmingsplan worden opgelost.
Ze is tevreden over dit plan. Overeenkomstig eerdere moties die ze heeft ingediend, is deze hoogbouw de uitzondering. Ze dient motie 132 "MARK ook gezinsvriendelijkheid" in mede namens de fracties van ChristenUnie, PvdA en VVD, waarin het college wordt opgedragen: "

1. Te onderzoeken of er gezinsvriendelijke voorzieningen getroffen kunnen worden in de MARK (ook rekening houdend met de normen van luchtkwaliteit, geluid en gezondheid), denk daarbij aan een kleinschalige kinderopvang én prettige speelruimten;
2. In ieder geval te waarborgen dat indien de voorzieningen niet te realiseren zijn in het nieuwbouwproject zelf, er reserveringen worden gedaan in de directe nabije omgeving;
3. Hierover in gesprek te gaan met de projectontwikkelaar en andere betrokken partijen in Leidsche Rijn;
4. De gemeenteraad te informeren over de uitkomsten, voordat het bestemmingsplan in de raad wordt besproken."

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) wijst erop dat door ambtenaren is gezegd dat geluid en lucht niet voldoen aan de normen en er daarom geen school en/of kinderopvang mogelijk is in dat gebied. Is de CDA-fractie het met haar eens dat de motie daarom niet verstandig is?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) gaat het om kleinschalige kinderopvang en niet om een school. Dat sluit aan bij de gedachte van een verticaal dorp. Het plan is ambitieus, maar daar horen voorzieningen bij. Haar inzet is om die voorzieningen zo veel mogelijk in het plan zelf te realiseren. Ze wil geen dingen doen die niet mogen, daarom staat er in de motie "rekening houdend met…". Als dit niet kan, kan volgens het tweede dictumpunt worden uitgeweken naar reserveringen in de directe omgeving. Ze wil graag dat dit eerst wordt onderzocht.

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat hoe hoger men bouwt, hoe duurder het is. De roep om meer sociale huur is logisch. Hij verwacht niet dat dit lukt als hierover de onderhandelingen opnieuw worden gevoerd. Zijn fractie steunt amendement 53, omdat ze dit bouwplan duur vindt en niet duurzaam. Er zit heel veel beton is. Bij een lagere bouw met een andere verkaveling kan de ruimte binnen de gebouwen veel efficiënter worden benut. In de ruimtelijke strategie en het Meerjarenperspectief Ruimte staat dat Leidsche Rijn Centrum een extra verdichting krijgt van 1000-2000 woningen boven op dit plan. Wordt het daar niet een beetje vol?
De SP-fractie vindt dit plan over de top en zal het niet steunen.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) zegt dat de D66-fractie trots is dat Utrecht echt hoogbouw krijgt. Ze houdt van stedelijke allure en hoopt er een mooi icoon bij te krijgen met een hoogwaardige

kwaliteit. Ze gunt iedereen een mooi uitzicht en vraagt de toezegging dat daarvoor een openbaar toegankelijk plek op het dak komt. Ze is blij met het klimopachtige groen dat de ontwikkelaar heeft toegezegd in een brief. Ze steunt motie 130 over sporten op grote hoogte en vraagt de wethouder bij het inrichten van de speelruimte naar de wensen van de leeftijdscategorie 8-15 jaar te kijken. Ze vraagt de toezegging dat er een reservering in de buurt blijft voor kinderopvang en onderwijs. Ze steunt het amendement van de PvdA-fractie.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt het een waardeloos plan, slecht voor Terwijde en slecht voor Leidsche Rijn. Dit is een lelijke puist in het landschap en dat gunt hij niemand in Utrecht.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt niet te horen niet tot de mensen in Leidsche Rijn waarover de heer Bos spreekt.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) kijkt uit op het plan en vindt deze hoogbouw beter dan de schoorsteen van de Eneco centrale.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft geen uitzicht op Leidsche Rijn, maar hij vindt dit een foeilelijk ding.

De heer **Verschuure** (wethouder) gaat in op de ingediende moties en amendementen.
Motie 128 "Houdt rekening met gehandicapten en ouderen" bevat een terechte oproep die hij zeker ter harte neemt, maar hij moet de motie ontraden, omdat er in die zin geen normen zijn en hij van tevoren niet weet hoeveel behoefte er is. Hij zegt toe bij de uitwerking van het bestemmingsplan nader in te gaan op het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en plaatsen voor de andere vormen van vervoer die de heer Van Deún noemde. Scootmobielen vormen een apart probleem, die worden zo dicht mogelijk bij de woning geparkeerd.

De heer **Van Deún** (PVV) geeft de norm van 5% in overweging. Hij wijst erop dat de brandweer er echt niet gelukkig mee is als mensen scootmobielen in de gang parkeren.

De heer **Verschuure** (wethouder) beaamt het laatste. De norm van 5% gaat over openbare parkeerplaatsen. Hier gaat het om parkeerplaatsen specifiek voor bewoners.
Hij vervolgt dat hij motie 129 "Parkeerbalans Hoogbouwkavel Leidsche Rijn" moet ontraden. Hij snapt het ongemak of er wel voldoende parkeerplaatsen zijn geregeld. Nu is dat aantal nog onbekend. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan moet spreker dit weten. Hij zegt toe de raad *bij* het vrijgeven van het bestemmingsplan en voor de inspraak te informeren hoe het parkeerprobleem wordt opgelost (eerste bullet). De tweede bullet vraagt de ontwikkelaar te werken aan twee verschillende ontwerpen. Dat brengt veel extra werk en kosten mee en is dus onwerkbaar. Daarom ontraadt hij de motie.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vindt de eerste toezegging mooi. Hij neemt aan dat dit te lezen is op de website van de gemeente bij vrijgave van het bestemmingsplan. Hij ziet nog niet wat de raad aan de extra informatie krijgt. Het is inderdaad de bedoeling dat de ontwikkelaar aan twee plannen werkt. In de tender staat dat er conform het vigerend bestemmingsplan parkeeroplossingen geboden moeten worden. Daarop heeft de raad nog geen zicht. Hieraan moet prioriteit worden gegeven, omdat dit te maken heeft met de haalbaarheid van het project. Hij vraagt de toezegging dat de wethouder met de

ontwikkelaar in gesprek gaat of hier niet eerder invulling aan kan worden gegeven.

De heer **Verschuure** (wethouder) zegt toe dit extra onder de aandacht te brengen bij de ontwikkelaar en hierover in gesprek te gaan. Het bestemmingsplan komt binnen afzienbare tijd naar de raad. Dit betekent dat er hard moet worden gewerkt aan de parkeeroplossing.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de raad wordt geïnformeerd voor de vrijgave van het bestemmingsplan.

De heer **Verschuure** (wethouder) doet dit bij vrijgave van het bestemmingsplan. Hij zal de raad een brief sturen met de gevraagde informatie over de oplossing.

De heer **Te Hoonte** (VVD) trekt met deze toezegging motie 129 in.

De heer **Verschuure** (wethouder) zegt toe onderzoek te doen tot welke hoogte verticaal groen mogelijk is. Hij wijst erop dat dit erg afhankelijk van de veiligheid, de wind en het gebruik. Los daarvan gaat het plan voor groene daken en een tiny forest, dus groen krijgt zeker de aandacht. Studentenwoningen zijn geen onderdeel van de tender. De spelregels kunnen niet tijdens het spel worden gewijzigd. In Leidsche Rijn wordt Change= gerealiseerd voor mbo-studenten en er wordt bekeken of in kavel E9 studentenhuisvesting kan worden gerealiseerd.
Motie 130 " Sporten op grote hoogte" klinkt sympathiek, maar is niet uitvoerbaar, omdat het dak een reliëf heeft. Op de daken komt wel een rooftop bar met een publieke toegankelijkheid. Er komen plekken voor ontmoeting voor de toekomstige bewoners en gezamenlijke tuinen.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) is ook tevreden met een kleinere sportvoorziening, een veld waar de mensen elkaar juist kunnen ontmoeten. Ze heeft enkele voorbeelden verzameld in Sao Paulo, Londen en Den Haag. Ze vraagt of de wethouder daarnaar wil kijken. Daar roept de motie toe op.

De heer **Verschuure** (wethouder) is altijd bereid om naar iets te kijken. Hij is nieuwsgierig naar al die voorbeelden, maar hij doet ook aan verwachtingsmanagement, ook gezien alle ambities die voor de daken zijn geformuleerd. Hij blijft bij het ontraden van de motie, maar is wel bereid ernaar te kijken. Hij antwoordt mevrouw Sasbrink dat diervriendelijkheid en de plannen in dat kader onderdeel worden van het bestemmingsplan.
Amendement 52 "Ook levensloopbestendige woningen in sociaal segment in Leidsche Rijn" moet hij ontraden, omdat dit geen onderdeel van de tender is, maar een extra plus. Hij is blij dat er 11% in zit met een zorgbestemming. Daarnaast komt er 2200 m² met kamers met een zorgfunctie. Die zullen voor mensen met een indicatie zijn.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt waarom het college alleen heeft gekozen voor de vrije sector en niet vanaf het begin nagedacht heeft over een goede mix.

De heer **Verschuure** (wethouder) merkt op dat de heer Işik weet dat er veel verandert in de tijd tussen de start van een bouwplan en het einde ervan. Het vorige college heeft een tender uitgezet met de toen geldende randvoorwaarden van 20% sociaal en 20% midden. Dit betekent dat als het college later in het traject voorwaarden wijzigt, de kans groot is dat het plan onmogelijk wordt en er risico is

op claims van gegunde en niet-gegunde partijen. Dan is de overheid niet meer betrouwbaar. Dat neemt hij niet voor zijn rekening.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt waarom het college de plannen wel aanpast als marktpartijen daarom vragen.

De heer **Verschuure** (wethouder) antwoordt dat het college dit liever niet doet, maar als dit gebeurt, de raad daarover wordt ingelicht. Dit gebeurt bijvoorbeeld als een plan niet realiseerbaar is, doordat de ambities te hoog zijn geformuleerd of er iets in de woningmarkt is veranderd.
Amendement 53 "Sociale huurwoningen in Leidsche Rijn Centrum Noord zijn voor lange termijn" ontraadt hij. Een periode van 50 jaar wordt nergens gehanteerd en de spelregels kunnen nu niet worden aangepast.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt of de wethouder bereid is om bij volgende projecten rekening te houden met een periode van 50 jaar.

De heer **Verschuure** (wethouder) antwoordt dat deze discussie in het kader van de woonvisie moet worden gevoerd. Dan kunnen alle voor- en nadelen worden doorgronden. 50 jaar klinkt sympathiek om een woning in het sociale segment te houden, maar wellicht wil men in de toekomst een ruil doen door bij sloop, renovatie of terugbouwen van andere mixen te kiezen.
Hij vervolgt dat hij motie 131 "Het percentage sociale huur van de woonvisie is leidend in Leidsche Rijn Centrum Noord ontraadt, omdat dit geen uitgangspunt in de tender is. Voor heel Leidsche Rijn Centrum is de verdeling ongeveer een derde, een derde, een derde.
Mevrouw De Koning heeft gevraagd om te borgen dat er maatregelen worden getroffen op het gebied van geluid, lucht, duurzaamheid en ontmoeting. Spreker zegt toe die te borgen in het bestemmingsplan.
Hij steunt de oproep in Motie 132 "MARK ook gezinsvriendelijk" stevig en vindt haar sympathiek. Hij ontraadt haar, omdat er geen kinderopvang kan worden gerealiseerd op basis van de volksgezondheidnota binnen 300 meter van een hoofdweg/snelweg. Er is veel aandacht voor speelgelegenheden in het gebied, met name op de daken. Bovendien is er op 200 meter en 500 meter afstand kinderopvang.
Hij vervolgt dat het de bedoeling is dat er een openbaar toegankelijke plek komt op het dak, ook bij de rooftop bar. In het gebouw zelf is ruimte voor leisure, waarbinnen een aantal sportfaciliteiten passen, zoals fitness, maar geen sportvelden. Er zal rekening mee worden gehouden dat spel, sport en ontmoeten voor alle kinderen interessant zijn.

De heer **Van Deún** (PVV) trekt motie 128 in, vanwege de toezegging van de wethouder.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) wijst erop dat haar motie 130 oproept te kijken naar opties. De wethouder heeft gezegd het leuk te vinden dat te doen. Ze zal de motie in stemming laten brengen en hoopt fracties aan haar zijde te krijgen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is benieuwd hoe het zit met allerlei andere plannen, als het gaat om een afstand van 300 meter tot hoofdwegen of snelwegen.

De heer **Verschuure** (wethouder) antwoordt dat het om snelwegen gaat. Daarvoor is de afstand 300

meter.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemmingen over de amendementen, het voorstel en de moties zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

Daarop schorst de voorzitter de vergadering tot 19.30 uur.

(Bij heropening van de vergadering heeft mevrouw Podt het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan mevrouw Dijksma.)

De voorzitter heropent de vergadering en stelt aan de orde:

In memoriam de heer Watze de Boer, oud-voorzitter Rekenkamer.

De **voorzitter** wil allereerst de familie van de heer De Boer zeer welkom heten in de raad. Ze verzoekt de aanwezigen te gaan staan.
De voorzitter spreekt de leden van de gemeenteraad, de leden van het college, oud-collega's en vooral ook de familieleden van Watze de Boer toe. Vanavond heeft de raad de verdrietige taak stil te staan bij het onverwachtse overlijden van Watze de Boer op 65-jarige leeftijd. Dit is op 26 maart jongstleden gebeurd. Watze de Boer wordt herdacht als degene die met veel elan en op markante wijze de Utrechtse Rekenkamer op de kaart heeft gezet. Op 26 juni 2001 werd hij de eerste voorzitter en na twee succesvolle termijnen nam hij in het voorjaar van 2014 afscheid van de Rekenkamer. In 2001 was een lokale Rekenkamerfunctie nog niet wettelijk verplicht. Nut en noodzaak moesten in de praktijk worden bewezen. Watze vormde de Rekenkamercommissie met toen nog raadsleden om tot een volledig externe Rekenkamer. Dat deed hij op een manier die hem kenmerkte: bestuurlijk correct, inhoudelijk stevig en met humor. Hij was er vooral voor de gemeenteraad, maar niet van de gemeenteraad. Alle fracties werden gelijk behandeld, groot en klein. Hij vond het belangrijk dat de raad van goede informatie werd voorzien, zodat de raad als hoogste orgaan van de gemeente haar controlerende taak zo goed mogelijk kon uitvoeren. Watze had oog voor de financiële bedrijfsvoering en zag het vaak direct als er problemen in de verantwoording zaten. De rapporten van de Rekenkamer presenteerde hij met kracht. Politieke vragen daarover wist hij altijd handig te pareren. Hij was kritisch, maar nooit was zijn toon die van een scherpslijper of een betweter.
Watze was ook een sterk voorstander van het delen van kennis en ervaring. Hij richtte als voorzitter van de Rekenkamercommissie Utrecht in 2003 de Nederlandse vereniging van Rekenkamers en Rekenkamercommissies op. Goede betrekking onderhouden met bestuurders, ambtelijke diensten en collega's ging Watze prima af. Scherp zijn op de inhoud en tegelijkertijd de relatie goed houden, dat was zijn motto, collegiaal en met humor. Zo nam hij eens bij de opening bij een nieuw kantoor van een Rekenkamer een heel grote cactus mee. Hij vond dat wel passend voor een Rekenkamer. Na de vergadering was hij als eerste bij de bar en als laatste vertrokken. Een borrel drinken, sterke verhalen vertellen over Rekenkamersuccessen, dat was aan hem wel besteed.
De raad herdenkt Watze als iemand die veel voor de stad Utrecht heeft betekend en als een aimabele, doortastende en markante Utrechter. De voorzitter vraagt de aanwezigen om een moment stilte ter herinnering aan de heer Watze de Boer.

(De aanwezigen nemen daarop enkele ogenblikken van stilte in acht.)

Daarop schorst de voorzitter de vergadering.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Dijksma het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan mevrouw Podt.)

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde.

13. Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg

Mevrouw **Schilderman** (D66) ziet een kans om een bestaande garage beter te gebruiken voor bewoners en daarmee te voldoen aan de doelstelling om meer autoparkeerplaatsen aan de grachten weg te halen. Dit voorstel gaat echter uit van het weghalen van een nuttige parkeergarage die juist ingezet zou kunnen worden voor bewonersparkeren en bijvoorbeeld het weghalen van parkeerplaatsen aan de Oudegracht mogelijk zou kunnen maken. Er lijkt meer een focus te liggen op het sluiten van een deel van de garage. Dit gaat voorbij aan de potentie die deze garage heeft voor inwoners van de stad. De garage kan ervoor zorgen dat er minder geparkeerd wordt op straat, men minder tegen blik aan staart, maar er wel een passend alternatief is. Zo ontstaat er meer ruimte om te lopen, te fietsen en te spelen. Daarom dient mevrouw Schilderman amendement 54 (Behoud mobiliteitshub voor bewoners) in, mede namens de fractie van VVD. Hierin wordt geregeld dat de garage langer blijft bestaan, ingezet wordt voor bewonersparkeren, in tegenstelling tot de zware nadruk op bezoekersparkeren die in het voorstel zit, en er meer ruimte komt voor fietsparkeerplaatsen. Daarnaast wordt de raad de ruimte geboden hier in de toekomst nog verdere afwegingen in te maken.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vindt parkeren in de binnenstad sowieso geen goed idee, niet op de Oudegracht, maar ook niet in deze parkeergarage. Wat de Partij voor de Dieren betreft mag deze garage zo snel mogelijk gesloten worden, want het leidt tot autoverkeer op een plek waar de partij dit niet wil, geluidsoverlast, vieze lucht, verkeersonveiligheid en ga zo maar door. De fractie vindt het cru dat parkeren in deze garage de dekking moet zijn voor het opheffen van parkeerplekken ergens anders in de binnenstad. Dit is alleen maar een verplaatsing van al die nadelen. Daarom dient mevrouw Sasbrink amendement 55 (Sluit de garage z.s.m.) in. "Zo snel mogelijk" is in dit geval 2024. Het besluit van het amendement is om het tweede en derde streepje van beslispunt 1 te vervangen door de woorden "aansluitend wordt de parkeergarage z.s.m. gesloopt waarmee ruimte komt voor woonruimte en groen".
Het tweede punt gaat over het gebruik van de parkeergarage, mocht dit na 2024 nog gebeuren. Onafhankelijk van wanneer de parkeergarage sluit, wil de PvdD graag dat er maatregelen worden genomen om alternatieven voor de garage, zoals fietsen en ov, te stimuleren en dat garages die dichter bij de ring liggen het aantrekkelijker gemaakt worden. Mogelijk kan deze parkeergarage onvindbaar of onaantrekkelijk gemaakt worden. In een eerdere versie van deze motie werd gesproken over het exorbitant verhogen van de tarieven. Dit zou de PvdD het liefst zien, maar dit is voor sommige fracties erg heftig. Daarom is de motie herschreven. Hierop dient mevrouw Sasbrink motie 133 (Een plan om alternatieven voor de Springweggarage aan te moedigen) in. Hierin wordt het college opgeroepen een plan te ontwikkelen om zo spoedig mogelijk het gebruik van de garage te ontmoedigen.
De laatste motie van de PvdD gaat over het zo snel mogelijk vergroenen van de omgeving van de

parkeergarage. Het is er nu al heel stenig, wat voor zowel bezoekers als bewoners van de binnenstad niet fijn is. Zolang de garage nog in gebruik is, wil men natuurlijk niet investeren in groen dat later weer verwijderd zal worden. Hier moet rekening mee gehouden worden, maar er zijn genoeg groene mogelijkheden die ook voor een korte periode al winst voor klimaat en gezondheid opleveren. Hierom dient mevrouw Sasbrink motie 134 (Vergroen de (omgeving van) Springweggarage) in. Hierin wordt het college opgeroepen om zo snel mogelijk alle mogelijke maatregelen te nemen om de omgeving van de Springweggarage te vergroenen.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft het standpunt van de VVD al duidelijk gemaakt in de commissie. De VVD vindt wat er nu ligt geen goede deal en is dan ook tegen het voorliggende voorstel. Dit soort dingen moeten niet met één grote partij worden afgesproken. Hier moet een zorgvuldige procedure gevolgd worden met inspraak van de buurt en van ondernemers. Dan moet er een plan komen voor wat er in plaats van de garage komt. Mevrouw Schilderman gaf al aan dat er wel een goed alternatief moet zijn wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven. Hierom staat de VVD ook onder het amendement van D66. De garage aan de Springweg is keihard nodig.
De erfpacht gaat verlopen op 15 mei 2022. Bijna 50 jaar geleden is afgesproken dat hier erfpacht kwam. Nu hoeft dus eigenlijk alleen maar een besluit te worden genomen over het al dan niet verlengen van de erfpacht. Als dit niet gebeurt, is de opstal vanaf volgend jaar van de gemeente. Hier moet natuurlijk een vergoeding voor worden betaald. De VVD heeft er, mede op basis van de geheime stukken, vertrouwen in dat men hier goed uit zal komen. Vervolgens kan de gemeente zelf een besluit nemen over wat er met die plek moet gebeuren in samenhang met alle ontwikkelingen. Dit is de kern van het amendement dat de heer De Pagter zal indienen. De erfpacht moet nu dus niet verlengd worden. Zo valt de garage in handen van de gemeente. Hierop dient de heer De Pagter amendement 56 (Hou het simpel Springweg, stop de erfpacht van parkeergarage Springweg) in.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) vraagt of de heer De Pagter ook risico's ziet voor de gemeente wanneer de raad hiertoe zou besluiten.

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat er natuurlijk een risico is, namelijk dat er onenigheid ontstaat over de waarde van de garage. In de geheime stukken staat echter een behoorlijke onderbouwing voor het standpunt van de gemeente, met jurisprudentie. De heer De Pagter heeft er dus wel vertrouwen in dat het genoemde bedrag betaald zal moeten worden. Er is een risico dat het iets hoger zal uitvallen, maar het zou ook lager kunnen uitvallen. De heer De Pagter lost het liever op deze manier op dan om weer nieuwe afspraken te maken,

De heer **Işik** (PvdA) vindt het raar dat de VVD willens en wetens financiële risico's wil lopen, omdat hij de garage langer wil behouden en niet gesloopt wil hebben. De heer De Pagter zou hier gewoon eerlijk over moeten zijn.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat dit niet aan de orde is. Hij wil dit houden zoals het hoort. De gemeenteraad heeft een bevoegdheid over bestemmingsplannen. De 50 jaar geleden afgesproken erfpachtconstructie verloopt volgend jaar. Dit heeft consequenties. Er zijn rekenmodellen om de waarde van de garage te bepalen. De heer De Pagter heeft er vertrouwen in dat dit het bedrag is dat betaald zal moeten worden en vindt dit niet zo'n groot risico als de heer Işik. Het zou ook zo kunnen zijn dat de raad vervolgens eerder besluit om de garage te slopen.

(Mevrouw Podt draag daarop het voorzitterschap van de vergadering over aan de heer Zwanenberg.)

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) stelt dat sommige zaken beter worden als ze even hebben gelegen. Dit plan wordt nu voor de vierde keer besproken en elke keer komt er een plusje bij. De ChristenUnie steunt dit voorstel en is geen voorstander van de amendementen die de termijnen verkorten of verlengen.
In de commissie vroeg de heer Wijmenga naar de mogelijkheden om de garage als mobiliteitshub te laten werken, analoog aan de Grifthoekgarage. Dit gaat dus verder dan alleen deelauto's en deelfietsen. Die zijn namelijk al toegezegd. Dit zou ook ruimte geven aan bijvoorbeeld scooters, bakfietsen en andere vormen van gedeeld vervoer. In de commissie kwam hier een terughoudende reactie op. Is de wethouder bereid om toch toe te zeggen dat deze garage ingezet kan worden als mobiliteitshub en hier voor het einde van het jaar over te rapporteren? Als de wethouder dit toezegt, dient de heer Wijmenga zijn motie niet in.

Mevrouw **Schilderman** (D66) vindt het mooi om te horen dat de ChristenUnie ook voor een mobiliteitshub is, maar waarom kiest de fractie er dan voor om de garage heel kort te laten staan en vooral voor bezoekers in plaats van voor bewoners?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) antwoordt dat er in de omgeving voldoende parkeergelegenheid is. Dit heeft ook het college voldoende aangetoond. Er komen op de Rijnkade behoorlijk veel plekken vrij, speciaal voor bewoners. Tegelijk biedt deze locatie de kans andere mooie dingen toe te voegen aan de stad, zoals woningen, maar in het plan kan ook ruimte gevonden worden voor deelmobiliteit. Dit is dus een kans om de stad mooier te maken.

De heer **Işik** (PvdA) kan zich tot op bepaalde hoogte vinden in de doelstellingen van dit voorstel. De fractie heeft wel de suggestie gedaan dat er sociale huurwoningen gerealiseerd worden. Deze suggestie is afgewezen. Hierom dient de heer Işik motie 135 (Springweggarage gaat weg en komt de woningbouw met variant 40-40-20 terug) in, Hierin wordt het college verzocht bij sloop-nieuwbouw alles op alles te zetten om de variant 40-40-20 mogelijk te maken, zodat een compensatie plaatsvindt van de verkochte sociale huurwoningen in de binnenstad en de conversiegelden in te zetten om de grondexploitatie sluitend te krijgen als het besluit leidt tot een negatieve grondexploitatie. De heer Işik verzoekt om deze motie als eerste in stemming te laten brengen, omdat het stemgedrag van de PvdA met betrekking tot het raadsvoorstel afhangt van de steun voor deze motie. Deze motie is voor de PvdA heel belangrijk, omdat het college altijd gezegd heeft geen grondpositie te hebben en geen ruimte te hebben in de binnenstad om meer sociale huurwoningen te bouwen. Dit biedt een fantastische kans om de wens van het college, de bewoners en de Partij van de Arbeid mogelijk te maken.

De heer **Weistra** (GroenLinks) voelt mee met de PvdA. Dit is een unieke plek om iets te doen, zeker omdat het de grond van de gemeente is. 40-40-20 is echter heel ambitieus. Er zijn afspraken in de woonvisies over bepaalde percentages. De heer Weistra zou er in ieder geval voor willen zorgen dat dit stuk grond daar een flinke bijdrage aan levert. Kunnen de partijen elkaar daar niet vinden?

De heer **Işik** (PvdA) hoopt dat men elkaar altijd kan vinden. Tegelijkertijd merkt hij op dat er nu begonnen gaat worden met de bouwplannen. De realisatie begint pas over tien jaar en de situatie is dan heel anders. De 35% die de heer Weistra als uitgangspunt wil nemen zal dan verouderd zijn. De

heer Işik zou het fijn vinden als er een keer echt werk gemaakt wordt van betaalbare woningen in de binnenstad.

De heer **Weistra** (GroenLinks) deelt de mening dat dit onderwerp urgentie heeft en is benieuwd naar de reactie van de wethouder, maar 40-40-20 is wel behoorlijk hoog. GroenLinks zou het kunnen steunen als er gezegd zou worden dat er een flinke bijdrage geleverd moet worden aan de doelen uit de Woonvisie en het significant hoger zou zijn dan de percentages. Dit is een breed gedragen wens in de raad.

De heer **Işik** (PvdA) wil proberen om mee te gaan met de heer Weistra, maar worstelt met het feit dat er ook veel woningen in de binnenstad verkocht worden. Hij zou de compensatie dan ook op een bepaalde manier georganiseerd willen hebben. De afgelopen tijd is veel verkocht. De wethouder zegt dat corporaties terughoudend zijn met het verkopen van sociale huurwoningen. 40-40-20 terugbouwen zou nog niet eens de juiste compensatie zijn van wat de PvdA daar zou willen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) steunt het voorstel van de PvdA. De heer Weistra heeft het over een significante bijdrage. Welk percentage zou er wat GroenLinks betreft dan in de motie moeten staan?

De heer **Weistra** (GroenLinks) is geen woordvoerder wonen, maar meent dat er in de Woonvisie percentages van 35-25 zijn afgesproken. Hij zoekt een percentage dat daar significant boven zit. De heer Işik heeft er helemaal gelijk in dat de stad wat goed te maken heeft in de binnenstad.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vindt dat de motie op zich sympathiek klinkt, maar merkt op dat de heer Işik tegelijkertijd een cheque uitschrijft uit de erfpachtconversiegelden, waarvan de hoogte onbekend is. Het college moet namelijk eerst kijken of de grex sluitend gemaakt kan worden. Wordt er met deze motie geen ongedekte cheque uitgeschreven? De heer Wijmenga vindt dat de gemeente het bij de grex moet houden en deze sluitend moet maken. De erfpachtconversiegelden moeten hierbuiten gehouden worden.

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat men het nooit goed vindt. Als er een ongedekte motie ingediend wordt, komt hier kritiek op. Nu heeft de heer Işik zich laten adviseren door de ambtelijke ondersteuning en komt hij met een gedekte motie en komt er ook kritiek. Hij hoopt dat de conversieregeling niet nodig is en dat het college met een sluitende grondexploitatie komt. Als dat niet het geval is, geeft deze motie mogelijkheden aan het college.

De heer **El Abassi** (DENK) hoort de heer Weistra zeggen dat 40-40-20 hoog is, maar daarna zegt hij weer dat het wel meevalt en gezien de verhouding in de rest van de binnenstad best reëel is. Heeft hij dit goed begrepen?

De heer **Weistra** (GroenLinks) meent dat hij dit niet heeft gezegd. Hij heeft gezegd dat er in de binnenstad wel wat te herstellen is aan balans. In de Woonvisie is de afspraak 35-35 gemaakt en hier zit men nog niet aan. Het mag hier dus significant daarboven zitten om bij te dragen aan de doelstellingen.

De heer **El Abassi** (DENK) stelt dat de heer Işik dit ook doet. Hij gaat erboven zitten. In de rest van de binnenstad blijf je daar dan nog ver onder zitten. Als je het op de Springweg wel indeelt volgens het

principe van 40-40-20, blijf je alsnog onder die percentages. Zo hoog is het dus niet.

De heer **Weistra** (GroenLinks) merkt op dat de heer El Abassi geen vraag stelde. Hij denkt dat het ambitieus is om zowel 40% sociale huur als 40% middenhuur te realiseren. Er is een grens aan wat realistisch is.

De heer **El Abassi** (DENK) vindt het bod van de heer Işik wel reëel en wil een vraag aan hem stellen. Als zijn motie niet aangenomen wordt, steunt hij dan het voorstel van de VVD waarin een en ander geparkeerd wordt en beslissingen naar de toekomst worden uitgesteld?

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat het amendement van de VVD onzekerheden en risico's creëert. Juridisch en financieel heeft het consequenties voor de gemeente. Hier kiest hij dus niet voor. Daarnaast zou het kunnen zijn dat het amendement van de VVD ervoor zorgt dat de sloop en nieuwbouw vertraging oplopen. Dit vindt de PvdA niet wenselijk.

De heer **El Abassi** (DENK) vat het voorstel van de VVD anders op. Als de motie van de PvdA niet aangenomen wordt, zorgt dit amendement er juist voor dat de gemeente even afwacht en in de toekomst kijkt wat er gedaan kan worden. Waarom ziet de heer Işik dit niet als voorzichtig?

De heer **De Pagter** (VVD) wil reageren op de heer Işik, die opmerkte dat het amendement kan leiden tot vertraging van de sloop en de nieuwbouw. Het amendement is juist bedoeld om publiekrechtelijk een visie te maken in de komende raadsperiode. Als de raad het wil, kan die beslissing dan ook juist eerder genomen worden.

De heer **Işik** (PvdA) merkt op dat de ideologische verschillen tussen de PvdA en de VVD bekend zijn. De VVD wil graag op die locatie handhaving van de locatie, zodat deze gebruikt kan worden. Sloop en nieuwbouw van de garage zullen uiteindelijk leiden tot de bouw van sociale huurwoningen en middenhuurwoningen. Hier kiest de PvdA voor. Om als overbrugging de bewoners in de garage te laten parkeren, vindt de heer Işik een goede suggestie van het college, omdat de binnenstad uiteindelijk een beetje autovrij moet worden. In antwoord op DENK antwoordt de heer Işik dat zijn steun voor het voorstel afhangt van wat het college met de motie doet.

De heer **El Abassi** (DENK) stelt de vraag bewust, omdat het de vraag is of het college de steun van de PvdA nodig heeft. Als het voorstel het haalt, wil de heer Işik dan niet alsnog kiezen voor de veilige route, waarbij er in de toekomst alsnog gekozen kan worden voor sociale woningbouw? De heer El Abassi gelooft best dat de VVD iets anders wil, maar gaat er nu van uit dat de VVD in de volgende periode geen 20 zetels heeft in Utrecht.

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat hij niet willens en wetens financiële en juridische risico's gaat nemen. Dat is niet de taak van volksvertegenwoordigers.

De heer **Schipper** (SP) vindt het bijzonder dat de VVD niet door wil pakken, maar door wil schuiven en vastgoed in bezit wil krijgen, in plaats van het te verpatsen.
Het oorspronkelijke collegevoorstel had de SP met enige moeite kunnen slikken. De vorige keer kwam er ineens een pop-upfietsenstalling voor een paar dagen in de week. Dit vond de SP geen goed idee. De heer Van der Graaf van de ChristenUnie had een motie over de mobiliteitshub waar de

heer Wijmenga vandaag over sprak. De SP staat hier ook onder en de heer Schipper hoopt dat de wethouder deze toezegging kan doen. Maar ook als dat allemaal niet zou lukken, zal de SP het collegeplan steunen. De garage is een puist uit het verleden. Er kunnen woningen gebouwd worden, al is het nog de vraag hoeveel. De SP is benieuwd naar het resultaat.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) kan zich aansluiten bij de oproep van de heer Schipper. Ook het CDA kan zich wel vinden in het voorstel van het college. De fractie is blij dat er verbeteringen zijn doorgevoerd, onder andere ten aanzien van de lichthinder voor omwonenden. Het CDA vindt het een prima afgewogen en gefaseerde aanpak met een prima termijn. Ook het CDA staat onder de motie over de mobilteitshub, maar vindt een toezegging eveneens prima.

De heer **Van Deún** (PVV) is altijd heel voorzichtig met het opheffen van parkeerplaatsen. Er zitten aan dit raadsvoorstel twee kanten. Vrijwel niemand zal ontkennen dat de huidige parkeergarage niet heel mooi is. Aan de andere kant heeft de garage een belangrijke functie. Het college noemt de garage in de stukken nuttig, maar niet noodzakelijk. De PVV heeft een aantal kanttekeningen. Voor ondernemers heeft het sluiten van de garage negatieve gevolgen. Er zal omzetverlies zijn en zelfs de vitaliteit van de binnenstad komt in het geding. Juist deze garage is op dit moment het alternatief voor het parkeren van auto's van bewoners aan de gracht. Slopen in 2028 is dus niet opportuun. De VVD en D66 gaan moties en een amendementen indienen. Deze zal de PVV bestuderen. Het huidige voorstel kan de PVV, mede om wat nu in de geheime stukken staat, niet steunen.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) vindt het prettig dat de heer Van Deún nog tussendoor sprak, omdat de positieve reacties anders wel erg eentonig werden. Ook Student & Starter kan zich namelijk vinden in de voorliggende plannen van het college. Na de onderzoeken over de mogelijkheden voor tijdelijke woningbouw en creatieve invullingen kwam de fractie toch tot de conclusie dat het goed zou zijn om zo snel mogelijk over te gaan tot sloop en nieuwbouw. Wel hecht de fractie veel waarde aan het opheffen van de plekken op het Janskerkhof en steunt daarom het tijdspad. Mevrouw Oosters is benieuwd naar de beantwoording van de vragen van de ChristenUnie over de mobiliteitshub. Ook Student & Starter ondersteunt graag de eventuele motie.

De heer **Van Deún** (PVV) stelt dat zijn fractie graag een ander geluid laat horen. Niet voor niets heet het verkiezingsprogramma van de PVV ook "Een ander geluid".

De heer **De Pagter** (VVD) hoorde dat Student & Starter het belangrijk vindt dat de garage primair een mobiliteitshub wordt. Waarom kiest de fractie dan voor sloop in 2028? Wat zegt Student & Starter tegen die bewoners?

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) antwoordt dat het gaat om een tijdelijke mobiliteitshub. Daarom staat de fractie wel onder de motie van de ChristenUnie en niet onder het amendement van D66. Deze parkeergarage is niet houdbaar. Hij moet op een gegeven moment gesloopt worden. Hij is een doorn in het oog van omwonenden en bezoekers. De gemeente moet met dit tijdspad aan de slag en bekijken of de mobiliteitshub in de tussentijd te realiseren is.

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat iedereen het erover eens is dat deze garage niet heel mooi is en op z'n minst gerenoveerd zou moeten worden. Bij nieuwbouw zou er ook voor meer parkeerplaatsen gekozen kunnen worden, zodat bewoners van andere straten er nog wel kunnen parkeren. Hoe denkt

Student & Starter daarover?

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) hoort de heer De Pagter al zijn plannen deels verraden: het renoveren van de garage. Hier kan Student & Starter het absoluut niet mee eens zijn. De fractie zou er nog liever voor kiezen om een parkeernorm in de min te zetten.

Mevrouw **Schilderman** (D66) vraagt waarom Student & Starter kiest voor een mobiliteitshub voor bezoekers in plaats van bewoners.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) ziet hier mogelijkheden om de 270 plaatsen goed te besteden voor de bewoners. Bezoekers ontmoedigen om hier te parkeren biedt misschien ook nog mogelijkheden.

Mevrouw **Schilderman** (D66) vraagt, als er minder bewoners kunnen parkeren ten behoeve van bezoekers, waar mevrouw Oosters het verschil uit wil dekken.

Mevrouw **Oosters** (Student & Starter) gaat nog helemaal niks dekken en heeft nog helemaal niks opgeheven. Ze is het wel met mevrouw Schilderman eens dat het positiever zou zijn als er meer bewonersplekken zouden zijn. Als dat niet mogelijk blijkt en er meer deelmobiliteit komt, dan is dat niet zo. Student & Starter heeft meer prioriteit liggen bij het opheffen van de parkeerplaatsen op het Janskerkhof en het creëren van de mobiliteitshub. De bewonersplaatsen komen op de derde plaats.

De heer **Weistra** (GroenLinks) merkt op dat deze parkeergarage midden in het centrum uit dezelfde plannen komt als het dempen van de Singel een aantal decennia geleden. GroenLinks wil hier ook hetzelfde mee doen: terugdraaien en de stad herstellen voor de inwoners. Er zijn amendementen in de raad ingediend met als doel de garage langer open te houden en andere amendementen om hem eerder te sluiten. GroenLinks voelt met name met de tweede groep mee, maar is tot de conclusie gekomen dat het voorliggende voorstel een goede middenweg heeft gevonden in het complexe speelveld van belangen in de stad en de wensen in de raad. Er wordt nu besloten dat het gebied na 2028 herontwikkeld kan worden en teruggegeven kan worden aan de bewoners. Bewoners kunnen er parkeren. Parkeren op straat kan opgeheven worden. Tot 2067 zijn er 250 plaatsen in garages beschikbaar. Dit geeft financieel en juridisch de minste risico's. De heer Işik noemde dit een aantal keer. Voor ondernemers is er ook een ruime gewenningsperiode.
Er is een drietal debatten gevoerd. Zoals de ChristenUnie zei, wordt iets soms beter als je het langer laat liggen. Er is goed geluisterd naar wensen in de raad. Zo heeft de raad voldoende inzicht gekregen dat er voldoende plekken voor bewonersparkeren op acceptabele loopafstand zullen zijn in de tijd, qua fasering. Er is extra ruimte voor fietsparkeren bij gekomen. Er ligt ook nog een aantal moties waar GroenLinks positief tegenaan kijkt, bijvoorbeeld van de PvdD, maar de fractie wacht nog even de appreciatie van het college af. Als deze grond ingezet kan worden om meer betaalbare woningen in het centrum te bouwen, is dat erg nodig en zeker in lijn met de Woonvisie. Ook tegen de mobiliteitshub van de ChristenUnie kijkt GroenLinks positief aan. De heer Weistra beseft dat sommige partijen de garage liever eerder of later zouden willen slopen, maar hij hoopt dat er een meerderheid is voor dit raadsvoorstel. Met besluiteloosheid over deze belangrijke plek in de stad bewijst de raad Utrecht geen dienst.

De heer **Diepeveen** (wethouder) dankt de leden voor de inbreng. Dit is het vierde debat dat over dit

belangrijke onderwerp wordt gevoerd. Hij wil kort resumeren waarom het raadsvoorstel een aantal belangrijke voordelen heeft, die met name in de ingediende amendementen ontbreken. Er is natuurlijk gekeken naar de totale capaciteit van het parkeren in de binnenstad. Er is ook preciezer gekeken naar de Springweggarage. Er is duidelijk sprake van overcapaciteit. De garage is dus niet nodig, ook niet voor het bewonersparkeren of het autovrij maken van de grachten. De locatie van de garage is uitermate ongunstig. Autoverkeer dringt diep de binnenstad in en dat is ongewenst. De plek is dus niet goed en minder goed dan sommige andere garages. Langjarig, tot 2069, is afgesproken dat er 250 bewonersplaatsen zouden zijn. Dat is nogal wat. Dit geeft garantie voor de lange termijn. Als dit raadsbesluit genomen wordt, zijn er in 2021 al 100 bewonersparkeerplaatsen beschikbaar in de Springweggarage. Dan kan er gelijk begonnen worden. Men is breed van mening dat het autovrij maken van de binnenstad, het Janskerkhof in het bijzonder, uitermate wenselijk is. Dit is goed mogelijk, ook met de loopafstanden.
Het nemen van een besluit over een einddatum heeft tal van voordelen. De stad kan tijdig voorbereid worden. Iedereen kan eraan wennen. Het is een duidelijk perspectief. Er is nu nog zeven jaar te gaan. In de tussentijd kunnen samen met bewoners en ondernemers goede afspraken maken gemaakt worden over wat men wil op die plek. Hoe kan van zo'n prachtige plek in de binnenstad weer een nieuw stukje stad gemaakt worden met een boeiendere functie dan parkeren? Er is voldoende parkeergelegenheid in de stad. Als je er met elkaar minnelijk uitkomt, heb je de garantie dat je de einddatum haalt. De juridische risico's zijn weggemasseerd en men kan aan de slag. Dan neemt de gemeente daadwerkelijk regie. De stad wil over de stad kunnen besluiten. Het voorliggende voorstel helpt daar enorm bij.
De wethouder constateert dat alle drie de amendementen op verschillende manieren al deze voordelen niet kennen. Dit is voor het college voldoende reden om deze amendementen te ontraden. Het college vindt met name het amendement van de heer De Pagter bestuurlijk onverstandig. De gemeente heeft te maken met een andere partij. Hier kan niet zomaar overheen gestapt worden. Dit erkent de heer De Pagter ook wel.
Ten aanzien van het amendement van de Partij voor de Dieren merkt de wethouder op dat dit niet de balans vindt. De wethouder begrijpt waar mevrouw Sasbrink naartoe wil. Als het sneller zou kunnen, was hier misschien best wat voor te zeggen. Maar het stellen van een einddatum geeft de mogelijkheid tot een goede voorbereiding en een positief exploitatieresultaat. Dit draagt ook weer bij aan het autovrij maken van de grachten. De gemeente heeft niet alleen de plekken te pakken na het tekenen van de vaststellingsovereenkomst, maar heeft over een aantal jaar ook een positief exploitatieresultaat. Dit wil de gemeente aanwenden om het autovrij maken van de binnenstad een stukje vooruit te helpen. De plekken zijn immers niet het probleem. Er zijn plekken zat. De afspraak voor de 250 plekken is er tot 2069. De financiën zijn des te meer het probleem. Daarom is het voorstel van het college aan de raad bijzonder helpend.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) hoort de wethouder zeggen dat dit nodig is om auto's de binnenstad te krijgen, maar ze moeten, of ze nou op de Oudegracht staan of in de Springweggarage, toch nog steeds de stad in rijden?

De heer **Diepeveen** (wethouder) bevestigt dit. Hij wil kijken naar motie 133 van mevrouw Sasbrink. De 100 bewonersplekken helpen natuurlijk. Dit betekent minder bezoekersparkeren en dat is wenselijk. De aanrijroute wordt daarmee een stukje stiller, maar nog niet voldoende. In de motie wordt het college gevraagd een aantal alternatieven te onderzoeken. De wethouder kijkt hier positief naar. Het is goed om daar een inspanning op te doen. Hij zal dat graag oppakken, maar wil dan ook

de eventuele financiële gevolgen in kaart brengen. Die moeten tegen elkaar afgezet worden. Hij wil hier royaal voor de gemeentelijke exploitatie op terugkomen, zodat de raad het goede beeld heeft.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vraagt hoeveel "ruim daarvoor" is. Ze beseft dat ze zelf ook in haar motie geen datum voor terugkoppeling heeft gezet, maar wil hier toch graag iets over afspreken.

De heer **Diepeveen** (wethouder) antwoordt dat de gemeentelijke exploitatie in het voorstel in mei 2024 start. Hij denkt dat "ruim daarvoor" in ieder geval een jaar daarvoor is. Het college zal het dus uiterlijk mei 2023 klip-en-klaar op tafel hebben liggen.

De **voorzitter** vraagt of deze toezegging betekent dat hij de motie overneemt of positief adviseert.

De heer **Diepeveen** (wethouder) wil de motie overnemen, maar stelt dat het aan mevrouw Sasbrink is hoe zij daar verder mee om wil gaan.
Motie 134 lijkt de wethouder een oproep tot creativiteit om in deze stenige omgeving ook in de tussentijd al tot meer groen te komen. Een aangedragen mogelijkheid is om ter plekke substantieel groen aan te brengen, bijvoorbeeld in potten. Het kan opgekweekt worden, waarna diezelfde bomen hun plek krijgen in dat gebied. Nu bomen planten in de volle grond is geen goed idee, omdat er nog plannen voor de invulling gemaakt moeten worden. De wethouder kan motie 134 dus overnemen.
De Partij van de Arbeid had het over 40-40-20. Hier gaat het niet voor het eerst over. Het college heeft een Woonvisie. Hierin staan visies voor de middellange termijn: 35% sociaal, 25% middensegment. De heer Işik had het over middenhuur. Het college spreekt in de Woonvisie over middensegment. Dit kan ook betaalbare koop zijn. Dit is bewust gedaan. Het college heeft ook gezegd hier binnen wijken preciezer naar te kijken. In de Woonvisie zit de beweegrichting: zowel sociaal als middensegment moet in de binnenstad echt omhoog. De heer Weistra zei dat het substantieel omhoog moet. De wethouder denkt dat echt gezegd kan worden dat het stevig omhoog moet. Het gebeurt niet zo vaak dat men in de binnenstad in een gemeentelijke grondpositie zit. Door het voorliggende besluit kan de gemeentelijke grondpositie gegarandeerd worden en kunnen er richting 2028 prachtige plannen gemaakt worden. In de raadsbrief van 18 mei stond al dat de opstalvergoeding, de gecorrigeerde vervangingswaarde, dankzij de vierjarige gemeentelijke exploitatie naar nul gebracht kan worden en dat daardoor een grex gestart kan worden vanuit een schone lei. Ook dat is heel bevorderlijk voor de ambities om betaalbaar wonen, juist in de binnenstad, juist op gemeentelijke grondposities, een flinke zwieper te geven. Daarbij pint het college zich niet vast op percentages. Dat zou op dit moment niet verstandig zijn. Het is ook nog te ver in de tijd. Als men elkaar kan vinden, waarom zou men dat dan niet uitspreken? Het college gaat voor een plan waarin dat fors omhooggaat. In de raadsbrief van 18 mei is verwoord dat de realisatie van een gemengd programma met een stevig component sociale woningbouw heel goed mogelijk is op deze plek.

De heer **Işik** (PvdA) hoort de wethouder "substantieel" zeggen. Dat is dus heel veel.

De heer **Diepeveen** (wethouder) stelt dat hij "stevig" zei. De heer Weistra had het over "substantieel".

De heer **Işik** (PvdA) hoorde de wethouder tegelijkertijd erkennen dat hij niet zo vaak de grondpositie heeft. Nu is er een uitgelezen kans en de heer Işik roept de wethouder op om deze te pakken. De ambitie kan waargemaakt worden. Als het college zijn motie overneemt, ligt er straks een fantastisch

plan.

De heer **Diepeveen** (wethouder) zou juist de heer Işik willen oproepen om die kans te pakken. Dat kan door in te stemmen met dit raadsvoorstel. Dan heeft de gemeente het perspectief om in 2028 op een gemeentelijke grondpositie een prachtig stukje binnenstad toe te voegen met betaalbaar wonen.

De heer **Işik** (PvdA) wil de kans pakken, maar het college gaat door met de verkoop van sociale huurwoningen in de binnenstad. De aantallen nemen dus af. Hier kan de wethouder eerlijk over zijn. De heer Işik wil graag het voorstel steunen, maar dan moet de wethouder wel de kans grijpen om gebruik te maken van de grondpositie die de gemeente straks heeft.

De heer **Diepeveen** (wethouder) antwoordt dat de gemeente natuurlijk haar kans zal pakken. Vorige week is er een goed debat gevoerd over de prestatieafspraken. Daar heeft men geconstateerd dat de verkoop van sociale huurwoningen in de binnenstad on hold is gezet door de corporaties. De heer Işik heeft dit ook niet weersproken. De gemeente is dus echt stevig bezig met de goede dingen. Dat zijn ook de dingen die de heer Işik wil. Hij kan dus zijn kans pakken. De wethouder is ervan overtuigd dat men samen echt ergens kan komen.

De heer **Işik** (PvdA) heeft een punt van orde. Hij wil van de wethouder weten wat die met zijn motie doet.

De heer **Diepeveen** (wethouder) heeft de heer Işik aangemoedigd in te zetten op een stevig percentage, meer dan 35-25, maar met de percentages die de heer Işik in de motie noemt kan hij natuurlijk niet uit de voeten. De wethouder daagt hem uit tot een formulering te komen die wel kan. De heer Wijmenga, bijgevallen door velen, vroeg een tijdelijke hub. Er is een stap gezet met het fietsparkeren en de deelautoplekken, maar de heer Wijmenga roept op om creatief te kijken naar wat er verder nog kan. De wethouder zegt graag toe dit te gaan doen. De wethouder vat de oproep ook op als dat de heer Wijmenga oproept om in gesprek te gaan met de huidige eigenaar om te bekijken of dit naar voren getrokken kan worden. Dit vindt de wethouder een goede suggestie. Dit komt overeen met wat mevrouw Zwinkels inbracht met betrekking tot de lichthinder. Ook daarover is met de huidige eigenaar gesproken dat dit niet hoeft te wachten op de gemeentelijke exploitatie. Zo wil de wethouder ook dit benaderen.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt om een korte schorsing.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering verleent de voorzitter het woord aan de heer Işik.

De heer **Işik** (PvdA) trekt zijn eerder ingediende motie in. Hiervoor in de plaats dient hij motie 136 (Springweggarage gaat weg, straks substantieel meer sociale huur en midden categorie) in. Hierin wordt het college opgedragen bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied na de sloop van de Springweggarage alles op alles te zetten voor betaalbare woningbouw met substantieel meer dan het stadsbrede gemiddelde dat in de Woonvisie wordt genoemd, zodat een compensatie plaatsvindt van de verkochte sociale huurwoningen in de binnenstad en dat er een goede mix in de wijk ontstaat.

De heer **De Pagter** (VVD) hoorde dat de wethouder zijn voorstel bestuurlijk onverstandig zou vinden. Daar wil de VVD zich verre van werpen. Het amendement is juist verstandig, omdat de gemeente haar bestuurlijke rol zuiver houdt. Het collegevoorstel is juist bestuurlijk onverstandig, omdat er een afspraak wordt gemaakt die tegen het bestaande bestemmingsplan ingaat onder druk van Klépierre. De heer Schipper zag een omgekeerde wereld. Dit herkent de heer De Pagter. Het lijkt erop dat de SP voor een deal met Klépierre gaat stemmen. Mocht het amendement van de VVD niet gesteund worden, zal de fractie van de VVD tegen het raadsvoorstel stemmen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) hoorde dat de wethouder met betrekking tot motie 133 zei twee jaar te nemen voor onderzoek naar alternatieven en het onaantrekkelijk maken. Volgens de Partij voor de Dieren draagt het onbetaalbaar en onvindbaar maken van de garage bij aan een fijnere omgeving. Mevrouw Sasbrink kijkt uit naar het plan van de wethouder en dankt hem voor de toezegging. Ze trekt motie 133 in.
Met betrekking tot motie 134 schudde de wethouder net al een creatieve groene maatregel uit zijn mouw. Mevrouw Sasbrink heeft er vertrouwen dat het overnemen van deze motie tot een mooi resultaat leidt. Ook motie 134 trekt mevrouw Sasbrink in.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) dankt de wethouder voor de mooie toezegging. Hij houdt zijn motie in de tas, ook al had hij hier al veel steun voor van collega's, waarvoor hij hen dankt.

De heer **Diepeveen** (wethouder) kan de motie van de PvdA overnemen. In de richting van de heer De Pagter merkt hij op dat het niet opschiet als zij elkaar bestuurlijke onverstandigheid in de schoenen schuiven. De discussie is goed gevoerd. De wethouder stelt dat het voorstel van het college erop gericht is de regie in handen te pakken en denkt dat dit zal lukken met steun van de raad.

De heer **El Abassi** (DENK) hoort twee vage begrippen: "substantieel" en "stadsgemiddelde". Kan de wethouder deze in een percentage uitdrukken?

De heer **Diepeveen** (wethouder) antwoordt dat het stedelijk gemiddelde waar het college op de middellange termijn naar streeft 35% sociaal is en 25% middensegment. Substantieel meer is substantieel meer en de Woonvisie is de Woonvisie. Dit is een goede richting.

De **voorzitter** vraagt aan de heer Işik of hij zijn motie handhaaft en zo ja, of deze weer als eerste in stemming moet worden gebracht.

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat de wethouder duidelijk heeft aangegeven dat hij de motie overneemt. Substantieel meer betekent meer dan 35% sociale huur en meer dan 25% middensegment. De heer Işik trekt motie 136 in.

De voorzitter sluit de beraadslaging over het voorstel. De stemmingen over de amendementen en het voorstel zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde.

14. Regeling risicovolle projecten.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt de regeling risicovolle projecten een goede regeling en wil ermee aan de slag. Hij heeft één amendement om het voorstel nog iets beter te maken. Dat gaat over het moment van toezenden van de voortgangsrapportages. In het voorstel zijn ze één document waarin ze zijn gebundeld. Dit vindt de VVD een goed idee, maar het moment waarop, namelijk met de eerste en tweede bestuursrapportage, vindt de fractie niet zo verstandig. Dan verzuipen de rapportages namelijk in tijden waarin het al behoorlijk druk is. Daarom dient de heer Gilissen amendement 57 (Koppel de voortgangsrapportages los van de P&C-cyclus) in, mede namens de fractie van de SP. Hierin wordt besloten dat het moment van toezenden van de rapportages onderwerp van gesprek is met de raad. Dit moet in goed overleg met het college gebeuren, omdat het ook wat van de organisatie vraagt. Het is in elk geval geen goed idee om ze samen met de bestuursrapportages toe te zenden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het een goed voorstel en dankt het college voor de strekt ter vervanging. De PvdA had in de commissie gevraagd of de regeling bij kwetsbare bewoners die afhankelijk zijn van de overheid net iets sneller toegepast zou kunnen worden. Dit zou mogelijk in het afwegingskader terugkomen. Dit heeft de wethouder niet gedaan. De PvdA-fractie is benieuwd waarom niet en vraagt de wethouder of zij toch toe kan zeggen hier specifiek aandacht voor te hebben.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft nog één aanvullend punt. Het CDA vindt het belangrijk dat het oorspronkelijk projectteam goed betrokken is en eigenaar blijft en hoort hier graag een toezegging op van de wethouder. De fractie vindt dat de kosten niet automatisch bij het projectteam moeten landen, maar dat dit in overleg gaat. Hierom Mevrouw dient mevrouw Zwinkels amendement 58 (Maak de regeling aantrekkelijk in plaats van een kostenpost) in.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) stelt dat in de voorbereidingsgroep is besproken waar de kosten landen. Toen kwam men uiteindelijk tot de conclusie dat het linksom of rechtsom de gemeente zou zijn die de kosten moest betalen. Rapporteren over het project hoort ook bij het project. Wat voegt dit amendement toe? De kosten moeten immers ergens terechtkomen. Het is logischer om dit bij het grote project te doen in plaats van te schrapen op de gemeentebegroting.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) antwoordt dat het in eerste instantie vestzak, broekzak lijkt, maar dat is het absoluut niet. Het is belangrijk dat dit serieus genomen wordt. De regeling risicovolle projecten is er met een aanleiding. Het CDA is blij met het onderzoek dat de Rekenkamer heeft uitgevoerd. Het is matig dat dit ongedekt naar de raad toe gaat en dat de projecten dit in hun eigen budget maar op moeten lossen. Projecten weten aan het begin vaak niet eens dat ze een risicovol project worden. Dit gebeurt vaak pas gaandeweg. De regeling moet aantrekkelijk gemaakt worden. Er mag geen financiële barrière zijn om de risico's aan te kaarten. Mevrouw Zwinkels zou het logisch vinden als een projectleider hierin wordt geholpen. Zo wordt de verantwoordelijkheid gedeeld binnen de gemeentelijke organisatie. De oproep is om de 4.500 ambtenaren hierin ook te steunen.

Mevrouw **Klein** (wethouder) begint met de vraag van de PvdA. In de commissie heeft zij inderdaad gesteld dat de impact op de samenleving een belangrijk criterium is. Zij zegt graag toe dat ze aan

het interne afwegingskader de positie van kwetsbare bewoners toevoegt.
In amendement 57, van de VVD, staat dat het een afzonderlijk document is. Dit is inderdaad in de strekt ter vervanging opgenomen. Er staat ook dat het moment van toezending in overleg zou gaan. De wethouder wil hier graag bij zeggen dat vooral het moment van behandeling belangrijk is voor de raad. Als de toezending op een ander moment gebeurt dan de eerste en tweede bestuursrapportage, dan is dat een extra belasting voor de organisatie. Het is een stuk efficiënter om die momenten wel te koppelen. De wethouder kan zich echter voorstellen dat deze rapportages eerder of later dan de cyclusdocumenten worden besproken. De wethouder voegt een technisch punt toe. In artikel 8, lid 1 van de regeling staat het tegenovergestelde van wat hier wordt voorgesteld. Hier zou dan ook goed naar gekeken moeten worden.

De heer **Schipper** (SP) begrijpt het argument ten aanzien van de belasting van de organisatie, maar je kunt zaken, als je deze eerder bekijkt wanneer daar aanleiding toe is, bij de eerstvolgende P&C-cyclus bijsturen. Nu ben je zo weer een halfjaar verder.

Mevrouw **Klein** (wethouder) antwoordt dat het college zaken eerder meldt wanneer daar aanleiding toe is. Dit is sowieso georganiseerd in deze regeling. De gedachte van dit amendement is vooral dat het de aandacht krijgt en de mensen de rust en de tijd hebben om er goed naar te kijken. De oplossing zou kunnen zijn door het niet op dezelfde avond te behandelen als de andere stukken.

De heer **Van Corler** (GroenLinks) twijfelt of hij voor of tegen dit amendement is. Hij voelt mee met het argument dat deze rapportages kunnen verzuipen in de drukke tijd. Vervolgens kan het alleen naar achter worden geschoven. Dan is het de vraag of de raad nog op tijd op tijd is om relevant over deze projecten te schrijven, omdat die projecten dan al verder op streek zijn.

Mevrouw **Klein** (wethouder) heeft deze vragen besproken. Rustige momenten ziet zij niet in de raadsagenda. Waarnaartoe kan uitgeweken worden? Het zou net wat eerder kunnen. Niet alle projecten hoeven op dezelfde dag behandeld te worden. De wijze van agenderen zou wat lucht kunnen geven. De wethouder zou er wel voor kiezen om het toezenden tegelijk te doen met de eerste en tweede bestuursrapportage. Het zou minder efficiënt zijn om dat anders te doen.
Het CDA had gevraagd of het projectteam eigenaar blijft. Dat is uiteraard zo. Met betrekking tot het amendement zegt de wethouder dat het, juist omdat het belangrijk is dat het projectteam zich eigenaar voelt, belangrijk is dat het er zelf voor zorgt dat het over het geheel blijft gaan. De wethouder wil het amendement dan ook ontraden. Bij de overwegingen wordt de indruk gewekt dat de projecteigenaren zelf beslissen of het al dan niet onder de regeling valt, maar de raad beslist hierover. De wethouder doet op advies van de concerncontroller een voorstel aan de raad. De raad kan ook zelf projecten aanwijzen op basis van de vastgestelde criteria. Die projectbeheersing is een verantwoordelijkheid van het project. Juist vanwege het eigenaarschap wil de gemeente de kosten daar houden. Als de projectbeheersing op orde is, kost het weinig moeite om aan de regeling risicovolle projecten te voldoen. De wethouder ziet hier geen negatieve prikkel in. Men meldt zichzelf niet aan.

De heer **Gilissen** (VVD) wil toelichten dat het op te lossen is door de voortgangsrapportages vier of vijf weken voor de bestuursrapportages naar de raad te zenden. Zo kan het goed besproken worden en krijgen ze de aparte positie die het nodig heeft. Dit kan, omdat de raad bij de raadstoets ook al een aantal weken van tevoren inzicht kan krijgen. Iedereen is ermee gediend als de rapportages een

aantal weken eerder worden verstuurd. Dit amendement maakt dat mogelijk. Het zegt niet dat het per se dan moet, maar geeft de flexibiliteit om dit in goed overleg met het college te doen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt dat er nu wel heel makkelijk over haar amendement heen wordt gestapt. Is de wethouder het niet met haar eens dat het raar is, nadat er zo'n groot onderzoek is geweest en er zo'n grote regeling komt, dat er geen financiële dekking is? De projecten moeten het maar uitzoeken en oplossen. Kan de wethouder niet toezeggen dat er binnen de gemeentelijke organisatie een gesprek wordt gestart over het verdelen van de kosten op een wat schappelijkere manier?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) merkt op dat in de presentaties die de voorbereidende groep heeft gehad door het college is aangegeven dat de kosten van het rapporteren voor een projectorganisatie opwegen tegen de winst die behaald wordt doordat efficiënter wordt gerapporteerd en risico's beter in zicht zijn. De inschatting was dat het min of meer op nul zou uitkomen.

Mevrouw **Klein** (wethouder) wil de indruk wegnemen dat dit evenveel zou kosten als het project zelf. Dat is niet het geval. Als de projectbeheersing goed wordt georganiseerd, zijn er amper extra kosten. De wethouder blijft bij wat ze gezegd heeft en wat de heer Wijmenga zojuist zei.
De heer Gilissen vroeg of de voortgangsrapportages vier weken eerder verstuurd kunnen worden. De wethouder is bereid om daar haar best voor te doen, maar dit staat niet in het amendement. Daar wordt gesproken over goed overleg. Bij de tweede bestuursrapportage is het lastig, gelet op de zomerperiode. Bij de eerste bestuursrapportage is het eenvoudiger te organiseren. Bij de eerstvolgende rapportage is het nog niet mogelijk. De wethouder wil geen dingen toezeggen die vervolgens niet lukken. Zij ontraadt amendement 57.

De heer **Van Corler** (GroenLinks) constateert dat men gezamenlijk probeert een goede regeling vorm te geven. Het zou logisch zijn als de adviescommissie controle en financiën hierin een rol zal spelen. De wethouder zei in goed overleg te willen kijken of er een moment is om het eerder voor elkaar te krijgen. Als de wethouder die toezegging doet, zou de heer Van Corler het raadsvoorstel nu willen laten zoals het is en gaandeweg willen bekijken of dit de oplossing is. Als hier voldoende ruimte in zit, ziet GroenLinks zich genoodzaakt mee te gaan in het amendement.

Mevrouw **Klein** (wethouder) wil graag proberen om met elkaar te kijken of het lukt om de voortgangsrapportages enkele weken eerder toe te sturen, in ieder geval voor de eerste bestuursrapportage, maar dan moet wel wat in artikel 8 staat in ogenschouw worden genomen.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemmingen over de amendementen en het voorstel zullen plaatsvinden in de digitale stemagenda.

De voorzitter schorst hierop de vergadering.

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde.

3. Actuele moties

Actuele motie 110. Eerst een echte oplossing voor Overvecht-Noord.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat de verhuizing naar en de verbouwing van sportpark Overvecht-Noord in volle gang is, maar in de raad moet over een aantal weken nog gesproken worden over het nieuwe plan. Om te voorkomen dat alles al in kannen en kruiken is, dient de heer Van Steeg motie 110 (Eerst een echte oplossing voor Overvecht-Noord) in, mede namens de fracties van PvdA, Student & Starter, VVD, SP, Stadsbelang Utrecht en PVV. Hierin wordt het college opgeroepen geen onomkeerbare stappen te nemen en daar eerst over te spreken in de raad.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) merkt op dat FC Utrecht vandaag heeft laten weten dat het enorme consequenties voor de bedrijfsvoering heeft van FC Utrecht als deze motie wordt aangenomen. Het werd heel stevig geformuleerd. Hoe zien de indieners van deze motie dit?

De heer **Van Steeg** (CDA) antwoordt dat verenigingen al heel lang wachten op duidelijkheid over hun toekomst. Die is er nu niet en dit vindt de heer Van Steeg het belangrijkst. Natuurlijk moet er ook gekeken worden naar de afspraken die er liggen tussen de gemeente en FC Utrecht, maar de raad moet ook over een plan kunnen spreken voordat het plan al is uitgevoerd.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) stelt dat iedereen het dossier goed kent. Vorig jaar is afgesproken dat hier een plek moet komen voor verschillende verenigingen. De heer Wijmenga wil niet dat er onomkeerbare stappen gezet worden. Maar kan URV op dit moment wachten? Die heeft op het moment ook een probleem.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt vooral dat de raad hierover moet kunnen praten. Vorig jaar was de situatie nog totaal anders. Pas nu ligt er een plan waarover gesproken kan worden. Het is niet meer dan normaal dat de raad hier eerst een uitspraak over doet. Het past eigenlijk niet op het sportpark en is dus eigenlijk niet uitvoerbaar.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) wil de motie in twee delen uiteenrafelen. Allereerst komt hij op FC Utrecht en daarna op URV. Dit zijn de nieuwkomers op sportpark Overvecht-Noord. De vergunning is al een tijdje geleden aan FC Utrecht verstrekt. De rechter heeft een voorlopige voorziening afgewezen. Vandaag is ook het bezwaarschrift voor de vergunning van FC Utrecht afgewezen. Er zijn daar dus al besluiten genomen. FC Utrecht heeft zich daar ook over uitgelaten in een brief aan de raad. Er wordt nu dus een onuitvoerbare vraag gesteld door dit deel als onomkeerbaar te beschouwen. De verhuizing van URV staat zeer binnenkort gepland. Direct daarna staan er werkzaamheden op Zuilense Vecht gepland. Hierbij gaat het om asbest, gasafsluiting, elektra en sloopwerkzaamheden. Als URV later vertrekt van Zuilen, zal dit onvermijdelijk vertraging op Zuilense Vecht betekenen en zullen de kosten oplopen. De wethouder erkent wel dat de tijdelijke situatie om aandacht vraagt. Hierom zegt hij de raad toe dat hij voor de raadscommissie op 1 juli met een brief of memo komt over hoe de gemeente met die tijdelijke situatie om wil gaan.

De heer **Schipper** (SP) heeft een punt van orde. Wat de wethouder aangeeft geeft misschien aanleiding om de motie aan te houden of er anderszins mee om te gaan.

De **voorzitter** constateert dat de indieners hier later over zullen overleggen.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging. De stemming over de actuele motie zal plaatsvinden in de

digitale stemagenda.

Actuele motie 111. Maak het effect op vrouwen zichtbaar.

Mevrouw **Podt** (D66) maakte in de commissie, toen daar over de positie van vrouwen en meisjes werd gesproken, een punt over de genderdatakloof: het gegeven dat veel data, economisch, sociaal, medisch, gebaseerd is op mannen of gemiddelden en dat vrouwen daarmee benadeeld worden. Effecten van beleid zijn soms verschillend voor mannen en vrouwen. In het buitenland laat onderzoek zien dat dit soms ook geldt voor beleidsterreinen waar je dat in eerste instantie misschien niet verwacht. Om te zorgen dat er in de toekomst ook met die blik gekeken wordt, dient mevrouw Podt motie 111 (Maak het effect op vrouwen zichtbaar) in, mede namens de fracties van PvdA en GroenLinks. Hierin wordt het college opgedragen naast de uitsplitsing van onderzoeksdata op sport en inburgering minimaal één onderwerp binnen de portefeuilles Mobiliteit of Openbare Ruimte te kiezen waarop de komende tijd een uitsplitsing naar gender zal plaatsvinden en hierover te rapporteren in de brief die dit najaar over dit onderwerp met de gemeenteraad wordt gedeeld.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) dankt mevrouw Podt voor haar motie, omdat zij het punt nu beter begrijpt. Zonder al te veel uit te wijden wil de wethouder het volgende voorstellen. Het college zal kijken of dit ook bij Mobiliteit kan. Ze heeft het al toegezegd bij Sport en Inburgering. Het college zal de afweging maken of het dit wenselijk vindt, want de wethouder wil het graag met haar collega's bespreken. Natuurlijk zal zij hierover rapporteren. Zij had gezegd dit in het najaar te doen en zal proberen het zo snel mogelijk te doen, zodat mevrouw Podt, als zij het niet goed genoeg vindt, nog iets kan doen.

Mevrouw **Podt** (D66) trekt op basis van deze toezegging de motie in.

De voorzitter sluit de beraadslaging over de motie.

Daarop sluit de voorzitter, te 21.24 uur, de vergadering.

Lijst van toezeggingen, gedaan in de raadsvergadering van 17 juni 2021.

Raadsvoorstel Utrechtse sportagenda.

Wethouder Van Ooijen

- zal voor de volgende voorjaarsnota terugkoppelen wat er is gedaan met de aanbevelingen uit het onderzoek uit 2018 over de sportdeelname van vrouwen met een migratieachtergrond.

Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan hoogbouwkavel Leidsche Rijn Centrum Noord.

Wethouder Verschuure

- zal bij het bestemmingsplan nader ingaan op het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en plaatsen voor andere vormen van vervoer.

- zal de raad bij het vrijgeven van het bestemmingsplan en voor de inspraak informeren hoe het parkeerprobleem wordt opgelost.

- zal laten onderzoeken tot op welke hoogte verticaal groen mogelijk is.

- zal de mogelijkheden voor sporten op de daken bekijken.

- zal de maatregelen in het kader van geluid, lucht, duurzaamheid en ontmoeting borgen in het bestemmingsplan.

Regeling risicovolle projecten.

Wethouder Klein

- zal aan het interne afwegingskader de positie van kwetsbare bewoners toevoegen.

- wil graag bekijken of het lukt om de voortgangsrapportages enkele weken eerder toe te sturen, in ieder geval voor de eerste bestuursrapportage, met inachtneming van artikel 8.

Actuele motie 110. Eerst een echte oplossing voor Overvecht-Noord.

Wethouder Van Ooijen

- zal voor de raadscommissie op 1 juli met een brief of memo komen over hoe de gemeente met de tijdelijke situatie om wil gaan.

Actuele motie 111. Maak het effect op vrouwen zichtbaar.

Wethouder Voortman

- zal bekijken of het gevraagde in motie 111 ook bij de portefeuille mobiliteit mogelijk is en daarover zo snel mogelijk bij de raad terugkomen.

Gemeente Utrecht

INHOUD

1.	Opening van de vergadering	Pag.	1
2.	Vaststelling agenda	Pag.	1
4.	Benoemen drie plaatsvervangend voorzitters raadscommissie	Pag.	1
5.	Raadsvoorstel Zienswijze VRU voorlopige jaarstukken 2020	Pag.	1
6.	Raadsvoorstel zienswijze VRU-ontwerpbegroting 2022 en geactualiseerde begroting 2021	Pag.	1
7.	Aanbieding Initiatiefvoorstel Utrechtse Wooncoöperaties	Pag.	2
8.	Debat bevindingen van de Tijdelijke Commissie Uitvoeringsorganisaties (TCU) in het rapport "Klem tussen balie en beleid"	Pag.	2
9.	Raadsvoorstel Pilot en structurele aanpak prikkelarme opvang	Pag.	8
10.	Raadsvoorstel verordening burgeragendering en burgerinitiatief en wijzigingsbesluit Mandaatregeling	Pag.	8
11.	Raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda	Pag.	10
12.	Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan hoogbouwkavel Leidsche Rijn Centrum Noord	Pag.	25
	In memoriam de heer Watze de Boer, oud-voorzitter Rekenkamer	Pag.	34
13.	Toekomst parkeergarage Springweg	Pag.	35
14.	Regeling risicovolle projecten; afwegingskader voor ijking van projecten	Pag.	45
3.	Actuele moties	Pag.	48

Gemeente Utrecht

2021

STEMAGENDA GEMEENTERAAD UTRECHT

Stemagenda gemeenteraad donderdag 17 juni 2021, 21.55 uur.

De vergadering vindt in verband met de coronamaatregelen niet plaats in de raadszaal, maar digitaal.

Voorzitter: de heer Zwanenberg.

Aan de digitale vergadering nemen deel: de leden Assen, El Abassi, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Gilissen, Heijne, Van Heuven, Te Hoonte, Işik, Kaplan, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sungur, Sturkenboom, Virginia, Vonk, Weistra, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Opening van de vergadering.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet alle digitaal aanwezigen welkom. Hij deelt mee dat bericht van verhindering is ingekomen van de heer Wiegant en stelt vast dat de overige raadsleden aanwezig zijn.

Hierna wordt een proefstemming gehouden.

Nadat de proefstemming goed is verlopen, wordt overgegaan tot de stemmingen over de raadsvoorstellen, moties en amendementen.

Mevrouw **Podt** (D66) deelt mee dat zij de afgelopen week goede gesprekken heeft gevoerd over de menselijke maat binnen de overheid. Er is echter nog niet voldoende draagvlak voor de motie 113 (Onderzoek menselijke maat gemeenteraad Utrecht), daarom zal zij die intrekken. Met de verschillende partijen is afgesproken dat er de komende week verder gepraat wordt.

De heer **Gilissen** (VVD) deelt mee dat hij amendement 57 (Koppel de voortgangsrapportages los van de P&C-cyclus) intrekt. Hij is tevreden met de toezegging van de wethouder.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) trekt motie 122 (Pak de kansen voor sport op het USP) in. De toezegging van de wethouder met de extra aanvulling was voldoende. Haar fractie houdt wel de vinger aan de pols.

De heer **Van Dalen** (VVD) trekt motie 119 (Praat met sportverenigingen en gebruik hun goede ideeën) in omdat de wethouder heeft toegezegd dat hij het gevraagde in de motie gaat doen. Natuurlijk zal de raad heel strak monitoren of er naar de verenigingen geluisterd zal worden.

De heer **Sungur** (DENK) zal motie 127 (Onderzoek discriminatie bij sportverenigingen) intrekken, aangezien de wethouder deze motie heeft overgenomen.

De **voorzitter** stelt vast dat de moties 113, 122, 119 en 127 en amendement 57 zijn ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 110 (Eerst een echte oplossing voor Overvecht-Noord).

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) merkt op dat de wethouder heeft toegezegd dat hij nog voor de commissiebehandeling met een oplossing zal komen voor de tijdelijke situatie waarin de verenigingen zitten tot de velden gerealiseerd zijn. Dat was voor zijn fractie het belangrijkste punt, want hij heeft ook geconstateerd dat URV moet vertrekken van Zuilense Vecht, omdat anders de bouw van honderden woningen aldaar vertraging oploopt. Met de toezegging van de wethouder zal zijn fractie de motie niet steunen.

De heer **Bakker** (D66) sluit zich graag aan bij de stemverklaring van de ChristenUnie. Hij kijkt uit naar het debat dat over anderhalve week in de commissie gevoerd zal worden.

Hierna wordt digitaal gestemd over motie 110, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, SP, Student & Starter, DENK, PvdD, PvdA, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 20 tegen 24 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 46 (Inzet blijven plegen op permanente prikkelarme opvangplekken).

Over amendement 46 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het lid van de fractie van Stadsbelang Utrecht ertegen heeft gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het amendement is aangenomen met 43 stemmen tegen 1 stem.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Pilot en structurele aanpak prikkelarme opvang.

Over het geamendeerde raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het met algemene (44) stemmen is aangenomen.

De voorzitter geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van stemverklaringen over de amendementen 47 en 48.

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat mevrouw Zwinkels bijna hetzelfde amendement als amendement 47 al in 2018 onder de aandacht heeft gebracht. Toen was de SP-fractie voor dat amendement en ook nu zal de SP voorstemmen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) sluit zich daarbij aan. Ook haar fractie zal net als in 2018 voor het amendement stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 47 (Ook ondernemers nemen initiatief).

Over amendement 47 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, SP, DENK, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 13 tegen 31 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 48 (Weg met de vrijblijvendheid, burgers echt serieus nemen).

Over amendement 48 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV, ChristenUnie en SP ertegen hebben gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het amendement is aangenomen met 40 tegen 4 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Verordening burgeragendering en burgerinitiatief.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt de voorgestelde wijzigingen over het algemeen prima, alleen is de PvdA er geen voorstander van dat de automatische RIB voor bewoners eruit wordt gehaald. Desondanks stemt de PvdA toch in met het voorstel.

Hierna wordt digitaal gestemd over het geamendeerde raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat het met algemene (44) stemmen is aangenomen.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van stemverklaringen over de amendementen 49, 50 en 51.

De heer **Van Dalen** (VVD) is het op zich eens met het gestelde in amendement 50, maar vindt dat ook de andere groepen, zoals mensen met een beperking, niet vergeten mogen worden. Zijn fractie zal wel voor het amendement stemmen.
Zijn fractie vindt dat de sportkantines het gestelde in amendement 51 ook zelf kunnen regelen. Daarom zal zijn fractie tegen dit amendement stemmen.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat hij de suggestie heeft gedaan om van amendement 51 een motie te maken. Amendement 51 is veel te absoluut, daarom zal zijn fractie tegenstemmen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vindt amendement 51 sympathiek. Het is zeker nodig dat mensen worden gestimuleerd om gezonder te leven, maar ook de keuzevrijheid is daarin belangrijk. Sportverenigingen hebben het moeilijk gehad in de coronatijd, daarom is haar fractie er niet voor om dit extra thema aan de Sportagenda toe te voegen.

Aan de orde is de stemming over amendement 49 (Versterk betrokkenheid sportverenigingen).

Over amendement 49 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met algemene (44) stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 50 (Vergroten sportdeelname).

Over amendement 50 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het lid van de fractie van Stadsbelang Utrecht ertegen heeft gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het amendement is aangenomen met 43 stemmen tegen 1 stem.

Aan de orde is de stemming over amendement 51 (Gezonde en duurzame voeding in sportkantines).

Over amendement 51 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdD en DENK ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 4 tegen 40 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda.

De heer **Van Dalen** (VVD) merkt op dat de inhoud van de Utrechtse Sportagenda heel goed is. De wethouder heeft gezegd dat hij nu ook echt concretisering gaat toepassen, dus de VVD-fractie kan instemmen met de Sportagenda.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dankt de wethouder en wenst hem en de ambtenaren succes met de uitvoering van deze opgave. Haar fractie zal instemmen met het voorstel.

De heer **Van Steeg** (CDA) merkt op dat zijn fractie positief is over de Sportagenda, zeker nu de door zijn fractie ondersteunde motie over de concretisering is overgenomen door de wethouder. Zijn fractie zal dit goed in de gaten houden.

De heer **Sungur** (DENK) spreekt complimenten uit voor allen die aan dit voorstel hebben bijgedragen. Zijn fractie kan zich prima vinden in de Sportagenda.

Hierna wordt digitaal gestemd over het geamendeerde raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat het met algemene (44) stemmen is aangenomen.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van stemverklaringen over de moties 116, 118, 124 en 126.

De heer **Sungur** (DENK) deelt mee dat motie 116 (Buurtsportcoaches toekennen aan verenigingen met de grootste behoefte) wordt ingetrokken.

De **voorzitter** stelt vast dat motie 116 is ingetrokken.

De heer **Van Dalen** (VVD) stelt dat de VVD voorstander is van het naar Utrecht halen van de Vuelta. Daarom zou er juist wel moeten worden geïnvesteerd in citymarketing. De VVD zal dus tegen motie 126 stemmen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) is het eens met de PvdD dat het belangrijk is om voldoende budget te hebben voor breedtesport. Tegelijkertijd is de motie gericht op sportevenementen die daar een bijdrage aan kunnen leveren, zoals de European Life Goals Games. Daarom zal haar fractie tegen

motie 126 stemmen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) deelt mee dat haar fractie tegen motie 126 zal stemmen. De motie is te strikt voor haar fractie.

De heer **Van Steeg** (CDA) sluit zich daarbij aan. De motie is te strikt geformuleerd.

Aan de orde is de stemming over motie 118 (Wees wijs met zwemwater).

Over motie 118 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, Student & Starter, PvdA, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 14 tegen 30 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 124 (Onbekend maakt onbemind, ook in de sport).

Over motie 124 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene (44) stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 126 (Geen sportbudget naar citymarketing).

Over motie 126 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht, PvdA, PvdD, DENK en SP ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 9 tegen 35 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 52 (Ook levensloopbestendige woningen in sociaal segment in Leidsche Rijn Centrum Noord).

Over amendement 52 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, SP, Student & Starter, DENK, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 14 tegen 30 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 53 (Sociale huurwoningen in Leidsche Rijn Centrum Noord zijn voor lange termijn).

Over amendement 53 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, SP, Student & Starter, DENK, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 14 tegen 43 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan hoogbouwkavel Leidsche Rijn Centrum Noord.

De heer **Işik** (PvdA) merkt op dat de twee door de PvdA ingediende amendementen het niet gehaald hebben. Het college komt de eigen ambitie in de Woonvisie niet na. Om die reden zal zijn fractie tegen het voorstel stemmen.

Hierna wordt digitaal gestemd over het voorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, D66, GroenLinks, Student & Starter, ChristenUnie en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het voorstel is aangenomen met 34 tegen 10 stemmen.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van stemverklaringen over de moties 130, 131 en 132.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) is blij dat de wethouder heeft toegezegd dat er in de buurt een plek zal worden gereserveerd voor kinderopvang. Op de kavel zelf mag dat namelijk niet vanwege lucht- en geluidskwaliteit. De motie is daarom wat haar fractie betreft overbodig. Haar fractie zal dus tegen motie 132 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 130 (Sporten op grote hoogte).

Over motie 130 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, D66, CDA en DENK ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 16 tegen 28 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 131 (Het percentage sociale huur van de woonvisie is leidend in Leidsche Rijn Centrum Noord).

Over motie 131 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, SP, PVV, DENK, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 12 tegen 32 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 132 (MARK ook gezinsvriendelijk).

Over motie 132 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, GroenLinks, PVV, SP, Student & Starter, ChristenUnie, DENK, PvdD, PvdA, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de fractie van D66 ertegen, zodat de motie is aangenomen met 34 tegen 10 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 54 (Behoud mobiliteitshub voor bewoners).

Over amendement 54 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van D66 en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 16 tegen 28 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 55 (Sluit de garage z.s.m.).

Over amendement 55 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de PvdD-fractie ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 2 tegen 42 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 56 (Hou het simpel, stop de erfpacht van parkeergarage Springweg).

Over amendement 56 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van D66, PVV en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 17 tegen 27 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Toekomst van parkeergarage Springweg.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat de Springweggarage wat de PvdD-fractie betreft morgen al tegen de vlakte had mogen gaan. Maar ondanks het feit dat haar amendement is weggestemd, heeft ze liever een datum waarop de garage alsnog sluit dan een open einde. Daarom zal haar fractie wel voor het voorstel stemmen.

De heer **Işik** (PvdA) merkt op dat zijn fractie een motie heeft ingediend op grond waarvan na sloop van de garage substantieel veel sociale huur (meer dan 35%) en middenhuur (meer dan 25%) zal worden gerealiseerd. Die motie is aangenomen, dus zijn fractie zal voor het raadsvoorstel stemmen.

Mevrouw **Schilderman** (D66) vindt het jammer dat de afweging wordt gemaakt dat het belangrijker is om op bezoekersparkeren in te zetten dan op bewonersparkeren en dat het ophalen van middelen voor de parkeerinkomsten belangrijker wordt geacht dan het vormen van een echte mobiliteitshub voor bewoners. D66 zal daarom tegenstemmen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat er veel bestuurlijke drukte is geweest over de parkeergarage Springweg. De raad kreeg allerlei rapportjes met allerhande scenario's. Hij is blij dat die scenario's het niet gehaald hebben en dat het voorstel van het college, dat uitermate goed is, het gehaald heeft. Hij is ook blij dat de wethouder heeft aangegeven dat de gevelstenen van de voormalige Raiffeisenbank een mooi ander plekje zullen krijgen. Hij kan instemmen met het voorstel.

Hierna wordt digitaal gestemd over het voorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, SP, GroenLinks, CDA, ChristenUnie, DENK, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het voorstel is aangenomen met 27 tegen 17 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 58 (Maak de regeling aantrekkelijk in plaats van een kostenpost).

Over amendement 58 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA en Student & Starter ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 4 tegen 40 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Regeling risicovolle projecten; afwegingskader voor ijking van projecten.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt het jammer dat haar amendement het niet heeft gehaald. Desondanks zal haar fractie toch voor het voorstel stemmen, omdat ze het belangrijk vindt dat deze regeling er

komt. Ze zal het college volgen in de praktijk.

De heer **Gilissen** (VVD) merkt op dat het ontzettend lang - bijna drie jaar - heeft geduurd, maar dat er wel sprake is van een mooie coproductie tussen raad en college. Zijn fractie zal met veel plezier voorstemmen.

Hierna wordt digitaal gestemd over het voorstel, waarna de voorzitter constateert dat het voorstel met algemene (44) stemmen is aangenomen.

De **voorzitter** stelt vast dat de stemagenda is afgewerkt. Hij wenst iedereen nog een fijne avond.

De voorzitter sluit daarop, te 22.50 uur, de digitale stemagenda.

Gemeente Utrecht

INHOUD

Opening van de vergadering	Pag. 1
Stemming over de actuele motie	Pag. 1
Stemming over raadsvoorstel Pilot en structurele aanpak prikkelarme opvang	Pag. 2
Stemming over het raadsvoorstel verordening burgeragendering en burgerinitiatief en wijzigingsbesluit Mandaatregeling	Pag. 3
Stemming over raadsvoorstel Utrechtse Sportagenda	Pag. 4
Stemming over raadsvoorstel Stedenbouwkundig Plan hoogbouwkavel Leidsche Rijn Centrum Noord	Pag. 5
Stemming over raadsvoorstel Toekomst van parkeergarage Springweg	Pag. 7
Stemming over het raadsvoorstel Regeling risicovolle projecten; afwegingskader voor ijking van projecten.	Pag. 7

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur – 10 juni 2021

Digitaal vragenuur, gehouden op donderdag 10 juni 2021 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer De Pagter.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Dekkers, Işik en Oosters.

Voorts is aanwezig de fractiemedewerker: Snippe.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Eerenberg en Verschuure.

Griffier: de heer Corten.

Opening van het vragenuur.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Hartelijk welkom bij het vragenuur van de gemeenteraad van Utrecht.

1. Vragen van mevrouw Snippe (PvdD) inzake verkeersborden voor dieren in Leeuwesteyn.

Mevrouw **SNIPPE** (PvdD): Voorzitter! De PvdD-fractie blijft zich zorgen maken over de wilde dieren in Leeuwesteyn die hun leefomgeving verliezen door nieuwbouw en die worden doodgereden door het toenemende autoverkeer. Afgelopen zaterdag wilden wij daarom verkeersborden plaatsen om weggebruikers erop te wijzen dat hazen, fazanten en konijnen zomaar kunnen oversteken. Omdat de in het wild levende dieren vooral worden doodgereden op de Stadsbaan Leidsche Rijn – wat overigens bevestigd wordt door de Dierenambulance – plaatsten wij daar het eerste bord. Handhavers zeiden ons dat wij daartoe een vergunning nodig hadden. Zij stelden voor om die bij de gemeente aan te vragen. De PvdD-fractie vindt het beter dat de gemeente de verkeersborden zelf plaatst om te waarschuwen voor overstekende dieren. Indien nodig hebben wij negen borden beschikbaar waarop hazen en fazanten staan. Een foto daarvan staat op https://www.ad.nl/utrecht/hazen-en-fazanten-om-de-haverklap-doodgereden-in-nieuwbouwwijk-leeuwesteyn~aa8b9e21.

De PvdD-fractie heeft de volgende vragen.

1. Is de wethouder bereid om op zeer korte termijn in Leeuwesteyn op autowegen verkeersborden te plaatsen om weggebruikers te wijzen op mogelijk overstekend wild om te voorkomen dat de dieren worden doodgereden? Zo nee, waarom niet?

2. Als kosten en/of tijd voor nieuwe bebording een probleem zijn, is de wethouder dan bereid om de borden te plaatsen die door leden van de PvdD zijn gemaakt? Zo nee, waarom niet?
3. Als de wethouder niet bereid is om verkeersborden te plaatsen, is de wethouder dan bereid om de PvdD op zeer korte termijn een vergunning te verlenen voor het bij autowegen in Leeuwesteyn plaatsen van verkeersborden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn?
4. Is de wethouder het met ons eens dat bebording maar één van de oplossingen is en dat er op de kortst mogelijke termijn vooral meer ruimte, groen en schuilplekken voor dieren moet komen? Zo nee, waarom niet? Is hij bereid om hiermee aan de slag te gaan? Zo nee, waarom niet?
5. Is de wethouder bereid de raad met regelmaat te informeren over de vergroening van Leeuwesteyn en het aanleggen van schuil- en verblijfplekken voor de wilde dieren? Zo nee, waarom niet?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Allereerst maak ik de PvdD-fractie een compliment voor de sympathieke actie voor het plaatsen van de borden. Wij willen dat initiatief overnemen.

Het antwoord op de vragen 1 en 2. Wij zullen langs de Stadsbaan in Leeuwesteyn tijdelijke waarschuwingsborden plaatsen. Het zijn borden die geen verkeersbesluit en geen vergunning nodig hebben. Wij mogen die plaatsen omdat er sprake is van een bouwlocatie. Wij zullen de precieze locaties en de hoeveelheid afstemmen op de paaltjes en de lichtmasten. Als Leeuwesteyn is opgeleverd, zullen wij de borden weer weghalen.

De verkeersborden – J27- mogen wij niet in de bebouwde kom plaatsen. Die mogen alleen daarbuiten worden neergezet. Wij plaatsen gele borden.

Het antwoord op vraag 3. Hartelijk dank voor het aanbod, maar wij hebben de borden van de PvdD-fractie niet nodig, al vinden wij die misschien mooier dan onze eigen borden. Echter, de gele borden kunnen wij zonder vergunning plaatsen.

Het antwoord op vraag 4. In antwoord op eerder gestelde vragen heb ik gezegd dat wij meer dingen doen. Wij zijn het eens met de opvatting dat wij er met alleen het plaatsen van borden nog niet zijn. Daarom zullen wij het gazon vervangen door hooiland, het struinpad in plaats van met asfalt uitvoeren met houtsnippers en voor dieren zullen wij extra schuilplaatsen creëren in de groene zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De openbare ruimte is daar groen. Wij maken daar takkenrillen. Dat heb ik al eerder gezegd. Wij zullen proberen de faunapassage te optimaliseren in de richting van Park Voorn. Fauna-uittreedplaatsen en dergelijke willen wij realiseren door het aanplanten van dekking biedende takken en struiken. Wij willen daar vóór de zomer mee aan de slag gaan; vervolgens zullen wij de faunapassage uitvoeren. Als na de zomer het plantseizoen start, zullen wij de schuilplekken aanplanten.

Het aanleggen van de openbare ruimte doen wij tegelijk met de oplevering van Leeuwesteyn. Dat is natuurlijk ook een bouwlocatie.

Het antwoord op vraag 5. Wij hebben een website waarop allerlei dingen die in het gebied spelen worden geplaatst. De website is informatief en is voor iedereen toegankelijk.

Mevrouw **SNIPPE** (PvdD): Voorzitter! Veel dank voor de beantwoording. Het is fijn dat de wethouder de borden wil plaatsen en dat er fauna-uittreedplaatsen komen. Ik hoor de wethouder zeggen dat de borden er tijdelijk komen. Is de wethouder het met de PvdD-fractie eens dat het verstandig is om permanente borden neer te zetten? Daarmee zullen wij veel ongelukken voorkomen.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Permanente borden plaatsen wij alleen als wij daarvan de noodzaak zien. In het gebied gebeurt veel omdat er wordt gebouwd. Dat leidt tot een verstoring in het gebied waar de dieren een nieuwe plek moeten vinden. Als Leeuwesteyn is opgeleverd, gaan wij ervan uit dat er een nieuw evenwicht zal ontstaan. Dan kunnen de borden weer worden weggehaald.

2. Vragen van mevrouw Oosters (Student & Starter) inzake verkrachting onder Nederlandse studenten.

Mevrouw **OOSTERS** (Student & Starter): Voorzitter! Woensdagochtend 9 juni jl. werden wij opgeschrikt door een nieuwsbericht waarin werd medegedeeld dat één op de negen vrouwelijke studenten wordt verkracht. Dat wijst het onderzoek van I&O Research uit dat is uitgevoerd in opdracht van Amnesty International. Bij manlijke studenten is dit één op de honderd.

De meeste studenten kennen de dader, bijvoorbeeld van een feestje of een date. Wat ook duidelijk wordt, is dat veel studenten niet weten waar zij terechtkunnen om van de verkrachting melding te maken. Vier van de tien studenten vertellen niet wat ze is overkomen.

De Student & Starter-fractie is geschokt door de resultaten van het onderzoek. Ze hoopt dat Utrecht zich ervoor inzet om deze problematiek aan het licht te brengen en om haar te verhelpen. Daarom hebben wij de volgende vragen.

1. Hoe zet de gemeente zich op dit moment in om verkrachting en aanranding onder studenten tegen te gaan?
2. Heeft het college zicht op de toegankelijkheid en de bekwaamheid van de vertrouwenspersonen bij onderwijsinstellingen die met deze vraagstukken te maken krijgen?
3. Op welke wijze worden studenten geïnformeerd over de mogelijkheid om over verkrachting, aanranding en over de procedure die daarop kan volgen te praten?
4. Op welke manier kan de gemeente samen met onderwijsinstellingen helpen om een duidelijker meldpunt te creëren voor studenten die te maken krijgen met verkrachting en aanranding?
5. Welke signalen ontvangt de gemeente Utrecht nu al van studentenverenigingen, koepels, studieverenigingen of studentensportverenigingen over deze problematiek, bijvoorbeeld via het jaarlijkse veiligheidsoverleg?
6. Hoe kan het veiligheidsoverleg met de studentenverenigingen in de stad worden ingezet om aan het onderzoek van I&O acties te verbinden, bijvoorbeeld door de problematiek binnen de verenigingen meer bespreekbaar te maken?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Hartelijk dank voor de vragen. Ik wil eerst in navolging van mevrouw Oosters zeggen dat de cijfers zeker aanleiding zijn van grote zorgen. Het is heel goed dat de Student & Starter-fractie daar op deze manier aandacht voor vraagt. Dit onderwerp is al langer onderwerp van gesprek, ook in het overleg van de gemeente met studentenverenigingen en onderwijsinstellingen. Ik denk dat dit een extra aanleiding kan zijn om daar meer de nadruk op te leggen. Er zijn al veel initiatieven, bijvoorbeeld het netwerk Student en Zorg. Daarin werken wij samen. Ook is er het Centrum Seksueel Geweld. Dat is eigenlijk dé organisatie die mensen kan steunen.

Wij hebben hierover - ik beantwoord de vragen 1 en 3 tegelijk - veel aandacht voor contact met studentenverenigingen. Wij zullen dat blijven doen.

Het antwoord op vraag 2. Wij hebben zicht op de vertrouwenspersonen bij de onderwijsinstellingen. Daar is echt veel aandacht voor het herkennen en bespreekbaar maken van

seksueel geweld. De vertrouwenspersonen spelen daarbij een belangrijke rol; zij geven bijvoorbeeld nieuwe studenten tijdens de introductie voorlichting. Er worden ook verschillende welzijnsactiviteiten georganiseerd. Daarbij komt ook ongewenst seksueel gedrag aan de orde.

Het antwoord op vraag 4. De gemeente en de onderwijsinstellingen kunnen gezamenlijk meer doen dan alleen, bijvoorbeeld via het Centrum Seksueel Geweld Utrecht. Dat is eigenlijk het belangrijkste meldpunt. Dit centrum biedt hulp. Dit centrum is altijd gratis bereikbaar, zowel telefonisch als via de chat, zeven dagen per week en vierentwintig uur per dag. Wij zullen in de verschillende overleggen hier de nadruk op leggen.

Het antwoord op vraag 5. Het netwerk Student en Zorg heeft vastgesteld dat er inderdaad veel studenten met dit soort ervaringen zijn. Ook bij Vidius is dit herkend. Daar zijn extra vertrouwenspersonen werkzaam. Bekeken wordt of daar volgend jaar een speerpunt kan worden gemaakt.

Het antwoord op vraag 6. Het veiligheidsoverleg. Wij moeten in het veiligheidsoverleg hier veel aandacht voor hebben. Het onderzoek laat helaas zien dat dit nog steeds bikkelhard nodig is.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Welke rol ziet de burgemeester voor de universiteiten weggelegd? Wat kunnen die op dat gebied betekenen?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! De universiteiten hebben vertrouwenspersonen. Het is belangrijk dat die in het contact met studenten steeds op deze problematiek blijven wijzen. Wij zullen het gesprek, dat wij sowieso voeren, daarvoor gebruiken. De universiteiten vormen een belangrijke spreekbuis, ook in de richting van studenten.

Mevrouw **OOSTERS** (Student & Starter): Voorzitter! Dank voor de beantwoording. Ik vertrouw erop dat mijn vragen heel serieus worden genomen.

Ik denk dat het meldpunt bij weinig mensen bekend is. Het is misschien na een bepaald overleg met de koepels nog steeds niet bekend. Zou dat niet via een campagne of op een andere manier duidelijker moeten worden neergezet?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Ik vind dat eigenlijk een goede suggestie. Ik zal dat punt samen met de studenten en de universiteiten bespreken. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat het meldpunt bekender wordt? Wij kunnen het sowieso gezamenlijk organiseren.

3. Vragen van mevrouw Assen (PvdA), mede namens de heer Sungur (Denk), de heer Gilissen (VVD), mevrouw Streefland (CU), de heer Van Steeg (CDA), mevrouw Sturkenboom (Student en Starter), de heer Van Heuven (PvdD), de heer Bakker (D66) en de heer Vonk (GroenLinks) inzake "Zet bij elke gevaccineerde een stempel in het gele boekje".

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Alle fracties kregen deze week berichten over een Utrechter met een spierziekte, die afhankelijk is van een rolstoel en die gevaccineerd is in het UMC, maar geen stempel in zijn gele boekje kon krijgen. Dat betekent in de praktijk dat hij kosten moet maken als hij o.a. naar Duitsland wil reizen, terwijl elders gevaccineerden wél een stempel in hun gele boekje krijgen. Hierover is in de Tweede Kamer een motie aangenomen. In het ziekenhuis gevaccineerd worden, is geen keuze. Op deze manier worden mensen met een ziekte of handicap ongelijk behandeld. Het UMC verwijst naar de ziekenhuispas waarover gevaccineerde personen beschikken en waarop de vaccinatie staat. Deze pas voldoet niet omdat o.a. Duitsland de pas niet als

een geldig vaccinatiebewijs erkent. De fracties vinden dat hier een einde aan moet komen. Mensen die in het ziekenhuis zijn gevaccineerd, moeten met terugwerkende kracht een stempel in hun gele boekje krijgen. Alleen dan worden zij niet gedwongen om kosten te maken die anderen niet hoeven te maken.

De fracties hebben zich over de situatie geïnformeerd. Zij beseffen dat de werkdruk van het personeel van het UMC al lange tijd hoog is en dat het UMC formeel in zijn recht staat om in de gele boekjes geen stempel te zetten. Toch willen wij dat er voor deze situatie – die tot ongelijke behandeling leidt – zo spoedig mogelijk een oplossing komt. Gelijke behandeling is belangrijker dan het formele recht om de gele boekjes niet te stempelen.

1. Weet de wethouder of en, zo ja, hoe deze praktijk ook in andere ziekenhuizen en gemeenten speelt?
2. Deelt de wethouder de opvatting dat deze situatie betekent dat mensen ongelijk behandeld worden en dat daar een einde aan moet komen?
3. Welke inspanningen heeft de wethouder verricht om deze situatie op te lossen?
4. Welke oplossingen ziet de wethouder nu (nog) en hoe kan hij daar invloed op uitoefenen?
5. Wanneer het nodig is, wil de wethouder zich dan richten tot het ministerie van VWS om tot een oplossing te komen?

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Het beeld dat ik heb, is dat de meeste ziekenhuizen geen stempel zetten. Er wordt toegewerkt naar een Europese oplossing. Per 1 juli a.s. is er een digitaal corona certificaat. Dat moet ervoor zorgen dat mensen weer vrij door Europa kunnen reizen, mits zij zijn gevaccineerd of zijn getest of zij corona hebben doorgemaakt, dan wel daarvan herstellend zijn. Het gele boekje kan in een aantal landen wel degelijk worden gebruikt om dat land in te gaan. Daarom heeft onze GGD vrijwel vanaf het begin besloten om de boekjes gewoon te stempelen. Het is echter landelijk en Europees formeel geen geldige manier om een land in te komen. Daar begint de paarse krokodil. Dat ben ik met de vragenstellers eens.

Het antwoord op vraag 2. Wij hebben natuurlijk naar aanleiding van deze casus contact gehad met het UMCU. Ook het UMCU zegt de situatie verwarrend en onwenselijk te vinden. Het is echter zo dat patiënten van het UMCU soms zeer kwetsbare mensen zijn. Men kan niet voor een stempel terugkomen. Wij moeten echt proberen het aantal bewegingen te beperken, juist in het belang van de gezondheid. Het is helaas ook niet zo dat de GGD een stempel kan en mag zetten als de GGD niet zelf de prik heeft gezet. Dat is niet toegestaan. Er moet echt een oplossing komen voor de ongeveer 4000 patiënten van het UMCU. Hetzelfde geldt voor andere ziekenhuizen.

Het antwoord op vraag 3. Dit punt is naar aanleiding van deze casus besproken door het landelijke netwerk Acute Zorg. Het netwerk zal gesteund door de gemeente Utrecht dit onder de aandacht brengen van VWS en het RIVM. Er moet een oplossing komen. Dat wordt onze inzet.

Het antwoord op vraag 4. De uiteindelijke oplossing is de Europese oplossing, het digitale corona certificaat. Wij hebben contact gehad met een inwoner uit Amersfoort. Het principiële punt dat deze inwoner maakt, is zeer terecht. Het is nu aan minister De Jonge om te zeggen hoe wij dit probleem juridisch correct kunnen oplossen voor al die mensen die hun prik in een ziekenhuis hebben gehaald.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Wij danken de wethouder voor de inspanning die hij heeft geleverd. Wij ontvingen naar aanleiding van deze vragen veel e-mailberichten. Is er ook een optie voor mensen die niet digitaal zijn?

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! Dat vind ik een zeer terechte opmerking. Als men gewag maakt van een tweedeling en een kloof, dan is dit opnieuw een kloof. Ook dit punt zullen wij bij VWS onder de aandacht brengen. Daarom kiest onze GGD ervoor om het gele boekje te stempelen. Dat is niet ingewikkeld en werkt op veel plekken prima. De lobby gaat door om ook voor ziekenhuispatiënten de stempel te regelen. Het is aan minister De Jonge om daar een goede landelijke oplossing voor te vinden. Ik hoop dat wij deze tweedeling verder kunnen bestrijden.

4. Vragen van de heer El Abassi inzake Geen coffeeshop in Overvecht.

De heer **EL ABASSI** (DENK): Voorzitter! Overvecht is een prachtige wijk met vele uitdagingen op het gebied van werkgelegenheid, gezondheid en veiligheid. Zoals Redouan El Yaakoubi – een bewoner van Overvecht – gisteren zei, zijn deze uitdagingen van ons allemaal en zijn wij gezamenlijk verantwoordelijk. Vanuit die verantwoordelijkheid voelen wij ons genoodzaakt om vragen te stellen over een voorgenomen realisatie van een coffeeshop in Overvecht, die naar onze mening nimmer in Overvecht een plek hoort te krijgen.

De rechtbank Midden-Nederland heeft afgelopen vrijdag de komst van een coffeeshop op een bedrijventerrein in Overvecht verboden. De rechter zegt dat volgens de erfpachtvoorwaarden detailhandel en horeca niet zijn toegestaan. Wij hebben hierover de volgende vragen.

1. Hoe duidt het college het besluit van de rechter?
2. De vereniging van eigenaren zijn in beroep gegaan tegen de verleende vergunning omdat een coffeeshop in het gebouw het moeilijker maakt om verzekeringen af te sluiten en om de bedrijfslocaties te kunnen verkopen. Wat vindt het college van deze bezwaren?
3. Hoe rijmt het college de realisatie van een coffeeshop in Overvecht met de uitdagingen die de wijk kent op het gebied van veiligheid, rekening houdend met de veiligheidsrisico's die coffeeshops met zich meebrengen?
4. Is het college bereid om af te zien van een vergunningverlening voor een coffeeshop in Overvecht? Zo nee, waarom niet?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Dit dossier kent een lange geschiedenis en is al verscheidene keren – vorig jaar en twee jaar geleden – in de raad aan de orde gesteld. Veel van de vragen die nu zijn gesteld, zijn ook toen door de raad gewogen, ook de vraag waarom er op die plek een coffeeshop komt en wat de redenen zijn om die toe te staan.

Het antwoord op vraag 1. Het besluit van de rechter – zoals de heer El Abassi dat noemt – is een civiele procedure. Daar heeft de gemeente eigenlijk geen rol in. Het is een besluit dat is genomen op basis van een procedure tussen de vereniging van eigenaren enerzijds en de coffeeshopondernemer anderzijds.

Het antwoord op vraag 2. Tegen de vergunning die is verleend, zijn bezwaren ingediend. De gemeente heeft geoordeeld dat de vergunningen terecht zijn verleend.

Het antwoord op vraag 3. Op dit moment is de zaak onder de rechter. Dat betekent dat nu de rechter hierover zal oordelen. Dat is inderdaad een andere procedure dan de civiele procedure waaraan ik in het antwoord op vraag 1 refereerde.

Wij willen verwijzen naar een raadsbrief die al in 2019 is geschreven en waarover uitgebreid is beargumenteerd waarom er in Utrecht maximaal 17 coffeeshops bij kunnen komen en ook waarom alles afwegende dat ook op deze plek zou kunnen zijn. Dit debat heeft de raad al lang geleden gevoerd.

Het antwoord op vraag 4. Wij zijn in de laatste fase. Dit is niet meer aan de orde. De gemeente heeft geoordeeld dat de vergunning kan worden verleend. Het is nu aan de rechter om te beoordelen of de gemeente dat op een juiste manier heeft gedaan. Als dat zo is, wordt de vergunning verleend.

De heer **DEKKERS** (GroenLinks): Voorzitter! De burgemeester verwijst terecht naar discussies die eerder hebben plaatsgevonden, maar zij gaat inhoudelijk niet in op vraag 3. Is de burgemeester het met de GroenLinks-fractie eens dat het voor het tegengaan van overlast en ondermijning in Overvecht juist goed is als op verscheidene plaatsen in Utrecht en Overvecht gereguleerde verstrekking is van wiet en hasj, omdat dit beter is dan ongereguleerde straathandel?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Ik weet niet of ik die conclusie een-op-een kan overnemen. Het beleid in Utrecht is helder. In Utrecht is al er al lang geleden voor gekozen dat er ruimte is voor maximaal 17 coffeeshops. Het zijn er nu minder. Dat betekent dat als een aanvraag wordt gedaan, die moet worden gewogen. Dat is ook in dit geval gedaan. Daarbij wordt bijvoorbeeld de afstand tot scholen bekeken, de locatie en de eventuele kwetsbaarheden die dat met zich meebrengt. Daarbij wordt natuurlijk ook de wijze bekeken waarop de ondernemer zijn werk moet doen. Ik denk dat dit allemaal is afgewogen langs de meetlat die de raad zelf heeft vastgesteld en dat op basis daarvan de gemeente heeft beoordeeld dat deze locatie passend is. Zo is het gegaan. Vervolgens krijgt het recht zijn loop. Dat betekent dat er niet alleen een civiele procedure speelt, maar ook dat er tegen de vergunningverlening door de gemeente bezwaar is gemaakt. Het is nu aan de rechter om te oordelen of de gemeente dat op een goede manier geeft gedaan.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp de beantwoording van de burgemeester heel goed, maar ook is er de vraag met betrekking tot de wenselijkheid dan wel onwenselijkheid van de voorliggende situatie voor de identiteit van een woonwijk. Wat vindt de burgemeester daarvan, los van de procedure?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Dat is in dit geval lastig te beoordelen. Uiteraard ook de wenselijkheid op die plek - zo heeft de raad dat in de spelregels vastgesteld - is gewogen. Ook dat punt is bekeken. Ook daarover is geoordeeld dat de specifieke plek in dit geval kan omdat die past binnen de criteria zoals de gemeente die heeft vastgesteld. Ik moet vaststellen dat wij geen wijken buiten beschouwing kunnen laten als is besloten dat er meer coffeeshops mogen komen. Wij kunnen van bepaalde locaties wel vaststellen dat ze te dicht bij een school zijn en ook dat er allerlei andere redenen zijn waarom een coffeeshop daar onwenselijk is. Ik begrijp wel dat die discussie er is, maar in het licht van wat er eerder is afgesproken betekent dat niet dat bijvoorbeeld Overvecht van een coffeeshop kan worden uitgesloten. Dat sluit dan niet aan bij de afspraken die de raad daarover eerder heeft gemaakt. Ik vraag mij echter ook af of dat überhaupt zou kunnen.

De heer **EL ABASSI** (DENK): Voorzitter! Ik ben inderdaad op de hoogte van de gesprekken en debatten die hierover hebben plaatsgevonden. Wij weten wat het standpunt van de DENK-fractie hierover is. Ik denk dat de burgemeester terecht verwijst naar de raad en naar de mening van de raad, maar het is bekend dat de burgemeester heeft gezegd dat voor de veiligheid in Overvecht € 1 miljard nodig is. Wij weten dat de experts zeggen dat een coffeeshop een criminaliteit aanzuigende werking heeft. Als het verbeteren van Overvecht aan de orde is, is de burgemeester het dan met mij eens dat wij ervoor moeten zorgen dat de coffeeshop niet in deze wijk komt?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Het genoemde bedrag van € 1 miljard was voor heel Nederland. Uiteraard moet daar een goed deel van naar Overvecht en Utrecht.

De heer El Abassi betrekt de stelling dat het op voorhand vaststaat dat de komst van een coffeeshop tot een bepaald gedrag leidt. Net zo goed als ik de heer Dekkers niet helemaal gelijk kon geven, kan ik dat in dit geval ook de heer El Abassi niet.

Het laatste punt. De gemeente heeft deze vergunning verleend. De situatie is zodanig dat de rechter erover oordeelt. Als ik in mijn functie word gevraagd om een mening, zou ik als ik die gaf de rechtsgang ondermijnen. Dat kan ik natuurlijk niet doen.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Wij zijn aan het einde gekomen van dit vragenuur. Ik dank u voor uw aandacht en wens u een heel fijne avond toe.

De voorzitter sluit daarop, te 17.29 uur, het vragenuur.

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur – 3 juni 2021

Digitaal vragenuur, gehouden op donderdag 3 juni 2021 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer Wijmenga.

Aanwezig zijn de leden: Assen, Bakker, Gilissen, Te Hoonte, Işik, Oosters, Saïah, Sturkenboom, Vonk en Zwinkels.

Voorts zijn aanwezig de fractiemedewerkers: Boudens en Şimşek.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Diepeveen, Eerenberg, Van Hooijdonk, Klein, Van Ooijen, Verschuure en Voortman.

Griffier: De heer Corten.

Opening van het vragenuur.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Hartelijk welkom bij het vragenuur van de gemeenteraad van Utrecht.

1. Vragen van de heer Şimşek (DENK) inzake Verleende vergunning niet conform procedure.

De heer **ŞIMŞEK** (DENK): Voorzitter! Op donderdag 15 april jl. hebben wij in het vragenuur vragen gesteld over het met ingang van 19 april a.s. bij de plaatsing van bouwcontainers onttrekken van parkeerplekken. Wethouder Van Hooijdonk heeft gezegd dat daartoe geen vergunning is verleend. Op vrijdag 16 april jl. is de vergunning echter wél verleend op basis van artikel 2.9 van de Algemene Plaatselijke Verordening. De aanvraag van de vergunning is nooit bekendgemaakt. Volgens de Gemeentewet is de gemeente verplicht om haar besluiten met betrekking tot de algemeen verbindende voorschriften – zoals de Algemene Plaatselijke Verordening – bekend te maken. Als dat niet gebeurt, treedt op basis van artikel 3:40 van de Algemene Wet Bestuursrecht het besluit niet in werking.

1. Waarom is het voorgenomen besluit niet officieel bekendgemaakt via www.officiëlebekendmakingen.nl?
2. Wat doet het college nu blijkt dat het besluit niet in werking is getreden omdat de vergunning niet conform de procedure is verleend?
3. Wanneer gaat het college handhaven op grond van door buurtbewoners ingediende handhavingsverzoeken? Op donderdag 15 april jl. ontvingen buurtbewoners van aannemer

Hemubo een brief – voorzien van een dagtekening van 14 april 2021 – waarin staat dat de gemeente locaties heeft aangewezen waar de bouwcontainers worden geplaatst, maar dat daartoe een vergunning is verleend met een dagtekening van 16 april 2021.
4. Wat vindt het college ervan dat aannemer Hemubo onder buurtbewoners onjuiste berichten verspreidt?
5. Wat doet het college om ervoor te zorgen dat burgers niet worden misleid?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Het is volgens mij de derde keer dat de DENK-fractie over deze kwestie vragen stelt. Ook op 22 april jl. heeft deze fractie er vragen over gesteld. Al in een eerder vragenuur heb ik gezegd dat de communicatie met de omgeving niet goed is verlopen. Wij leren daar echt van. Wij willen bij toekomstige aanvragen voor vergunningen met een vergelijkbare omvang en duur van die waar de vragen over zijn gesteld dat de omwonenden en andere belanghebbenden eerder worden geïnformeerd. Wij bekijken op welke manier wij dat het beste kunnen doen. De vergunning waarvan nu sprake is, is een vergunning op grond van de APV. Voor deze vergunning geldt niet de verplichting die bekend te maken via de door de vragensteller genoemde website. De artikelen in de Gemeentewet waar de vragensteller naar verwijst, gaan over de bekendmaking van algemeen verbindende voorschriften. Een vergunning is simpelweg geen algemeen verbindend voorschrift. Een vergunning kan daarom op verschillende manieren bekend worden gemaakt. Er is geen verplichting om een digitaal exemplaar te publiceren.

Het besluit is in dit geval bekendgemaakt door het de aanvrager toe te sturen, conform de Algemene wet bestuursrecht. Hiermee is de vergunning voldoende bekendgemaakt. De handhavingsverzoeken waar de vragensteller over spreekt, gaan over het handelen zonder vergunning. Daarvan is hier geen sprake. De vergunning is op 16 april jl. conform de geldende procedure verleend.

Ik heb de vragen 4 en 5 beantwoord door in algemene zin te stellen dat de communicatie door Hemubo gebrekkig is verlopen. De gemeente kan bij het verbeteren daarvan een rol spelen.

De heer **ŞIMŞEK** (DENK): Voorzitter! Ik ben benieuwd hoe de wethouder uitlegt dat wethouder Van Hooijdonk eerder zei dat de vergunning niet is verleend. De wethouder zegt nu dat de vergunning wél is verleend.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Wethouder Van Hooijdonk heeft de vragen op 15 april jl. beantwoord. Dat was een donderdag. De vergunning is verleend op 16 april jl., een dag later. Ik ga ervan uit dat toen wethouder Van Hooijdonk de vragen beantwoordde, de vergunning inderdaad nog niet was verleend. Dat gebeurde een dag later.

2. <u>Vragen van de fracties van PvdA, Student & Starter en DENK inzake Oproep Opkoopverbod ook in Utrecht</u>.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! De PvdA-fractie heeft kennisgenomen van een artikel in Het Financieele Dagblad. Daarin staat hoe beleggers in grote steden steeds vaker huizen opkopen en tegen hogere prijzen verhuren. Met deze hoge koopprijzen verdringen zij de normale woningzoekenden die met hun kleinere portemonnee niet met de beleggers kunnen concurreren. Dat hoort niet: iedereen moet zeker kunnen zijn van fijn en betaalbaar wonen in de stad, maar op deze manier wordt dat onmogelijk. Het is een goede zaak dat veel gemeenten deze problemen bij het Rijk aankaarten en een koopverbod voor beleggers willen organiseren. Wij vinden het echter zeer

teleurstellend dat Utrecht zich nog niet bij deze gemeenten heeft aangesloten. Om deze reden stellen wij de volgende vragen.

1. Is het college op de hoogte van dit artikel? Zo ja, wat vindt het college daarvan?
2. Wat is de verklaring van het college dat Utrecht niet in dit artikel wordt genoemd?
3. Wat heeft het college de afgelopen periode gedaan om het opkoopverbod ook in Utrecht mogelijk te maken?
4. Is het college bereid om in VNG-verband de formatterende partijen alsnog een brief te sturen waarin ook Utrecht oproept om het opkoopverbod landelijk in te voeren? Zo nee, waarom niet?
5. Staat het college ervoor open de Utrechtse woningcorporaties te verzoeken geen woningen meer aan beleggers te verkopen? Zo nee, waarom niet?
6. Is het college bereid in de Merwedekanaalzone met de ontwikkelaar vast te leggen dat woningen niet aan de beleggers worden verkocht? Zo nee, waarom niet?
7. Is het college bereid om ook met de Nederlandse Vereniging van Makelaars de afspraak te maken dat de bestaande woningen niet door een belegger worden verkocht? Zo nee, waarom niet?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Ik denk dat ik de heer Işik en zijn medevragenstellers op een aantal punten gerust kan stellen. Wij zijn van de situatie op de hoogte. Wij vinden dat betaalbare koopwoningen beschikbaar moeten blijven voor eigenaar-bewoners. Daarom zijn wij al geruime tijd met het Rijk in gesprek over maatregelen om het opkopen van woningen door beleggers terug te dringen. Dat heeft ervoor gezorgd dat de minister sowieso met een wetvoorstel voor opkoopbescherming is gekomen. BZK heeft ons bij het ontwerpen van dit wetvoorstel nauw betrokken. Wij zijn net als de in het artikel genoemde andere steden bezig met de voorbereiding van een voorstel voor invoering.

Utrecht wordt in het artikel wel degelijk genoemd. In het artikel staat dat de woonwethouders van de zeven grootste steden van Nederland denken de regel snel in te zetten als de Eerste Kamer er later dit jaar mee instemt. Wij behoren tot de zeven grootste steden, dus wij worden genoemd, maar wij hebben de media niet aan een lijntje en dat is maar goed ook. Wij hebben dit Het Financieele Dagblad desgevraagd laten weten. In tegenstelling tot andere steden hebben wij net als Amsterdam nog geen concrete datum genoemd wanneer wij de opkoopbescherming invoeren. Wij hebben dat bewust gedaan omdat wij het belangrijk vinden een voorstel zorgvuldig voor te bereiden. Zowel bij de voorbereiding als bij de invoering trekken wij met de G4 en Eindhoven samen op. Men kan erop vertrouwen dat wij de raad zo snel mogelijk een voorstel zullen doen. Zodra wij meer duidelijkheid kunnen geven over de wijze en het moment van invoering komen wij daarop bij de raad terug.

Het antwoord op vraag 3. Naast de eerdergenoemde betrokkenheid bij het ontwerp van het wetsvoorstel hebben wij bij de consultatie gezamenlijk met de G4 en Eindhoven de minister een brief gestuurd met onze reactie op het wetsvoorstel.

Het antwoord op vraag 4. Omdat wij al in december jl. de G4 en Eindhoven een brief hebben gestuurd, zien wij geen noodzaak om opnieuw een brief te sturen. Wij blijven er in de lobby wél aandacht voor vragen.

Het antwoord op vraag 5. In de raadsbrief over betaalbare koopwoningen van maart 2020 hebben wij gesteld dat de woningbouwcorporaties standaard een zelfbewoningplicht opleggen als ze woningen verkopen.

Het antwoord op vraag 6. In dezelfde raadsbrief hebben wij gezegd dat voor de betaalbare koopwoningen die in de Merwedekanaalzone zullen worden gebouwd een zelfbewoningplicht wordt opgelegd.

Het antwoord op vraag 7. Onze voorkeur blijft om de route van de zelfbewoningplicht te bewandelen. Wij bereiden ons voor op de invoering van de opkoopbescherming in de gemeente Utrecht.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Dank voor het beantwoorden van de vragen. De Eerste Kamer wacht op de reactie van de minister en de minister moet een aantal vragen beantwoorden. In hoeverre zet het college zich in om de procedure van de behandeling van het conceptwetsvoorstel bij de Eerste Kamer te versnellen?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Wij zijn langs ambtelijke en politieke lijnen voortdurend met Den Haag in contact om de behandeling te bevorderen.

3. Vragen van de heer Bakker (D66), mevrouw Assen (PvdA), de heer Gilissen (VVD), mevrouw Sturkenboom (Student & Starter) en de heer Vonk (GroenLinks) inzake komen de vaccinatiebus en mobiele prikteams er in Utrecht al aan?

De heer **BAKKER** (D66): Voorzitter! De vaccinatiecampagne komt nu flink op stoom. En dat is goed nieuws! Want alleen vaccineren biedt ons de weg terug naar meer vrijheid. Huisartsen trokken aan de bel vanwege hun zorg over een vaccinatiekloof: vooral in kwetsbare wijken blijft de bereidheid tot vaccineren achter, met (nog) grotere gezondheidsverschillen tot gevolg. Eerder zijn hierover mondelinge vragen gesteld. Communicatie en het tegengaan van wat Aboutaleb (Rotterdam) een 'giftige tegencampagne' noemt, is erg belangrijk en vormt de basis. Wij kunnen het belang van vaccineren en het redden van levens niet vaak genoeg benadrukken. Nu de vaccins in grote aantallen beschikbaar komen, ligt ook de weg open om actiever te vaccineren. Denk hierbij aan het inzetten van een vaccinatiebus en mobiele prikteams die op plekken komen waar de vaccinatiegraad laag is. Of het vaccineren op plekken waar (relatief) veel mensen komen die wij slecht bereiken: moskeeën/kerken, de markt, winkelcentra, buurthuizen, sportverenigingen, OV-knooppunten en bibliotheken. Denk ook aan het organiseren van campagnes zoals in Tel Aviv waar bij een coronavaccinatie gratis pizza's werd uitgedeeld. De fracties van D66, PvdA, VVD, Student & Starter en GroenLinks stellen de volgende vragen.

1. Is het college het met de vragenstellers eens dat wij actiever moeten prikken en dat dit prikken zo breed mogelijk moet gebeuren, eventueel met onconventionele middelen, zoals het inzetten van een vaccinatiebus en mobiele prikteams?
2. Zo ja, waar denken de gemeente en GGDrU dan aan en op welke termijn moet dat gebeuren? Wordt de raad dan up-to-date gehouden?
3. Vindt ook het college dat men moet beginnen op plekken waar de vaccinatiebereidheid relatief laag is, zoals in Overvecht, Kanaleneiland, Zuilen en Ondiep?
4. Worden door de gemeente en de GGDrU gesprekken gevoerd met huisartsen en sleutelfiguren in de wijk over hoe dit fijnmazige prikken eruit moet zien?

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Het college is het in beginsel zeer eens met de vragenstellers over het verkleinen van de vaccinatiekloof en dat het dan helpt om kleinschalig en fijnmazig te werk te gaan. Wij moeten in Nederland een grootschalige kleinschaligheid bewerkstelligen. Wij kunnen dat niet alleen doen.

Het antwoord op vraag 1. De GGD beoogt het opschalen van de huidige capaciteit. Het aantal prikken wordt 27.000 per dag. Daarna worden stappen gezet om uit te komen bij fijnmazigheid. De

GGD bezit inmiddels vijf vaccinatiebussen. Die kunnen worden gebruikt, maar inzake het vaccin dat daar om logistieke redenen uitermate geschikt voor is, het Janssen-vaccin, is het de vraag of dat geschikt zal zijn voor die fijnmazige en kleinschalige vaccinaties omdat dan een brede doelgroep moet kunnen worden bediend. Op het landelijke podium leven nog vragen alvorens de volgende stap te kunnen zetten, maar wij zijn het er zeer mee eens dat dit moet gebeuren.

Het antwoord op vraag 2. De termijn is "zo snel mogelijk". Wij moeten eerst duidelijkheid krijgen over de vraag welk vaccin wij mogen gebruiken. Ik zal de raad in de coronabrief op de hoogte houden van de aanstaande concrete ontwikkelingen.

Het antwoord op vraag 3. Ik ben het er zeer mee eens dat wij moeten beginnen op plekken waar de vaccinatiebereidheid laag is. Men geeft daarvan een aantal voorbeelden waar ik het mee eens ben.

Het antwoord op vraag 4. Ja, het fijnmazige prikken betekent dat in de wijken moet worden gewerkt en dat er sleutelfiguren aan moeten worden verbonden. Daar hoort veel communicatie bij, zoals informeren en ontzenuwen van desinformatie, het in kaart brengen van no-shows en het gemakkelijker maken van vaccinatiekeuzen. Langs die drie lijnen zullen wij met onze sleutelfiguren wijkaanpakken formuleren.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Wat de wethouder zegt, klinkt goed: wijkaanpakken maken. Ik denk dat dit past bij de opgave die in de stad Utrecht zelf ligt. Wat ik nog een beetje mis, is de zeer hoge urgentie. Wat zal de wethouder morgen anders doen? Volgens de vragenstellers gaan wij echt de wijken in, bij wijze van spreken van deur tot deur, om ervoor te zorgen dat de mensen de prik plannen en gaan halen. Wat zal de wethouder anders doen nu hij wordt geconfronteerd met deze vragen van de raad?

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! De urgentie van de raad is ook mijn urgentie. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren. Ik heb zojuist één van de dilemma's geschetst, bijvoorbeeld de vraag of wij het Janssen-vaccin mogen gebruiken. Het antwoord op deze vraag is nu: "nee". Er worden landelijk gesprekken over gevoerd. Een ander punt is de veiligheid. De GGD maakt zich zorgen over de toenemende agressie. Het is vervelend dat ik dit moet zeggen, maar als kleinschalige locaties worden gebruikt, is het de vraag of de veiligheid van het personeel kan worden gewaarborgd. Uw urgentie is echter ook de mijne. Wij zullen op alle podia maximaal de druk verhogen om onze slag te slaan.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Ik krijg bij de woorden van de wethouder weliswaar het gevoel van urgentie, maar wat ik minder goed begrijp, is waarom andere gemeenten toch eerder zijn met hun maatregelen.

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet precies weet hoe de systemen werken. Ik ken een voorbeeld uit Harlingen. Sommige vaccins hebben een zeer koude vriezer nodig. Dat levert logistieke problemen op. Het kan zijn dat andere gemeenten die problemen hebben opgelost. Ook is niet elk vaccin voor elke doelgroep geschikt. In mijn visie zouden wij afspraakvrij moeten kunnen werken. Wij hebben dan een vaccin nodig dat breed kan worden ingezet. Als een bus wordt uitgerust met Pfizer of Astra-Zenica kan niet iedereen worden geholpen. Ik wil op zo'n kleinschalige plek geen mensen wegsturen. Als dat gebeurt, is de kans dat de mensen terugkomen erg klein. Het prikken moet in één keer goed gebeuren en moet in één keer raak zijn.

De heer **BAKKER** (D66): Voorzitter! Ik hoop dat het snel zal lukken en dat onze vragen een aanmoediging zijn om alles uit te proberen.

In Amsterdam wordt gewerkt met een vaccinatiekrant die alle inwoners in de brievenbus krijgen. Wil de wethouder hetzelfde in overweging nemen en de raad via de coronabrief melden of dat ook hier mogelijk is?

De heer **EERENBERG** (wethouder): Voorzitter! Ik zal die mogelijkheid zeker bekijken. Ik ben vanmiddag op werkbezoek geweest bij de sleutelfiguren van het vaccineren in Overvecht. Die zeggen juist dat wij ervoor moeten zorgen dat de communicatie erg lokaal is. Zij vragen of zij de mensen kunnen aanspreken. Deze mensen zijn minder grote fans van posters en kranten. Die landen bij sommige doelgroepen minder goed. Ik zal bekijken wat in Amsterdam speelt en kom daar in de coronabrief op terug. In principe is onze inzet mond-tot-mond reclame via sleutelfiguren. Dat werkt het best.

4. Vragen van de heer Saïah (D66) inzake Kleine verenigingen moeten aan de bak vanwege nieuwe wet.

De heer **SAIAH** (D66): Voorzitter! Per 1 juli a.s. moeten alle verenigingen, stichtingen en coöperaties voldoen aan de nieuwe wetgeving voor zorgvuldig bestuur. Het Burgerlijk Wetboek stelt nieuwe eisen aan bestuurders van verenigingen, groot en klein. De meest in het oog springende wijziging betreft de hoofdelijke aansprakelijkheid van de bestuurders bij een failliet of ernstig financieel tekort. Een bestuurder moet kunnen aantonen dat hij niet nalatig is geweest en behoorlijk heeft bestuurd. Kan hij dat niet, dan is hij privé aansprakelijk. Het is daarom enorm belangrijk dat elke stichting of vereniging een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering afsluit. Maar deze wet brengt meer wijzigingen met zich mee, waarvan het van belang is dat stichtingen en verenigingen in de stad er kennis van nemen. Uit onderzoek onder 36.000 verenigingen en stichtingen blijkt dat ruim 62% van de besturen van verenigingen en stichtingen nog nooit van de WBTR heeft gehoord. Van de andere 38% heeft twee derde nog geen idee hoe invulling te geven aan de wettelijke verplichtingen. Conclusie: 86% van de besturen is nog niet in actie gekomen. Dat zijn tekenende cijfers. Dit meldt de Vereniging Nederlandse Organisaties Vrijwilligerswerk (NOV). De onbekendheid met de WBTR wordt mede veroorzaakt doordat er in de media weinig aandacht is; je leest en hoort er in de pers weinig over. De coronacrisis vraagt terecht alle aandacht. Daarenboven circuleert op internet inmiddels een woud aan webinars en stappenplannen inclusief aanbiedingen voor juridisch advies tegen betaling. Want juist de kleine verenigingen ontberen vaak expertise op dit gebied. Voor de D66-fractie is Utrecht een stad die verrijkt wordt met verenigingen en stichtingen. Daarom stelt ze de volgende vragen.

1. Kan het college beoordelen of de cijfers uit het onderzoek van de NOV vergelijkbaar zijn met de situatie in de stad Utrecht?
2. Op welke wijze kan het college samen met partners - zoals de Vrijwilligerscentrale en Sport Utrecht - de vinger aan de pols houden om zicht te hebben op het proces?
3. Welke acties onderneemt de gemeente samen met partners om de wettelijke wijziging onder de aandacht te brengen van de verenigingen en stichtingen in de stad?
4. Is het college bereid hieraan in de communicatie-uitingen van de gemeente aandacht te besteden? Zo nee, waarom niet?

In Kerkrade heeft de lokale sportstichting bekendgemaakt de sportverenigingen in Kerkrade

gratis te steunen met een WBTR-scan. Voor dit initiatief is samenwerking gezocht met het Juridisch Sportloket. Sport Utrecht is iets soortgelijks aan het doen, maar ik weet niet of dat ook het geval is bij welzijnsinstellingen of het onderwijs.

5. Ziet de wethouder kans om samen met koepelorganisaties uit de stad iets soortgelijks op te zetten?

De heer **VAN OOIJEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Het is voor ons lastig om te beoordelen of de cijfers van het onderzoek van de NOV vergelijkbaar zijn voor Utrecht. Wij gaan ervan uit dat de meeste verenigingen hun energie en aandacht richten op het herstarten van de activiteiten. De vrijwilligerscentrale Utrecht heeft uitgebreid aandacht besteed aan de nieuwe wet en heeft dat naar voren gebracht in de nieuwsbrieven en op de sociale media. De vrijwilligerscentrale Utrecht heeft ook een webinar georganiseerd. Er zijn zesentwintig organisaties aanwezig geweest. Ook Sport Utrecht is al een tijdje bezig om de nieuwe wet bekender te maken.

Het antwoord op vraag 2. Via de contacten van de vrijwilligerscentrale en Sport Utrecht houden wij de vinger aan de pols. Het beeld is dat veel van wat nu in de WBTR extra wordt vastgelegd als verplichting in de praktijk al gangbaar is. Wij zijn echter alert op de kleine verenigingen.

Het antwoord op vraag 3. Er zijn zowel een stappenplan als uitgebreide informatie beschikbaar op de website van Sport Utrecht. Er zijn veel antwoorden op vragen en contactgegevens beschikbaar, alsmede adviseurs en webinars. Wij bieden ook modelstatuten aan.

Het antwoord op vraag 4. Wij bereiken de meeste verenigingen via onze partners. Die hebben vaak een meer direct contact dan wij. Wij bekijken of wij ook via de gemeentelijke kanalen extra kunnen communiceren. Die kunnen vaak mensen bereiken die wij via de branche en de koepels niet bereiken.

Het antwoord op vraag 5. In feite doen wij dat al. De koepelorganisaties blijven beschikbaar om hulp te kunnen bieden.

De heer **SAIAH** (D66): Voorzitter! Dank voor de beantwoording. Als het mogelijk is om de eigen communicatiekanalen te gebruiken, juist voor kleine verenigingen, zou dat enorm helpen.

5. <u>Vragen van de heer Te Hoonte (VVD), mede namens de fracties van SP, PvdD en Stadsbelang Utrecht, inzake de groei van het leerlingaantal Onder De Bogen</u>.

De heer **TE HOONTE** (VVD): Voorzitter! De gemeenteraad heeft signalen ontvangen over de basisschool Onder De Bogen Leidsche Rijn Centrum. De school zou voornemens zijn om in het volgende schooljaar een aantal groepen te huisvesten in een andere school van de KSU op de Jazzsingel. Deze locatie ligt op enige afstand, met daartussen ook enkele fysieke barrières. De tijdelijke huisvesting zou in afwachting zijn van de uitbreiding van de locatie Onder De Bogen. Zowel in het MPR 2020 als in het MPR 2021 staat dat de uitbreiding van de school is gepland op Kavel G3 van Leidsche Rijn Centrum. De start van de uitvoering is in 2021 en de oplevering is in 2022. Wij hebben hierover de volgende vragen.

1. Is het correct dat de KSU voornemens is om leerlingen van Onder De Bogen tijdelijk te huisvesten op de Jazzsingel? Hoe beoordeelt het college deze situatie in relatie tot de gemeentelijke taken op het gebied van onderwijshuisvesting voor scholen en onze huisvestingsverordening?
2. Acht het college het een acceptabele oplossing om tijdelijk enkele groepen aan de Jazzsingel

onder te brengen, mede in het licht van de voor leerlingen onrustige coronajaren?
3. Is de start van de bouw in 2021 en de oplevering in 2022 van de uitbreiding nog haalbaar? Waarom is de uitbreiding niet eerder gerealiseerd? Was het college op de hoogte van de eventuele snellere groei aan ruimtebehoefte van Onder De Bogen?
4. Zijn alternatieven denkbaar en realiseerbaar voor tijdelijke huisvesting van Onder De Bogen in of dichter bij de hoofdlocatie, bijvoorbeeld door lokalen of ruimten te lenen van de andere school in het gebouw, de Vrijstaat, het Plantsoen van Boedapest, of door het plaatsen van tijdelijke lokalen, bijvoorbeeld op de cultuurkavel?
5. Kan het college de toezegging doen dat er voor de leerlingen en de ouders over deze situatie vóór de zomervakantie duidelijkheid zal bestaan?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Wij hebben hierover met het schoolbestuur contact gehad. Dat zegt dat voor het nieuwe schooljaar, 2021-2022 een nevenruimte van Onder de bogen wordt ingezet voor de groei. Daarom zal er dat schooljaar geen sprake zijn van huisvesting bij de Jazzsingel. Het college en het schoolbestuur zoeken voor de periode daarna een passende oplossing. Die zal afhankelijk zijn van de groeisnelheid van de scholen. Het college beoordeelt deze casus net als andere gevallen waar behoefte is aan extra ruimte voor een school. Wij hanteren daar inderdaad de verordening huisvesting scholen voor, zoals die afgelopen januari door de raad is vastgesteld. Daarin is voor basisscholen een maximale afstand van 1.000 m vastgelegd.

Het antwoord op vraag 2. Net zoals ik bij het antwoord op vraag 1 zei, is dat op dit moment niet aan de orde. Ik heb het bestuur laten weten een tijdelijke oplossing te hebben gevonden binnen het eigen schoolgebouw van Onder de bogen in de Madridstraat.

Het antwoord op vraag 3. Dat de school groeit, is bij het college bekend. Het heeft geconstateerd dat het project vertraging heeft opgelopen. Dit heeft tot gevolg dat er behoefte is aan tijdelijke huisvesting. Ik heb hier staan dat volgens de huidige planning de oplevering zal plaatsvinden in de zomer van 2023. Het college en het schoolbestuur zoeken voor de gehele periode tot de daadwerkelijke oplevering naar een passende tijdelijke oplossing. Dat is dan inderdaad afhankelijk van de groeisnelheid van de scholen.

Het antwoord op vraag 4. Er zijn in de omgeving geen alternatieve onderwijslocaties beschikbaar. Andere scholen hebben de ruimte zelf nodig of zijn aan het verbouwen, waardoor gebruik bij een andere school niet mogelijk is. Nu is dat echter nog niet aan de orde. De vraag over bijvoorbeeld het bijplaatsen van noodlokalen of het huren van ruimte bij derden vraagt van de gemeente grote investeringen. Dat is pas aan de orde op het moment dat niet kan worden voorzien in extra ruimte binnen het bestaande onderwijsvastgoed. Daarom zijn wij daar heel terughoudend in.

Het antwoord op vraag 5. Het is aan de schoolbesturen om te besluiten op welke plek de kinderen komend schooljaar les zullen krijgen. Bij hebben begrepen dat het schoolbestuur vandaag de ouders heeft geïnformeerd over de oplossing die is gevonden. Dat is op de locatie van Onder de bogen.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Wij ervaren vaker dat dit soort projecten vertraging oploopt, met alle gevolgen van dien. Wij denken daar verscheidene oorzaken van te zien, afgaande op wat wij horen. De onderhandelingen van de gemeente en de schoolbesturen spelen daar een rol bij. Ziet de wethouder gelegenheid om dat in het belang van de kinderen beter te laten lopen?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Binnenkort hebben wij opnieuw een

informatiebijeenkomst om de raad te vertellen hoe het met verscheidene projecten gaat. Ik moet eerlijk bekennen dat ik in dit geval niet de precieze oorzaak van de vertraging ken. Ik weet niet of die al dan niet te maken heeft met de periode van de afgelopen tijd, of met de afstemming. Wij willen er echter, met het belang van de kinderen voor ogen, zeker zo veel mogelijk snelheid in houden. Dat heeft onze voorkeur.

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Voorzitter! De wethouder zegt dat veel oplossingen afhangen van groeisnelheden. Wanneer is daar wat meer zicht op?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Dat ligt aan verschillende dingen. Een factor is dat voor nieuwe leerlingen het aanmeldbeleid zal gelden, waardoor een kind vanaf het derde jaar kan worden ingeschreven en vanaf het vierde jaar kan beginnen. Er zijn kinderen die op verschillende scholen zijn aangemeld - daar wordt op hen gerekend - waardoor waarschijnlijk wat plekken open zullen vallen. De oktobertelling is altijd het moment waarop wij weten hoeveel kinderen overal zijn.

De heer **SAIAH** (D66): Voorzitter! Vandaag hebben wij van een groep ouders gehoord dat het enige zorgpunt van de school op dit moment de gymzaal is. Er is een kans dat de groepen 1 en 2 minder bewegingstijd krijgen. Ik wil de wethouder vragen om dat punt nogmaals specifiek te bekijken.

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Daar kan ik op dit moment niets over zeggen. Het schoolbestuur bepaalt hoe dat wordt ingericht. Ik begrijp de vraag van de heer Saïah echter zodanig dat ik de boel in de gaten zal houden, zodat er geen dingen onder druk komen te staan.

De heer **TE HOONTE** (VVD): Voorzitter! Ik verbaas mij een beetje over het antwoord van de wethouder. Zij zegt dat er niet kan worden bij gehuurd, terwijl wij horen dat bij de andere school juist sportvoorzieningen zullen worden gehuurd, zodat de speellokalen voor het onderwijs kunnen worden gebruikt. Kan de wethouder daarop reageren?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Wat de heer Te Hoonte zegt, is mij niet bekend. Ik zal dat bekijken. Als daar nieuwe dingen over te melden zijn, zal ik ervoor zorgen dat de raad dat te weten komt.

6. <u>Vragen van mevrouw Meerding (VVD), mevrouw Streefland (ChristenUnie), de heer Van Steeg (CDA), de heer Van Deún (PVV) en de heer Wiegant (SP) inzake Stop nepbedelaars</u>.

Mevrouw **MEERDING** (VVD): Voorzitter! Op maandag 31 mei jl. ontving de raad een brief van ondernemers uit de Kanaalstraat en de Damstraat. Deze ondernemers roepen de gemeente op om een (plaatselijk) bedelverbod in te stellen omdat zij de toenemende overlast van nepbedelaars zat zijn. Eerder al diende de VVD-fractie met vele andere fracties schriftelijke vragen in over de aanpak van de nepbedelaars die zich toen vooral in de binnenstad bevonden. Inmiddels is bekend dat de nepbedelaars Oost-Europees zijn. Zij veinzen vaak een handicap. Dat ondernemers nu opnieuw zeggen serieuze overlast van nepbedelaars te hebben, brengt de fracties van VVD en ChristenUnie tot de volgende vragen.

1. Herkent de burgemeester dit signaal van overlast? Hoe reageert zij daarop? In de beantwoording van de schriftelijke vragen is gezegd dat de politie tegen nepbedelaars kan optreden. Toch wordt

daar in de praktijk terughoudend mee omgegaan, waardoor ondernemers denken dat er niets gebeurt.
2. Is het college bereid een deelverbod te onderzoeken waarbij bedelen alleen strafbaar is als er nepbedelaars van georganiseerde bendes mee zijn gemoeid? Zo nee, waarom niet?
3. Ziet de burgemeester nog andere mogelijkheden om de overlast aan te pakken, bijvoorbeeld door strenger te handhaven? Voorts zijn er ook signalen dat de nepbedelaars slachtoffer kunnen zijn van mensenhandel of dat zij in een andere kwetsbare en afhankelijke positie zijn terechtgekomen.
4. Is de burgemeester bereid om naast intensieve controles en optreden tegen overlast ook te onderzoeken in hoeverre er sprake is van mensenhandel of van een andere vorm van uitbuiting en om de slachtoffers daarvan te helpen?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Ik herken het signaal. Ik ben recent bij de ondernemers geweest. Ik neem dat signaal zeer serieus. De ondernemers hebben echt last van de nepbedelaars. Wij hebben vanmiddag een deelverbod besproken, maar dat is niet mogelijk. Als een verbod wordt georganiseerd, is dat een algemeen verbod op bedelen, maar de proportionaliteit die mevrouw Meerding zoekt, moet dan komen uit het handhavingsbeleid en de instructies. Daarin kan worden vastgesteld dat men dit alleen maar in de handhaving oppakt als een soort last resort als alle andere maatregelen niet helpen. Dat doen wij alleen in bepaalde situaties. In de handhaving kunnen wij de nuance zoeken, maar niet in de regelgeving. Op dit moment wordt met gebiedsmanagers en met mensen die de handhaving organiseren overlegd. Handhaving vindt plaats op grond van het APV-artikel 2.2, verstoring van de openbare orde. Dat betekent dat je mensen kunt wegsturen en aanspreken. Maar omdat bedelen niet strafbaar is en binnen onze regelgeving gewoon mag, kun je niet altijd doorpakken. Dat maakt de aanpak ingewikkeld.

Onderzoek naar mensenhandel. Er is in verschillende gevallen door de politie onderzocht of er sprake is van onwettige achtergronden, mensenhandel of kinderarbeid. Daarbij komt naar voren dat er in sommige gevallen sprake is van georganiseerd en groepsgewijs bedelen. Dat zien wij, maar structurele dwang of kinderarbeid zijn niet aangetoond.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Dank voor de beantwoording, mevrouw de burgemeester. Het is vaak zo dat door criminele organisaties zulke activiteiten in de zwakkere wijken worden georganiseerd. Wat kan de burgemeester zeggen over de georganiseerde criminaliteit die hierachter zit?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Ik vind het lastig om hierop in te gaan, omdat ik echt zou willen dat de mensen van de politie, ook die onderzoeken hebben gedaan, in de gelegenheid zouden zijn de raad, al dan niet vertrouwelijk, hierover te informeren. Maar dat dit een probleem is, is ook voor mij glashelder.

De heer **VAN STEEG** (CDA): Voorzitter! Er is in de raad zojuist een goede discussie geweest. Ziet de burgemeester een toename van de problematiek doordat alle andere grote steden een bedelverbod hebben en dat daardoor de problematiek in Utrecht is toegenomen?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Daar heb ik geen onderzoek naar gedaan. Ik vind het lastig om zo'n vraag te beantwoorden, omdat ik echt van mening ben dat daar dan onderzoek naar zou moeten zijn gedaan. Het is echter vaak zo dat dit type criminaliteit zich verplaatst. Als wij in de stad

op een plek een gebiedsverbod zouden uitvaardigen, ontstaat daarna een waterbedeffect. Dat weten wij uit het verleden. Daarom is de kans aanwezig dat als deze mensen het leven moeilijker wordt gemaakt, zij naar steden trekken waar dat nog niet zo is.

Mevrouw **MEERDING** (VVD): Voorzitter! De burgemeester zegt dat er kan worden opgetreden als er sprake is van overlast. Ik heb echter van ondernemers gehoord dat daar in toenemende mate sprake van is. Vindt de burgemeester dat tegen die overlast voldoende wordt opgetreden, of kan dat nog worden geïntensiveerd?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Dat punt wil ik sowieso in overleg met ondernemers en handhavers oppakken. Maar ik zeg er eerlijk bij: het is heel lastig om handhavend op te treden tegen het type overlast dat zij benoemen. Er is sprake van overlast die wordt ervaren, maar als iemand om wisselgeld komt vragen of steeds voor een winkel staat, is dat niet per definitie strafbaar. Dat maakt het dossier echt ingewikkeld. Wij kunnen daar met boa's aanwezig zijn, maar dan hebben wij nog geen doorzettingsmacht om op basis van regelgeving – die boa's wenselijk vinden – te kunnen doorpakken.

7. Vragen van mevrouw Oosters (Student & Starter) inzake nieuwe locatie fietsdepot.

Mevrouw **OOSTERS** (Student & Starter): Voorzitter! Het gemeentelijke fietsdepot gaat verhuizen. Na een uitgebreide zoektocht is aan de Labradordreef een tijdelijke locatie gevonden. De nieuwe locatie aan de Vlampijpstraat is naar verwachting pas in 2025 beschikbaar, dus de tijdelijke locatie zal voorlopig nog wel even worden gebruikt. Er is maar een klein aantal factoren dat volgens de Student & Starter-fractie belangrijk is voor een fietsdepot. Daarvan is bereikbaarheid met het OV er zeker één. Nu lijkt dit iets te zijn waaraan de nieuwe tijdelijke locatie niet voldoet. Daarom heeft onze fractie de volgende vragen.

1. Ziet het college net als de Student & Starter-fractie een risico in een niet goed met het OV bereikbaar fietsdepot, voornamelijk omdat het fietsdepot niet op loopafstand is van de binnenstad? Het is een halfuur fietsen, maar je fiets heb je dan niet meer.
2. Is het mogelijk om in samenwerking met de provincie te bekijken of ook in het weekend een bushalte is te realiseren?
3. Wordt de ophaaltermijn van de fietsen verlengd vanwege de slechte bereikbaarheid van het fietsdepot?
4. Is een meer bereikbare en daardoor meer geschikte locatie voor het fietsdepot bekeken?

In 2018 is de Student & Starter-fractie toegezegd dat een inventarisatie zou worden gemaakt van hotspots waar fietsen vaak worden weggehaald.

5. Hoe is het gesteld met de plekken in de stad waar de meeste fietsen worden weggehaald?
6. Wat doet het college om de wederzijdse irritatie vanwege het weghalen van fietsen op deze plekken te voorkomen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Wij bedanken de Student & Starter-fractie voor het meekijken met de plaatsing van het nieuwe depot. Het viel niet mee om dat te vinden. Men kan zich dat voorstellen. Er is een flink budget mee gemoeid. Er is een grote ruimte op een goede locatie voor nodig. Wij denken in Overvecht een goede tijdelijke plek te hebben gevonden. Wij zijn het onmiddellijk met de Student & Starter-fractie eens dat een betere bereikbaarheid wenselijk is. Wij denken echter wel dat de bereikbaarheid voldoende is. Onze ervaring

met de huidige locatie is dat niet veel mensen met het OV komen. De meeste mensen komen toch op de fiets en gaan dan met twee fietsen of met de auto terug. Dat is de ervaring met het fietsdepot, maar zo deed ik het vroeger zelf ook. In een enkel geval gaat men met het OV, maar niet heel vaak, achttien mensen per dag. Dat is heel weinig. Lang niet iedereen gebruikt het OV. Een halte zou alleen door een handjevol mensen worden gebruikt. Ik vind het ingewikkeld om de provincie voor zulke kleine aantallen een verzoek te doen. Er rijdt een bus, maar niet altijd. Als de bus rijdt, is er een halte op vier minuten afstand, als de bus niet rijdt, is de afstand dertien minuten.

Wij denken niet dat het nodig is om de ophaaltermijn te verlengen. De mensen zijn er als de kippen bij om fietsen op te halen die vanwege gevaarlijk stallen zijn verwijderd. Het zijn fietsen die mensen echt gebruiken. Daarom komen zij hun fiets snel ophalen. Wij zien het vraagstuk niet zo.

Wij hebben veel plekken de revue laten passeren. Er was sprake van een lastig programma van eisen. Uiteindelijk is het depot op de genoemde plek terechtgekomen.

De eerdere toezegging over de inventarisatie van de hotspots hebben wij in het handhavingsverslag verwerkt. Daarin staat waar de hotspots zijn.

2020 was vanwege corona een merkwaardig jaar. Enerzijds hadden wij begrip voor het feit dat mensen de fiets wat langer buiten hadden staan, bijvoorbeeld omdat men thuis werkte. Een ander belang was het vrijhouden van de straten.

Wij proberen de belijning op straat te verbeteren, evenals de tekens die verduidelijken waar een fiets mag worden neergezet en waar niet, en om de mensen te wijzen op de alternatieven waar wij de fietsen verwelkomen. Wij zetten daar acties voor in. Er zijn coaches voor. In woonbuurten proberen wij waar nodig - bijvoorbeeld in de binnenstad of in de 19e-eeuwse wijken - meer buurtstallingen te organiseren omdat het op straat te vol wordt.

Dit is een kleine greep uit het menu dat wij beschikbaar hebben.

Mevrouw **OOSTERS** (Student & Starter): Voorzitter! Het geldt niet voor onze achterban dat een auto beschikbaar is of een extra fiets die kan worden gebruikt om de weggehaalde fiets op te halen. Ik ben benieuwd of de wethouder bereid is om actief te monitoren wat mensen vinden van het feit dat hun fiets dermate slecht bereikbaar is als zij die moeten ophalen. en dat de raad daar iets over hoort.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Als de bus rijdt, is het een afstand van vier minuten. Dat is ook voor de achterban van de Student & Starter-fractie goed te doen. Toen ik student dan wel starter was, deed ik het ook met de fiets. Volgens mij zijn de mogelijkheden er wel. Ik wil er eerlijk gezegd voor waken dat ik de mensen van U-stal tot het gebruik van ingewikkelde vragenlijsten moet dwingen. Dan leiden wij hen af van hun kerntaak. Wij verwachten dat dit goed zal werken.

8. Vragen van de heer Te Hoonte (VVD) inzake Overgenomen motie 307 "Keuzevrijheid deelmobiliteit".

De heer **TE HOONTE** (VVD): Voorzitter! Bij de behandeling van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 1 hebben de fracties van VVD en CDA gezamenlijk motie 2020/307 "Keuzevrijheid deelmobiliteit" ingediend. Deze motie is door het college overgenomen en is vervolgens ingetrokken. Op woensdag 2 juni jl. deelde wethouder Verschuure het volgende mee op Twitter: "Cartesius wordt een duurzame woonwijk met 2800 woningen, groen, voorzieningen, etc. Vandaag is de start van de Cartesius Mobility Hub voor elektrische deelauto's. Dank en

complimenten aan @WeDriveSolar, @MRPDEV en @BallastNedam voor deze mooie toevoeging aan de buurt."

Op de website van Cartesius staat een bericht over het bidirectionele ecosysteem van Cartesius: https://www.cartesius-utrecht.nl/nl/nieuws/overlay/bidirectionele-ecosysteem/.

Wij hebben hierover de volgende vragen.

1. Uit de berichtgeving komt het beeld naar voren dat voor Cartesius één mobiliteitspartner is geselecteerd.
2. Kan het college toelichten hoe dit zich verhoudt tot de overgenomen motie 2020/307?
3. Is de raad al geïnformeerd over de wijze van uitvoering van deze motie voor zover deze betrekking heeft op Cartesius? Zo nee, waarom niet? Zijn de genomen stappen onomkeerbaar?
4. Is de raad al geïnformeerd over de wijze van uitvoering van deze motie voor zover die betrekking heeft op andere gebieden? Zo nee, waarom niet?
5. Deelt het college de mening van de VVD-fractie dat de raad tijdig en volledig geïnformeerd dient te worden over overgenomen moties voordat onomkeerbare stappen worden gezet?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. De aanname van de heer Te Hoonte klopt niet. Keystone Vastgoed 330 is de projectontwikkelaar van fase 1. Die is nog op zoek naar een leverancier voor de deelmobiliteit. Het consortium dat verantwoordelijk is voor de fasen 2 t/m 6 heeft voor de eerste jaren een afspraak gemaakt met WeDriveSolar. Naast WeDriveSolar bestaat de mogelijkheid om in fase 2 een andere aanbieder te contracteren. Dat maakt overigens deel uit van de tender. Daarover heeft het college met de raad gecommuniceerd. Dat leidt ertoe dat vanaf de start van de projectontwikkelaar in de Cartesiusdriehoek de ontwikkeling minimaal twee mobiliteitspartners kent, waarvan er één deze optie aanbiedt en de ander een optie zonder amendement. De gemaakte afspraken zijn in lijn met de motie die is overgenomen. Zoals al is gezegd, komen er verscheidene mobiliteitsaanbieders in het gebied. Deelmobiliteit, waaronder fietsen, bakfietsen, elektrische scooters, inclusief openbaar vervoer, wordt ontsloten via een mooi maatsysteem. Het mobiliteitsplan voor de Cartesiusdriehoek moet verder nog worden vormgegeven. Het Maes Concept, dat verder wordt ontwikkeld, doen wij in lijn met de overgenomen motie.

In het mobiliteitsplan voor de Cartesiusdriehoek zullen wij de raad informeren over de fasen 2 t/m 6 van het bestemmingsplan.

De raad kan het college vragen om altijd volledig en tijdig te worden geïnformeerd.

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Voorzitter! Ik ben benieuwd wanneer wij het bestemmingsplan voor de deelgebieden 2 t/m 6 bespreken. Ziet de wethouder daarbij uitdagingen inzake de deelmobiliteit?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Uitdagingen zijn er voldoende in Utrecht, ook qua mobiliteit en deelmobiliteit. Wij zijn er echter van overtuigd dat wij met een mooi plan bij de raad kunnen komen. Wij zijn in de afrondende fase van het bestemmingsplan voor het deelgebied 2 t/m 6 terechtgekomen. Wij zetten de puntjes op de i, maar dat kan soms lang duren. Wij proberen een en ander vóór de zomer door het college te laten vaststellen. Ik weet niet of het lukt om het dan al de raad toe te sturen.

De heer **TE HOONTE** (VVD): Voorzitter! Dit verbaast mij een beetje, want volgens mij hebben wij nu een e-mailbericht over WeDriveSolar. Volgens mij is WeDriveSolar ook in fase 1 de aanbieder en gaat de motie over de fasen 2 t/m 6. Waar is de tweede mobiliteitsaanbieder waar de wethouder

over spreekt? Wie is dat?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Volgens mij heb ik deze vraag beantwoord. Dit is een herhaling. De heer Te Hoonte stelde een vraag over deelgebied 1. Dat is Keystone Vastgoed 330. Die is nog bezig. Over de deelgebieden 2 t/m 6 is in de commissievergadering gesproken. Wij hebben daarvóór de raad er een brief over gestuurd. Bij het aanbieden van het bestemmingsplan moet een mobiliteitsplan worden ingediend. Ik kan de raad daarover nader informeren.

9. Vragen van de heer Boudens (SP) en de heer Zwanenberg (GroenLinks) inzake Ontruiming kraakpand Archimedeslaan.

De heer **BOUDENS** (SP): Voorzitter! Zondag 30 mei jl. heeft een groep krakers het pand op de Archimedeslaan 16 gekraakt. Sinds de 400 voormalige bewoners moesten vertrekken, staat het pand leeg. Dit blijft voorlopig het geval, omdat de herontwikkeling van de Archimedeslaan 16 tot woningbouwlocatie pas kan gebeuren als de geluidsreducerende maatregelen rond de verbreding van de A27 zijn geregeld. Het pand is dezelfde dag ontruimd. Ontruiming van het pand is een risico dat krakers nemen; zij zijn zich daarvan doorgaans bewust. Het verbaast ons echter dat de krakers niet in de gelegenheid zijn gesteld om een kort geding in te stellen. De Hoge Raad heeft in 2011 bepaald dat pas tot strafrechtelijke ontruiming mag worden overgegaan nadat de krakers in de gelegenheid zijn gesteld een kort geding in te stellen. Naar aanleiding van deze constateringen hebben wij de volgende vragen.

1. Hoe beoordeelt de burgemeester de ontruiming van Archimedeslaan 16?
2. Was de burgemeester direct bij de besluitvorming omtrent ontruiming betrokken?
3. Zo ja, kan de burgemeester onderbouwen waarom een spoeduitzetting noodzakelijk was?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Het is misschien goed om iets te zeggen over de regels en de bevoegdheden rond het kraken. De wetgever heeft bepaald dat kraken strafbaar is. Krakers lopen het risico dat ze met een ontruiming te maken krijgen. Het bevoegd gezag hier is het OM, niet de burgemeester. Het OM bepaalt of er reden tot ontruiming is. De heer Boudens verwijst overigens terecht naar jurisprudentie, maar die jurisprudentie geldt alleen in situaties waarin er al zogenaamd woonrecht is gevestigd. Dat is dus niet op het moment dat een kraak meteen wordt georganiseerd. Men moet er al een tijd – minimaal één nacht – hebben verbleven. Toetsing door de rechter vindt in het algemeen plaats ná ingebruikname van zo'n pand en niet op het moment dat men op heterdaad kraakt. Dat is de juridische uitleg.

Ik ben op de hoogte gesteld van het feit dat men dit ging doen, maar het is niet mijn besluit. Het enige moment waarop een burgemeester in zo'n situatie aan de orde komt, is als er bijvoorbeeld sprake is van risico's voor de openbare orde. Dat was hier niet aan de orde. Dat is kort en goed het antwoord op de drie vragen van de heer Boudens.

De heer **BOUDENS** (SP): Voorzitter! Ik heb van de krakers begrepen dat door wetshandhavers is gezegd wat het besluit van de burgemeester zou zijn. Niemand heeft iets verkeerd gedaan, maar in de loop van het proces is foutieve informatie uitgewisseld. Heeft de burgemeester er ideeën over hoe wij dat in de toekomst kunnen voorkomen?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Meestal is het zo dat als er in een stad iets gebeurt, iedereen al snel naar de burgemeester kijkt. Het is feitelijk zo dat dit een besluit van het OM is, niet

van mij. Hoe en op welke wijze daarover is gecommuniceerd door wetshandhavers, durf ik niet te zeggen, want daar was ik niet bij. Maar ik heb uitgelegd hoe het systeem in elkaar steekt. Alleen als de openbare orde dreigt te worden verstoord, is het inzetten van de burgemeester aan de orde. Dat was hier niet het geval.

10. Vragen van mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Utrechtse heropening van de repeteerruimtes voor muzikanten.

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Voorzitter! Op 21 mei jl. werd in De Volkskrant een pleidooi gehouden voor de versnelde opening van de kunstsector onder de titel "open de poorten van de cultuur!". Er werd gepleit voor differentiatie, want niet alle organisaties kunnen of willen al open. De landelijke muziekkoepel KNMO stelde twee weken geleden, onder leiding van Bart van Meijl, ook voor dat heropening kan, zolang die gepaard gaat met gezond verstand en verantwoordelijkheidsgevoel. De CDA-fractie vindt het voor het welzijn en de sociale samenhang van belang dat de amateurkunst in Utrecht letterlijk de ruimte krijgt om te repeteren en concerten uit te voeren.

1. Klopt het dat de gemeente bepaalt wat inzake de kunst- en cultuursector wel of niet open mag, met name betreffende muzikanten, ook qua groepsgrootte?
2. Welke keuzen en afwegingen heeft het Utrechtse college tot nog toe op dit vlak gemaakt? In hoeverre communiceert en overlegt het college met de amateurkunstverenigingen?
3. In hoeverre wijkt Utrecht qua beleid inzake amateurkunst af van andere gemeenten? Bij hoeveel gemeenten zijn culturele bijeenkomsten weer toegestaan? Tot hoeveel personen?
4. Op welke termijn verwacht het college dat de ruimten voor amateurkunst in Utrecht, ook voor orkesten en andere muzikanten, weer open kunnen?
5. Sommige amateurverenigingen hebben evenementen gepland in Tivoli Vredenburg in het najaar van 2021. Hoe groot is de kans dat deze evenementen - als het aan de gemeente ligt - kunnen doorgaan? Onderhoudt het college met Tivoli contact over zulke zaken?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Het is niet de gemeente, maar het Rijk dat bepaalt wat er al dan niet open mag zijn in de kunst- en cultuursector. Dat wordt vastgelegd in covid-wetgeving. Dat is de Tijdelijke wet maatregelen covid-19. Dit betekent dat het Utrechtse college daar geen keuzevrijheid in heeft, maar de landelijke regelgeving volgt. Wij beïnvloeden dat vooral via mij in het Veiligheidsberaad. Daar kunnen wij het gesprek voeren. Ik begrijp heel goed dat de cultuursector snakt naar heropening.

Het goede nieuws is dat dit zal gebeuren. Het repeteren mag weer vanaf 5 juni 2021. Ik heb gezien dat de KNMO daarover op 28 mei jl. de achterban een mooie, positieve brief heeft gestuurd. Het repeteren en groepslessen bij kunst- en cultuurbeoefening kan, onder bepaalde voorwaarden, weer vanaf 5 juni a.s.

Wij hebben zeker contact met TivoliVredenburg. Ik ben daar recent nog geweest. Het is de verwachting dat in de loop van deze maand meer duidelijkheid komt over hoe het verder gaat met de evenementen dit jaar. Ik ben daar echter wel optimistisch over. Ik denk eerlijk gezegd dat nu de aantallen besmettingen heel snel omlaaggaan, de IC-opnamen snel afnemen en de mensen in de zomer allemaal gevaccineerd zullen zijn, wij de heropening zullen beleven. Wij zetten ons daarvoor in.

11. Vragen van de heren Şimşek (DENK), Van Deún (PVV) en Wiegant (SP) inzake fouten in het

systeem bij het berekenen van uitkeringen.

De heer **ŞIMŞEK** (DENK): Voorzitter! Het computersysteem Socrates, dat door Utrecht en de andere drie grote steden wordt gebruikt om uitkeringen te berekenen, laat geregeld steken vallen waardoor uitkeringsgerechtigden kunnen worden tekortgedaan. Dat meldt de NOS en wordt bevestigd door de gemeente Amsterdam. Het gaat onder meer om de IOAW en IOAZ (Inkomensvoorziening Oudere en Arbeidsongeschikte Werkende/Zelfstandige), een uitkering op bijstandsniveau. Het gaat vooral mis bij mensen die naast zo'n uitkering wisselende inkomsten uit arbeid hebben. Volgens de berichtgeving gaat ook het automatisch verrekenen van vakantiegeld bij mensen die zowel een ziektewetuitkering als een bijstandsuitkering hebben vaak mis. De gemeenten Den Haag, Rotterdam en Utrecht hebben te kennen gegeven de problemen met Socrates niet te herkennen. Desondanks bleek in Den Haag dat een vrouw ten onrechte EUR 3300 aan bijstand terug moest betalen. Dat duidde erop dat ook in Den Haag door Socrates fouten worden gemaakt. Wij hebben hier samen met de fracties van PVV en de SP de volgende vragen over.

1. Heeft het college zorgvuldig onderzoek gedaan naar de genoemde signalen? Zo nee, is het college bereid om alsnog zorgvuldig onderzoek te doen naar de berekening van uitkeringsgerechtigden die mogelijk gedupeerd kunnen zijn?
2. Indien er Utrechtse gedupeerden van de fouten van het systeem Socrates blijken te zijn, hoe herstelt de gemeente dan de fouten en hoe compenseert ze de gedupeerden? Op welke termijn?
3. Is de gemeente bereid om in dit geval de kwetsbare groep proactief te benaderen zodat het niet alleen afhangt van het feit of een burger zichzelf meldt of dat dit aan het einde van het jaar duidelijk wordt?
4. Is de gemeente bereid om met de Bijstandsbond breder in gesprek te gaan om in dit proces verbeteringen aan te brengen?

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De heer Şimşek vraagt, mede namens de fracties van PVV en SP, of wij zorgvuldig onderzoek hebben gedaan naar de genoemde signalen. Ja, dat hebben wij gedaan. Het gaat hier om IOAW en IOAZ bruto uitkeringen met wisselende inkomsten. Die hebben wij allemaal in beeld. Het zijn er in Utrecht ongeveer 100. Deze worden naar onze inzichten correct berekend. De door de Bijstandbond genoemde situatie in andere steden zien wij in Utrecht niet.

Wat betreft de genoemde fouten in het verrekenen van ziektewetinkomsten met vakantiegeld hebben wij dat laten onderzoeken door WeGo4It en Socrates. Wij hebben het ook zelf getest. WeGo4It en wijzelf zien deze fout niet in de berekening in Socrates. Wij hebben overigens in zes gevallen wél invoerfouten ontdekt bij ziektewetinkomsten. Die hebben die vanzelfsprekend direct gecorrigeerd. Voor de duidelijkheid: dat heeft niets te maken met de fouten in de berekeningen door Socrates, maar met menselijk handelen. Wij zijn nu in contact met de Bijstandsbond om eventueel Utrechtse casussen, die bij hem bekend zijn, op te halen. Wij houden ook contact met de G4 voor het geval uit hun casussen lering kan worden getrokken.

Het antwoord op vraag 2. Volgens ons onderzoek zijn er geen Utrechtse gedupeerden, maar als er onverhoopt toch Utrechtse gedupeerden zijn vanwege een foute berekening van Socrates, dan zullen wij die natuurlijk zo snel mogelijk herstellen. Afhankelijk van de situatie en de impact op de inwoners zullen wij passende maatregelen nemen. Dat is altijd maatwerk.

Het antwoord op vraag 3. Ja, wij zullen de inwoners met een IOAW- of IOAZ-uitkering met wisselende inkomsten of met een ziektewetuitkering een brief sturen. Wij zullen hun vragen om, als zij naar aanleiding van meldingen in de pers twijfelen of denken dat er iets fout gaat met hun

uitkering, contact op te nemen met Werk en Inkomen.

Het antwoord op vraag 4. Ja, toen ik hiervan hoorde, wilde ikzelf natuurlijk ook meteen iets weten over de signalen van de bijstandsbond. Het eerste contact met de bijstandsbond is inmiddels gelegd.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Ik wil vragen of het mogelijk is mijn vragen onder nummer 13, over de stadstours, schriftelijk te beantwoorden.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Wij zullen de vraag van mevrouw Assen doorgeleiden naar het college.

Zojuist had ik contact met wethouder Eerenberg. Hij is bereid om vraag 12 te betrekken bij de coronabrief. Hij kan dat met de heer Vonk afstemmen.

Ik denk dat mevrouw Assen haar verzoek het best kan afstemmen met de assistent van de wethouder. Anders komen haar vragen de volgende keer in het vragenuur terug.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA) Voorzitter! Welke wethouder zou mijn vragen beantwoorden?

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Ik zou denken wethouder Eerenberg.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! De vragen van mevrouw Assen gaan over stadstours. Ik veronderstelde dat de wethouder Economische Zaken, de heer Verschuure, die het beste kon beantwoorden.

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Dat zou ik ook zeggen.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Volgens mij komt mevrouw Assen er met hulp van de griffie uit.

De twee overgebleven vragen komen in principe volgende week terug, tenzij een andere oplossing wordt gevonden.

De voorzitter sluit daarop, te 18.06 uur, het vragenuur.

Gemeente Utrecht

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens het vragenuur van 3 juni 2021.

Vragen van de fracties van PvdA, Student & Starter en DENK inzake Oproep Opkoopverbod ook in Utrecht.

Wethouder Diepeveen

- zal zo snel mogelijk komen met een voorstel inzake het invoeren van de opkoopbescherming.

Vragen van de heer Bakker (D66), mevrouw Assen (PvdA), de heer Gilissen (VVD), mevrouw Sturkenboom (Student & Starter) en de heer Vonk (GroenLinks) inzake komen de vaccinatiebus en mobiele prikteams er in Utrecht al aan?

Wethouder Eerenberg

- zal de raad in de coronabrief op de hoogte houden van de concrete ontwikkelingen rond het inzetten van een vaccinatiebus en mobiele prikteams.

- zal in de coronabrief terugkomen op de mogelijkheid van een huis-aan-huis verspreide vaccinatiekrant.

Vragen van de heer Te Hoonte (VVD) inzake Overgenomen motie 307 "Keuzevrijheid deelmobiliteit".

Wethouder Verschuure

- zal de raad nader informeren over de contractering van een tweede deelmobiliteitspartner in het mobiliteitsplan dat bij het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 2 tot en met 6, uiterlijk in september 2021, aan de raad wordt gestuurd.

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur – 1 juli 2021

Vragenuur, gehouden op donderdag 1 juli 2021 te 17.00 uur.

Het vragenuur vindt in verband met de coronamaatregelen niet plaats in de raadzaal, maar digitaal.

Voorzitter: mevrouw Podt.

Aanwezig zijn de leden: Assen, Van Dalen, Dekkers, Gilissen, Işik, Koning, Schipper, Streefland-Driesprong, Vonk en Wijmenga.

Tevens zijn aanwezig de fractiemedewerkers: Boudens, Kaplan, Hajtić en De Vries.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Diepeveen, Van Hooijdonk, Klein, Van Ooijen en Verschuure.

Griffier: de heer Corten.

Opening van het vragenuur.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Hartelijk welkom bij het vragenuur van de gemeenteraad van Utrecht. Er zijn elf sets vragen ingekomen. Wij zullen zien of het behandelen van alle vragen lukt. Wij vragen de sprekers om de vragen en de antwoorden enigszins kort te houden.

1. Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.

Mevrouw **DE VRIES** (PvdD): Voorzitter! Op 16 mei 2019 stelde de PvdD-fractie mondelinge vragen over het gebruik van de wrede lijmplanken in de horeca om dieren zoals muizen te vangen en te doden. Zelfs ongediertebestrijders noemen dit een wrede dodingmethode. Ik citeer: "Ik heb wel eens beelden gezien dat de muizen zichzelf tot bloedens toe uit elkaar trokken. Dat wil je het beest eigenlijk niet aandoen."

Het college zei toe met de horeca in gesprek te gaan en om dit punt te betrekken bij de plannen voor de plaagdierbeheersing. Hierover hebben wij daarna echter niets meer gehoord.

In Nederland is het verboden om lijmplanken te gebruiken, maar krom genoeg is het niet verboden lijmplanken te verkopen. Medewerkers van de Stichting Dierenambulance Utrecht maken regelmatig mee dat naast muizen ook vogels en sporadisch zelfs jonge katten dood, nog nipt levend

of gewond aan een lijmplank vastzitten, waarbij in veel gevallen de ernstig gewonde dieren de zorg nodig hebben van bijvoorbeeld de Vogelopvang Utrecht.

In mei 2021 werd een motie van PvdD-collega's in Den Haag aangenomen die het college ertoe oproept om winkeliers per brief te informeren over het dierenleed dat lijmplanken veroorzaken en om ze te laten te stoppen met het verkopen van deze martelwerktuigen. De PvdD-fractie wil hetzelfde en stelt daarom de volgende vragen.

1. Wat heeft het college tot nog toe gedaan met onze oproep om de horeca aan te spreken op het gebruik van lijmplanken? Indien het college nog niets heeft gedaan, wanneer zal het dit dan wél doen?
2. In hoeverre heeft het college aanwijzingen dat ook in Utrecht lijmplanken worden verkocht? Is het college bereid dat uit te zoeken? Zo nee, waarom niet?
3. Is het college bereid - in navolging van de gemeente Den Haag - om winkeliers per brief te informeren over het dierenleed dat lijmplanken veroorzaken en om ze te verzoeken te stoppen met het verkopen van deze dodingmethode die in de praktijk is verboden? Zo nee, waarom niet?
4. Is het college tevens bereid om per brief demissionair minister Schouten en de Tweede Kamer te verzoeken om een verbod in te stellen op de verkoop van lijmplanken voor het vangen en doden van dieren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn zal dat gebeuren?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Laat het helder zijn dat wij het verkopen van lijmplanken onwenselijk vinden. Er heerst verwarring over wat er wel en niet mag zijn. Wij hebben landelijk met Koninklijke Horeca Nederland gesproken. Het is Koninklijke Horeca Nederland niet bekend dat deze planken worden gebruikt. Wij hebben met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit - de formele partij die hierop handhaaft, de gemeente heeft hierover geen wettelijke bevoegdheden - het volgende afgesproken. Als alle andere dingen ten dienste van het bestrijden van plaagdieren die nadelig zijn voor de voedselveiligheid en de volksgezondheid zijn uitgeput, dan mogen als uiterste middel lijmplanken worden ingezet, maar dan nog moet onnodig dierenleed worden voorkomen. Als dierenleed niet wordt voorkomen, moet de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit optreden. Zo steekt het stelsel in elkaar. Wij spreken daar binnenkort over met de plaatselijke horeca.

In de aanpak plaagdieren is afgesproken dat wij de maatregelen communiceren. Dat was gepland voor later, maar wij zijn nu dermate aangemoedigd dat wij dat naar voren halen en sneller op de site zullen zetten om de onwenselijkheid van het veroorzaken van dierenleed duidelijker te maken.

Wij weten niet of op dit moment in Utrecht lijmplanken worden verkocht. Ik weet ook niet of wij daar helemaal de vinger achter krijgen. Wij kunnen daar wel een onderzoekje naar doen. In alle gevallen kunnen partijen daar via internet achter komen. Dat begrijpt de PvdD-fractie zelf ook. Wij mogen zelf geen verbod toevoegen of erop handhaven.

De PvdD-fractie vraagt of wij, als wij eventuele winkeliers die wél dierenleed veroorzaken op het spoor komen, hun een brief willen schrijven. Dat willen wij best doen, maar wij geven geen garantie dat een brief helpt.

Gevraagd wordt of wij minister Schouten een brief willen sturen. Wij gaan graag met onze collega's in de G4 in gesprek om te zien of wij gezamenlijk actie kunnen voeren, omdat de sleutel om het probleem op te lossen in handen is van de wetgever in Den Haag.

Mevrouw **DE VRIES** (PvdD): Voorzitter! De wethouder zegt dat onderzoek kan worden gedaan. Op welke termijn kunnen wij dat verwachten?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik zei: "onderzoekje". Wij kunnen niet elke winkelier in de stad omdraaien. Wij kunnen dit echter best even bekijken. Ik stel voor dat wij er uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op terugkomen.

2. Vragen van de heer Boudens (SP) inzake Openluchtsportscholen.

De heer **BOUDENS** (SP): Voorzitter! Vanwege de coronacrisis, met name vanwege de tijdelijke sluiting van de sportscholen, wordt er, logischerwijs, veel meer buiten gesport. Sinds de zomer van 2020 zijn in Utrechtse parken veel commerciële sportaanbieders aanwezig om hun diensten aan te bieden. Wij moedigen vanzelfsprekend een gezonde en actieve levensstijl aan, maar ontvangen ook signalen dat georganiseerde, commerciële sport de recreatie van anderen hindert. Stukken park zouden worden afgezet. De sporters zouden zelfs gebruik maken van voet- en fietspaden. Met name in het Wilhelminapark hebben mensen inmiddels het gevoel zich in een openluchtsportschool te bevinden.

1. Kan het college zich voorstellen dat commercieel sportaanbod in parken wrevel kan opwekken bij andere parkgebruikers? Hoe beoordeelt het deze situatie?
2. Is voor het aanbieden van sport in de openbare ruimte een vergunning vereist? Zo nee, waarom niet?
3. Is het college het met de SP-fractie eens dat het zich toe-eigenen van openbare ruimte, bijvoorbeeld door lint of krijt, zeer onwenselijk is? Zo ja, hoe handhaaft het college dit zich toe eigenen, met name in het Wilhelminapark?
4. Is het college het met de SP-fractie eens dat buitensport geen risico's voor de verkeersveiligheid mag opleveren? Zo ja, hoe handhaaft het college dit uitgangspunt, met name in het Wilhelminapark?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Ja, dat kan. Wij zien vanwege de coronamaatregelen dat het gebruik van de openbare ruimte in Utrecht behoorlijk is toegenomen. Dat wekt bij de gebruikers wrevel op. Het opwekken van wrevel gebeurt niet alleen door commerciële sportaanbieders, maar ook door mensen met een andere achtergrond. Ik hoop echter dat het versoepelen van de maatregelen de druk en de piekmomenten in de parken zal verminderen.

Het antwoord op vraag 2. Het is niet zo dat voor het in de openbare ruimte aanbieden van een sport een vergunning nodig is. Dat is niet iets dat is gebonden aan een gebod of een verbod. Het gebruik van een park door een sportaanbieder is vergelijkbaar met iemand die een hondenuitlaatservice heeft. Men heeft geen vergunning nodig.

Het antwoord op vraag 3. Het is onwenselijk dat mensen delen van de openbare ruimte zich voor privégebruik structureel toe-eigenen. Wij hebben het afgelopen jaar daarvan enkele meldingen gehad: in het Griftpark en bij de Oosterspoorbaan. De handhavers hebben op dat moment de mensen aangesproken op hun gebruik van het park.

Het antwoord op vraag 4. Buitensport mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. De heer Boudens sprak over een melding in het Wilhelminapark. Het helpt als dit type meldingen aan ons wordt doorgegeven. Ik weet niet of de vragen zijn gesteld op basis van één of van meer meldingen. Als de heer Boudens meldingen heeft, verzoeken wij die aan ons door te geven, dan kunnen wij er iets mee doen.

Mevrouw **STREEFLAND-DRIESPRONG** (ChristenUnie): Voorzitter! Ook wij zien dat sportscholen bezit nemen van trap- en basketbalveldjes en dat kinderen er dan niet langer terechtkunnen. Dat komt in Leidsche Rijn veelvuldig voor. Hebben zij daarvoor toestemming van de gemeente gekregen? Zo nee, hoe kan de gemeente er dan mee omgaan?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Dat durf ik in een individueel geval niet te zeggen. Ik vermoed dat geen toestemming is gegeven. Voor het zich toe-eigenen van ruimte die ook voor andere situaties gebruikt wordt, zeker in de openbare ruimte, krijgt men niet op voorhand toestemming. Ook hiervoor geldt dat als dit soort situaties speelt, wij graag zien dat dit ons wordt gemeld. Dan kunnen wij er iets aan doen.

Kinderen die worden verdrongen door commerciële sportactiviteiten op plekken in de openbare ruimte lijkt mij niet de bedoeling te zijn.

De heer **VAN DALEN** (VVD): Voorzitter! In de Utrechtse sportagenda wordt aan urban sporting expliciet aandacht geschonken. Moeten wij niet gewoon blij zijn dat mensen bewegen en de vrijheid van iedereen in het oog moeten houden? Wij moeten er zeker geen vergunning op plakken. Leven en laten leven. Wat vindt de burgemeester daarvan?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Ik ben het er heel erg mee eens dat het ontzettend belangrijk is dat mensen veel bewegen. Het is absoluut zo dat zij dat in de openbare ruimte mogen en kunnen doen. Alleen de grens ligt waar het ten koste gaat van de ruimte en de vrijheid voor anderen. Dat is altijd de balans die wij zoeken.

Ik ben geen voorstander van het verlenen van vergunningen. De afdeling VTH, waar de vergunningen moeten worden verleend, is sowieso al meer dan overbelast. Ik denk dat het aan de sportaanbieders zelf is om het gebruik van de openbare ruimte goed te organiseren. Men moet zich niet méér toe-eigenen dan men nodig heeft en mag anderen niet hinderen.

De heer **KONING** (D66): Voorzitter! Dat is een mooie oproep van de burgemeester. Deelt de burgemeester de opvatting dat dit thema blootlegt hoe belangrijk het is dat er voldoende openbare ruimte is? Wij moeten bekijken hoe wij die kunnen laten toenemen in plaats van beperken.

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Zeker. Dat heeft de coronapandemie duidelijk gemaakt. In Utrecht, waar lang niet alle mensen in de buitenlucht privéruimte hebben, is het heel belangrijk dat de openbare ruimte er is. Wij moeten die zo goed mogelijk met elkaar delen. Dat vraagt van alle gebruikers een gevoel van verantwoordelijkheid. Wij hebben al eerder gesproken over de overlast in de parken. Als sommige groepen zich daarvoor niet verantwoordelijk tonen, maken zij het voor anderen moeilijker om de ruimte te gebruiken. Wij moeten er samen voor zorgen dat de ruimte op een goede manier wordt gebruikt. Ik zag zojuist wethouder Verschuure. Voor de uitbreiding van de stad is de barcode een garantie dat de voorzieningen op orde worden gehouden. Dat wordt weerspiegeld in het beleid van het college.

3. Vragen van de heer Koning (D66), mede namens de heer Bakker (D66), de heer Van Corler (GroenLinks), mevrouw Oosters (Student & Starter), de heer Isik (PvdA) en de heer Wiegant (SP) inzake burgemeester ook op de bres voor een progressiever drugsbeleid.

De heer **KONING** (D66): Voorzitter! Wij zien dat de burgemeester in lobby's en in de publiciteit veel aandacht heeft voor ondermijning. Dat is op zichzelf goed. Er is een flinke campagne begonnen om de problematiek rondom drugscriminaliteit en ondermijning onder de aandacht te brengen. Recent is het te vormen nieuwe kabinet opgeroepen om daar EUR 1 miljard extra voor vrij te maken.

De burgemeester besteedt in haar uitingen en wensen aandacht aan de harde en zachte kant van de veiligheid - preventie en repressie - maar spreekt zich niet uit over een realistischer en progressiever nationaal drugsbeleid. De fracties zijn van mening dat de aanpak van de drugshandel ook is gebaat bij liberalisering en regulering van het drugsbeleid. Utrecht kent een lange politiek-bestuurlijke traditie waarin landelijk en binnen de VNG wordt aangedrongen op een beter landelijk beleid voor drugs. Het is derhalve een gemiste kans dat de burgmeester daartoe dit punt in het aangekondigde raadsvoorstel over de Utrechtse ondermijningsaanpak niet expliciet buiten de analyses en aanpak laat, afgaande op de raadsinformatiebijeenkomst van 1 juni 2021.

De fracties vragen of de burgemeester bereid is om met net zoveel passie ook te pleiten voor een beter, realistischer en progressiever drugsbeleid en daarbij te kennen geeft dat Utrecht daarbij graag het voortouw neemt. Zo niet, waarom niet?

Burgemeester **DIJKSMA**: Voorzitter! Dank voor de vragen. Ons zijn over dit onderwerp al eerder schriftelijk vragen gesteld. Wij hebben gezegd dat het college progressief en realistisch is en daarmee een beter drugsbeleid bepleit. Dat staat niet los van het veiligheidsbeleid. Ik ben dat met de indieners van de vragen eens. Ik vind wel dat dit vraagt om twee gescheiden trajecten, omdat de aanpak van ondermijning natuurlijk breder is dan alleen die van de drugscriminaliteit. Die laat ook op een andere manier sporen na. Ik denk dat het inderdaad heel belangrijk is om inzake veiligheid preventie en repressie hand in hand te laten gaan. Ik ben blij met het feit dat de fracties dat opmerken.

In de antwoorden die op 2 juni jl. op de schriftelijke vragen zijn gegeven, heeft het college inderdaad geschetst dat onze aanpak is gestoeld op een langjarige traditie van innovatie en experimenten. Daarbij hebben wij in de wijken altijd oog gehad voor preventie, voorlichting, hulpverlening, veiligheid en leefbaarheid. In datzelfde verhaal hebben wij enerzijds gezegd waar de mogelijkheden liggen, maar ook wat de grenzen zijn van de hervorming van het drugsbeleid. Het blijft zo dat dit een kwestie is van beleid dat niet alleen nationaal moet worden vormgegeven, maar ook internationaal effect heeft. Dat is belangrijk om in ogenschouw te nemen.

De heer **KONING** (D66): Voorzitter! Ik heb op dit moment geen aanvullende vragen. Wij zullen ongetwijfeld nader op het onderwerp ingaan. Dank u wel.

4. Vragen van de heer Gilissen (VVD), de heer Wiegant (SP), de heer Sungur (DENK), de heer Van Steeg (CDA), mevrouw Sturkenboom (Student & Starter), mevrouw Van Dun (D66), mevrouw Raaijmakers (PvdA) en de heer Kaplan (GroenLinks) inzake de toegankelijkheid Strand Haarrijnseplas.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Vorige week verscheen op internet een nieuwsbericht over de beperkte toegankelijkheid van het pas vernieuwde strand van de Haarrijnseplas in Vleuten. Het strand heeft de afgelopen maanden de broodnodige opknapbeurt gekregen, maar er zijn twijfels of dit ten goede is gekomen van de toegankelijkheid voor mensen die minder goed ter been zijn of gebruikmaken van een rolstoel. Naar aanleiding hiervan hebben de fracties van de VVD, SP, DENK, CDA, Student en Starter, D66, PvdA, en GroenLinks de volgende vragen. Bij de ingang aan Het Lint is

een stuk steiger weggehaald (zie onderstaande foto's). De steiger is daardoor alleen nog maar bereikbaar via een lange omweg over het strand.

1. Deelt het college de opvatting dat de nadelen van het weghalen van dit deel van de steiger niet opwegen tegen de veronderstelde voordelen? Zo nee, waarom niet?
2. Is het college bereid de steiger weer in de oude staat te herstellen? Zo nee, waarom niet?

De strandtoegang een stukje verderop is afgesloten met een hek. Inmiddels is aan weerszijden al een aanzienlijk olifantenpaadje ontstaan (zie onderstaande foto).

3. Waarom is dit hek geplaatst? Hoe zorgt het college ervoor dat dit deel van het strand (en de toiletvoorziening) toegankelijk is voor mensen die minder goed ter been zijn of die gebruikmaken van een rolstoel als het hek gesloten is? Ook zijn er klachten over de bereikbaarheid van de toiletvoorziening aan deze kant van het strand: de heuvel waarop deze is gelegen heeft een te steile helling.
4. Wat doet het college om de bereikbaarheid van de toiletvoorziening te verbeteren?

Wij zijn wel gecharmeerd van de verschillende initiatieven die wij zien om het water ook toegankelijker te maken door het gebruik van strandmatten of door het aanleggen van een verharding tot aan het water waardoor mensen (in een rolstoel) niet door het rulle zand hoeven te gaan.

5. Is het college bereid deze mogelijkheden te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De herinrichting van het Haarrijnse strand is nog niet afgerond. Op zo'n 30 meter van de steiger wordt een pad in de richting van het strand aangelegd voor mensen die slecht ter been zijn of mensen die gebruikmaken van een rolstoel. De onderbreking van de steiger is uitgevoerd als onderdeel van de herinrichting, omdat er veel klachten en meldingen kwamen over bezoekers op het strand. Dit is gebeurd in overleg met de beheerder van Recreatie Midden-Nederland en de veiligheidsdiensten zoals politie en handhaving, omdat de steiger veelvuldig werd gebruikt om met scooters en fietsen het strand op te gaan.

Het antwoord op vraag 2. Wij vinden het niet verstandig om de steiger opnieuw in de oude staat te herstellen, want de steiger is aangepast. Ten dienste van de toegankelijkheid wordt er een nieuw pad aangelegd.

Het antwoord op vraag 3. Het hek is een bestaande slagboom, die is bedoeld om buiten de toezichturen het gemotoriseerde verkeer tegen te houden. Bij de herinrichtingwerkzaamheden worden naast de slagboom een rolstoelvriendelijke toegang en een nieuw pad aangelegd. Dat kan deze week al zijn gebeurd.

Wij willen de bereikbaarheid van de toiletvoorzieningen aanpassen. De opgang is aan de steile kant. Dat zal de komende maand worden gedaan.

De strandmatten. Er is een tegelpad aangelegd om bij het water te kunnen komen. Ik heb daar plaatjes van, maar die kan ik helaas niet laten zien. Wij zijn bezig met het aanleggen van het tweede pad dat langs restaurant Key West gaat. Daarmee kan men ook langs die kant bij het water komen.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Hoe wil de wethouder toezien op de toegankelijkheid van de Neude aangezien er continu fietsen op de blindengeleidestrook staan?

De **VOORZITTER**: Dames en heren! De vraag van mevrouw Assen gaat volgens mij ergens anders over. Ik hoop dat de wethouder daar toch antwoord op kan geven.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Afgelopen zaterdag heb ik een ronde in de stad gedaan. Ik ben dus goed op de hoogte. Wat mevrouw Assen zegt, is terecht. Er staan bijna permanent fietsen op de blindengeleidestrook. De reden daarvan is dat de bestrating in dezelfde kleur is uitgevoerd. Veel bezoekers weten niet waar het voetgangersgedeelte is. Dit punt heeft onze aandacht. Wij zullen erop letten.

De heer **WIJMENGA** (ChristenUnie): Voorzitter! De steiger aan de kant van Het Lint is vorig jaar in brand gestoken en is nog steeds niet hersteld. Vorige week is dit punt in de bewonersbijeenkomst kort aan de orde geweest. Ik ben benieuwd wanneer de steiger wordt hersteld. Dat duurt al veel te lang, heb ik begrepen.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Het afgelopen weekend ben ik niet bij de Haarrijnse Plas geweest. Het antwoord op deze vraag moet ik helaas schuldig blijven.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Het voelt toch een beetje krom, niet alleen omdat de ingang 30 meter verderop is, maar ook omdat rolstoelers en mensen die slecht ter been zijn echt flink moeten omlopen, zowel over het zand als over een groene heuvel, om op de punt van de steiger te komen. Dan blijft het punt staan. Als je wil voorkomen dat fietsen erop komen, kunnen die net zo goed via de andere ingang gaan. Wil het college, dit overwegende, bekijken of de steiger kan worden hersteld? Nu is er sprake van het pesten van mensen die slecht ter been zijn.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Het pesten van mensen die slecht ter been zijn, kan nooit de bedoeling zijn. Ik wil dat punt nog wel een keer bekijken. Ik wil er echter wel op wijzen dat de aanpassing is gebeurd naar aanleiding van veel klachten en in overleg met hulpdiensten en anderen, juist om te voorkomen dat dit een gemakkelijke toegang is om met fietsen en scooters het gebied in de rijden. Het is niet de bedoeling om mensen te pesten, maar het is ook niet voor niets gebeurd.

5. Vragen van de heer Işik (PvdA), mede namens mevrouw Zwinkels (CDA), inzake gevaarlijk kruispunt Korte Smeestraat-Lange Nieuwstraat.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Veel bewoners en ondernemers klagen over het gevaarlijke kruispunt bij de Korte Smeestraat-Lange Nieuwstraat. De PvdA-fractie heeft samen met de CDA-fractie ter plekke poolshoogte genomen. De huidige verkeerssituatie is daar onwenselijk en onveilig. Het is een ontzettend druk kruispunt, waar de diverse verkeersdeelnemers uitkomen op één punt. Er is sprake van slecht zicht, onduidelijke bebording, te hoge snelheden van auto's, scooters en elektrische fietsen. De verkeersdeelnemers moeten zeker kunnen zijn van veilige kruispunten. Om dit te waarborgen, stellen de bovengenoemde fracties de volgende vragen.

1. Is het college op de hoogte van de verkeersonveilige situatie bij het genoemde kruispunt?
2. Is het college bereid om in overleg met wijkbewoners en ondernemers een onderzoek te doen naar de verkeersonveilige situatie daar? Zo nee, waarom niet?
3. Kan het college zeggen hoeveel meldingen het college en de politie hebben ontvangen en hoe deze meldingen zijn afgehandeld?
4. Zo ja, binnen welke termijn kan dit onderzoek plaatsvinden?
5. Als het onderzoek uitwijst dat er maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het college dan bereid met een plan van aanpak naar de raad te komen? Zo nee, waarom niet?

6. Welke eenvoudige maatregelen zijn op korte termijn volgens het college kansrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Mevrouw VAN HOOIJDONK (wethouder): Voorzitter! Ik vind deze vragen verrassend. Ik kom met enige regelmaat op de genoemde plek. Ik heb het kruispunt nooit als onveilig ervaren. Wij hebben hierover geen meldingen gekregen. Wij wisten helemaal niet dat de signalen die de heer Işik noemt er zijn. Wij kennen geen ongelukken. De politie heeft geen meldingen gekregen. Het is een witte vlek op de radar.

De Lange Nieuwstraat is net ingericht. Er is daarover met de omwonenden overleg gevoerd. Ook bij hen zijn de door de heer Işik genoemde problemen niet gesignaleerd. Hoe wij deze straat wilden inrichten, is met de omwonenden besproken. Er is op die plek sprake van een krappe omgeving. Er is niet veel ruimte. Dat is soms een nadeel, maar voor zaken als snelheidsremming en rekening houden met elkaar vaak wel een voordeel. De 30 km/u is voor mensen heel intuïtief. Voor zover wij weten, wordt die regel redelijk goed nageleefd.

Wij zijn altijd in dit soort signalen geïnteresseerd. Als de signalen bij de fracties van PvdA en CDA bekend zijn, dan zijn ze van harte welkom om ons op het goede spoor te zetten zodat wij de situatie kunnen bespreken. Vooralsnog doen wij geen onderzoek, omdat zo'n onderzoek niet op ons lijstje staat. Ons beeld is dat de situatie op orde is, zeker in het licht van de nieuwe inrichting. Eerlijk gezegd zou dat ook een beetje mijn vraag terug zijn. Ik begrijp dat het soms kan voorkomen dat mensen raadsleden weten te bereiken, maar de gemeente zelf niet. Als wij even uitzoomen en de hele stad bekijken, vraag ik mij af of dit de prioriteit van de heer Işik zou zijn. Wij kennen echt veel uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, maar ik weet niet of dit de grootste is. Daar heb ik aarzelingen bij.

De heer IŞIK (PvdA): Voorzitter! Omdat ik onveiligheid voel en ervaar, is er voor mij sprake van een prioriteit. De wethouder zegt dat haar niets bekend is, maar ik breng haar graag in contact met een buurtbewoner en een ondernemer. Ik hoop dat de wethouder toezegt om met hen het gesprek aan te gaan.

Mevrouw VAN HOOIJDONK (wethouder): Voorzitter! Ik heb de heer Işik al uitgenodigd om de contacten door te geven. Wij zien die heel graag tegemoet.

6. Vragen van de heer Hajtić (DENK) inzake Asbest wordt op straat opgeslagen!

De heer HAJTIĆ (DENK): Voorzitter! Asbest wordt op straat opgeslagen. Volgens de certificatie voor procescertificaten "asbestinventarisatie en asbestverwijdering artikel 44 verpakken en opslaan lid 1F" dient het verpakte asbesthoudend materiaal buiten het werkgebied te worden opgeslagen op een locatie die alleen toegankelijk is voor bevoegde personen. In dit geval wordt asbest opgeslagen in de openbare ruimte waarbij de locatie/container ook toegankelijk is voor omwonenden en kinderen. Naast personen is de container ook toegankelijk voor dieren. Via een luik kunnen dieren knagen aan zakken waardoor gevaarlijke stoffen vrijkomen.

De gemeente heeft vergunning verleend om gevaarlijke stoffen op te slaan waardoor de gezondheid van de omwonenden in gevaar wordt gebracht.

1. Is het college het met ons eens dat dit een levensgevaarlijke situatie is? Zo ja, waarom heeft de gemeente hiervoor dan vergunning verleend? Zo nee, waarom niet?

2. Wat vindt het college ervan dat asbest op deze manier wordt opgeslagen waarbij de container/locatie toegankelijk is voor iedereen (ook voor kinderen) en dat er in de avonden en weekenden geen toezicht is?
3. Is het college het met ons eens dat de omwonenden beter voor de gevaarlijke stof gewaarschuwd hadden moeten worden? Zo nee, waarom niet? Volgens artikel 44 verpakken en opslaan lid 3 dient een materiaalsluis te worden gebruikt. In dit geval gebeurt dat niet. Tevens worden omwonenden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen omdat het asbest rondzweeft en omdat de huurders in de omgeving vanwege de hitte hun ramen open hebben staan.
4. Wat doet het college om ervoor te zorgen dat wordt gehandeld conform de certificatie voor asbestverwijdering?

Uit eerdere mondelinge vragen is gebleken dat omwonenden over renovatiewerkzaamheden niet worden geïnformeerd of bewust onjuist worden geïnformeerd. De gemeente heeft beloofd dat te verbeteren. Conform de beleidsregels van de gemeente Utrecht dienen omwonenden te worden geïnformeerd over geplande asbestwerkzaamheden. Dat is echter door BoEx en aannemer HEMUBO niet gedaan. De gemeente heeft inmiddels in het kader van de Omgevingswet voor de geplande werkzaamheden vergunning verleend.

Wat doet het college om ervoor te zorgen dat de eigen beleidsregels worden nageleefd en dat kwetsbare omwonenden worden beschermd?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter!

Het antwoord op vraag 1. Wij hebben op 11 maart jl. een sloopmelding akkoord bevonden. Voor het verwijderen van asbest is geen vergunning vereist. Wij beoordelen de situatie dan ook niet als levensgevaarlijk of als gevaarlijk. Wij bekijken de situatie en of die voldoet aan alle regels en wetten. Bouw- en woningtoezicht is hier geweest en heeft gezegd dat de zaken conform wet- en regelgeving worden opgeslagen en dat er geen gevaar voor de volksgezondheid is.

Het antwoord op vraag 2. Onbevoegde personen mogen zich niet binnen de bouwhekken begeven. Als zij dat doen, is er sprake van een overtreding. Dit geldt uiteraard ook voor kinderen. Die mogen hier niet komen.

Het is belangrijk om te bekijken of de boel goed is afgesloten en ook of de container goed dicht is. Wij hebben daar bij de saneerder aandacht voor gevraagd. Wij hebben kunnen vaststellen dat een en ander voldoet aan de wettelijke voorschriften. Wij roepen alle ouders op om de kinderen te zeggen dat ze zich aan de regels moeten houden en dat een bouwplaats geen speelplaats is.

Het antwoord op vraag 3. Gevraagd wordt of de omwonenden beter kunnen worden gewaarschuwd. Er zijn allerlei borden aanwezig. Daar staat op dat onbevoegden er niet mogen komen. Omwonenden zijn door de vergunninghouder via nieuwsbrieven op de hoogte gebracht. De aannemer heeft wekelijks een inloopspreekuur.

Het antwoord op vraag 4. Gevraagd wordt ook of wij de certificaten en de asbestinventarisatie kunnen controleren. Dat is niet de bevoegdheid van de gemeente. Daarover gaat de inspectie. Bouw- en Woningtoezicht heeft de afgelopen vrijdag op basis van een eigen constatering vastgesteld dat het asbest onder de geldende condities wordt verwijderd, namelijk door onderdruk in de ruimte waardoor er kan worden gesaneerd. Dan is er geen gevaar voor de volksgezondheid. Men kan er zelfs naast wonen en de ramen kunnen worden geopend.

Wij zijn net als de vragenstellers van mening dat het noodzakelijk is om gebruikers, omwonenden en de buurt goed te informeren over de bouwwerkzaamheden en de asbestsanering. Als men mannen in witte pakken ziet lopen, kan er onrust ontstaan. Daarom communiceert de

aannemer met de omgeving, ook naar aanleiding van de vragen die zijn gesteld op 22 april en 3 juni jl.

De heer **VAN DALEN** (VVD): Voorzitter! Ik kan mij voorstellen dat de vraag van de DENK-fractie terecht is. Ik ben benieuwd in hoeverre er nog meer locaties zijn waar hetzelfde speelt.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! De heer Van Dalen stelt een soort open vraag. Hij vraagt of er nog meer situaties zijn waar naar de mening van Bouw- en Woningtoezicht niet veel aan de hand is. Dat zou best kunnen. Geen idee.

De heer **HAJTIĆ** (DENK): Voorzitter! Op de foto's die wij tegelijk met de vraag hebben gestuurd, stonden niet alle containers achter hekken, waardoor de mensen bij de containers konden komen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Hoe verklaart de wethouder dat, hoewel hij zegt dat het asbest conform de regels wordt opgeslagen, niet alles achter hekken stond?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Mocht dat het geval zijn geweest, dan klopt dat niet. Daarom is Bouw- en Woningtoezicht ter plekke geweest. Die heeft geconstateerd dat de containers met asbest achter afgesloten hekken staan.

7. Vragen van de GroenLinks-fractie inzake “Is volledige adreshistorie nodig voor inschrijven bij woningbouwvereniging?”.

De heer **KAPLAN** (GroenLinks): Voorzitter! Als je bij de gemeente op verzoek van een woningbouwvereniging je adreshistorie opvraagt, krijg je tot verbazing van de GroenLinks-fractie soms een volledige adreshistorie betreffende een periode van dertig of vijftig jaar. De GroenLinks-fractie werd hierop gewezen door een e-mailbericht van een Utrechtse die een woning zoekt. Wij hebben het college dit e-mailbericht en de onderliggende e-mailwisseling van haar en de gemeente doorgestuurd. Sommige woningbouwverenigingen vragen voor inschrijving een afschrift van de adreshistorie waaruit blijkt waar de gegadigden op dit moment wonen en waar ze de afgelopen 3 of 5 jaar hebben gewoond. Veel woningbouwverenigingen vragen echter om een volledige adreshistorie. Een volledige adreshistorie is volgens de GroenLinks-fractie niet relevant voor het doel. Het doel is het zich inschrijven bij een woningbouwvereniging. Het vragen van een volledige adreshistorie is volgens de GroenLinks-fractie een ernstige aantasting van de privacy. Een individuele woningzoekende is echter van de woningbouwvereniging afhankelijk en kan het verstrekken van informatie niet gemakkelijk weigeren.

Het vragen en verstrekken van een volledige adreshistorie maakt het bovendien mensen moeilijk om een nieuwe start te maken. Denk aan mensen uit een Blijf van mijn Lijf huis, mensen die een tijdje dakloos zijn geweest of mensen die een tijd geleden een huurschuld hebben gehad. Als iemand bij de gemeente Utrecht ten dienste van een woningbouwvereniging een adreshistorie opvraagt, krijgt de woningbouwvereniging automatisch een volledige adreshistorie. Er is weliswaar een mogelijkheid om een kortere historie op te vragen, maar daarvoor moeten extra handelingen worden verricht. De GroenLinks-fractie heeft naar aanleiding hiervan de volgende vragen.

1. Is het college het met de GroenLinks-fractie eens dat het opvragen van een volledige adreshistorie niet in verhouding staat tot het doel, namelijk het ingeschreven worden bij een woningbouwvereniging?

2. Is het college bereid om met de woningbouwverenigingen in Utrecht in overleg te gaan om een kortere adreshistorie te vragen, bijvoorbeeld van 3 of 5 jaar?
3. Is het college bereid om de website zodanig aan te passen dat bij de aanvraag van een adreshistorie ten dienste van een woningbouwvereniging niet automatisch de volledige adreshistorie wordt verstrekt, maar een kortere adreshistorie, bijvoorbeeld van 3 of 5 jaar?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Ik zal de vragen van de heer Kaplan graag beantwoorden, ook mede namens de burgemeester. Ik beantwoord de vragen alle drie tegelijk. Deze vragen hebben bij ons vragen opgeroepen waardoor geen volledig antwoord kan worden gegeven.

De Utrechtse corporaties zijn bevoegd om de basisregistratie personen te raadplegen. Die bevoegdheid is bij wet geregeld en ook in een gemeentelijke verordening over de basisregistratie personen. Die is door de gemeenteraad vastgesteld.

De corporaties kunnen de basisregistratie personen raadplegen om te zien of iemand op de woning recht heeft, met het doel om huur- of woonfraude tegen te gaan. Uiteraard hebben de corporaties daarbij geheimhoudingsplicht. Als een inwoner van Utrecht zelf de adreshistorie opvraagt, krijgt hij of zij automatisch de volledige historie van hem- of haarzelf. Het uitgangspunt van het college is dat wij niet méér informatie vertrekken dan strikt noodzakelijk is, om het doel waarvoor die informatie wordt gevraagd te kunnen behalen. Daarom zullen wij met de corporaties bespreken of onze werkwijze moet worden aangepast en zo ja, op welke manier. Wij zullen de raad uiterlijk in september melden wat het overleg heeft opgeleverd.

De heer **KAPLAN** (GroenLinks): Voorzitter! Ik hoop dat dit een positief resultaat oplevert. Wij wachten tot september.

Ik wil graag de wethouder bedanken voor zijn reactie. Die is op dit moment voor mij voldoende.

8. Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks) over het feit dat initiatieven van migrantenouderen niet slagen zonder een stevige steun in de rug van de gemeente.

De heer **DEKKERS** (GroenLinks): Voorzitter! In Utrecht wonen grote groepen ouderen met migratieachtergrond uit Suriname, Marokko en Turkije. Een belangrijk deel van deze ouderen heeft behoefte aan voorzieningen voor woon- en zorgvormen die aansluiten bij de eigen belevingswereld. In Utrecht hebben verschillende initiatieven die behoefte verwoord en voorstellen gedaan voor wonen, een woon-zorgvorm of een hospice voor groepen met een specifieke sociaal culturele of ethische achtergrond. Zulke initiatieven komen moeilijk van de grond omdat zij zelf daartoe vaak over onvoldoende organisatiekracht of middelen om te investeren beschikken. Zij hebben de steun van de gemeente nodig om krachtige partners te vinden die kunnen helpen om zo'n initiatief te realiseren (denk aan woningcorporaties of pensioenfondsen) en om een geschikte locatie te vinden. Vertegenwoordigers van Hindoestaanse en Creoolse ouderen (Stichting Asha, Moria, Kisha's Zorg en COSBO) hebben een plan uitgewerkt voor een woonplek voor Hindoestaanse ouderen en een woon-zorgproject (inclusief hospice) voor Creools-Surinaamse ouderen. (zie bijlage). Zij hebben dat plan voorgelegd aan de gemeente. De gemeente antwoordt ambtelijk dat "woon-zorg-vormen voor ouderen met een specifiek sociaal-culturele of etnische achtergrond zowel voor de ouderen zelf als voor de samenleving een effectieve en aantrekkelijke bijdrage kunnen leveren aan de woon- en zorgbehoefte van ouderen." De gemeente heeft enkele pogingen gedaan om het initiatief te koppelen aan een bouwontwikkeling, maar tot nu toe zonder resultaat. En "een pragmatische

oplossing lijkt voor de hand te liggen". Maar die oplossing bestaat eruit dat de initiatiefnemers zelf bij de woningbouwcorporaties langs moeten gaan, dat ze zelf vertegenwoordigers in de kopgroep van het programma "Een (t)huis voor ouderen" aan hun jasje moeten trekken en dat zij zelf de ogen en oren moeten gebruiken om een goede locatie te vinden. De GroenLinks-fractie vindt het niet pragmatisch en niet effectief om de bal bij de initiatiefnemers terug te leggen. Deze woon- en woon-zorgvormen worden niet gerealiseerd zonder stevige steun van de gemeente. De GroenLinks-fractie stelt daarom de volgende vragen:

1. Vindt ook het college het belangrijk dat in Utrecht specifieke woon- en woonzorgvormen voor ouderen met een migratieachtergrond (met name uit Suriname, Marokko en Turkije) worden gerealiseerd?
2. Is het college het met de GroenLinks-fractie eens dat initiatieven daartoe meer kans van slagen hebben als ze stevig door de gemeente worden gesteund?
3. Is het college bereid om te stimuleren dat er initiatieven voor zulke woon- en woonzorgvormen komen en om deze initiatieven te steunen? Welke initiatieven kent de gemeente? Voor welke groepen zouden initiatieven wenselijk zijn, maar zijn die er nog niet?
4. Hoe kan de gemeente het initiatief van Asha, Moria, Kicha's Zorg en COSBO voor woon- en woonzorgvormen voor Hindoestaanse en Creools-Surinaamse ouderen ondersteunen bij het vinden van stevige partners zoals woningcorporaties, de Werkplaats of andere ontwikkelaars die in Utrecht actief zijn en/of pensioenfondsen?
5. Hoe kan de gemeente het initiatief ondersteunen bij het vinden van een locatie, bijvoorbeeld door het te koppelen aan bouwinitiatieven en ontwikkellocaties zoals De Cartesiusdriehoek, boven het huidige Oase, de Merwedekanaalzone, het Stationsgebied, ontwikkelingen in buurten in Overvecht of Zuilense Vecht? Welke locaties zijn perspectiefvol?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter!

Het antwoord op vraag 1. Het college vindt het inderdaad belangrijk dat woon- en zorgvormen voor ouderen in Utrecht aansluiten bij de behoefte van de inwoners en dat daarbij rekening wordt gehouden met de specifieke wensen van ouderen met een migratieachtergrond. Ik kan in ieder geval melden dat onze kwartiermaker voor nieuwe woonconcepten contact heeft met de door de vragensteller genoemde initiatiefnemers.

Het antwoord op vraag 2. Ja, zoals men weet, hebben wij met professionele partijen in paragraaf 5.2 van het stadsakkoord Wonen afgesproken om zoveel mogelijk aan te sluiten bij initiatieven en wensen uit de buurt. Met de kopgroep van het programma "Thuis voor ouderen" stimuleren wij dat initiatieven en ontwikkelende partijen goed aan elkaar worden verbonden. Er zijn in de stad veel initiatieven op zoek naar een geschikte plek. Wij hebben het afgelopen jaar een aantal keren vastgoedontwikkelaars met wooninitiatieven in contact gebracht.

Het antwoord op vraag 3. Wij zijn bereid om initiatieven te steunen. Wij doen dat al. Via het programma "Thuis voor ouderen" zijn wij in gesprek met woningbouwcorporaties en vastgoedontwikkelaars. Voor enkele initiatieven heeft de extra inzet van de gemeente geleid tot afspraken, onder andere bij Attifa in Kanaleneiland en ook in Overvecht.

Het antwoord op vraag 4. Wij spreken in het kader van "Thuis voor ouderen" met alle relevante partijen over de mogelijkheid om vernieuwende woonvormen te realiseren. Wij zullen daarbij naar aanleiding van deze mondelinge vragen nogmaals aandacht vragen voor wooninitiatieven van oudere migranten en de corporaties vragen om met hen in gesprek te gaan over mogelijke vormen van samenwerking.

Het antwoord op vraag 5. Voor de ontwikkelingen is het van belang om zo vroeg mogelijk betrokken te zijn bij de planontwikkeling zodat er ruimtelijk en financieel rekening kan worden gehouden met dit type woon/zorgconcepten. Een recent voorbeeld daarvan is het initiatievenblok Zuilense Vecht dat op dit punt goede mogelijkheden biedt. In het kader van het programma "Thuis voor ouderen" wordt hard gewerkt aan het in kaart brengen van de mogelijkheden die er zijn op gemeentegrond en ook in vastgoed van de gemeente zelf.

De heer **DEKKERS** (GroenLinks): Voorzitter! Bedankt voor de antwoorden. Ik hoop dat de steun ook voor het concrete initiatief iets oplevert. Is de wethouder bereid om met de werkgroep Wonen van het Maatschappelijk Netwerk Utrecht en verschillende initiatiefnemers uit deze groep te spreken over hoe de initiatieven gesteund kunnen worden en hoe die een plek kunnen vinden en of de wethouder ons daarover kan rapporteren in de volgende brief over "Een thuis voor ouderen".

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Zowel collega Van Ooijen als ik schuiven regelmatig bij de werkgroep aan, ook in het kader van "Een thuis voor ouderen". Dat heeft onze voortdurende aandacht. Wij namen enthousiast deel aan een aantal sessies dat er is geweest. Wij zullen dat blijven doen. Wij rapporteren daar zeker over.

9. Vragen van de heer Vonk (GroenLinks) inzake 20 jaar de Utrechtse aanpak.

De heer **VONK** (GroenLinks): Voorzitter! Afgelopen maandag was ik op pad met een van de veldwerkers van Jellinek die met een kan koffie langs buitenslapers in de stad gaat. Tijdens de fietstocht kwamen wij tot de conclusie dat het op 17-09-2021 20 jaar geleden is dat de tunnel onder Hoog Catharijne werd gesloten. In de aanloop daarvan werden in de stad 10 hostels en 4 gebruikersruimten geopend om de mensen een plek te bieden om te wonen en te gebruiken. Hiermee werd de overlast verminderd. Deze werkwijze is in de loop van de tijd bekend geworden als de Utrechtse manier. De GroenLinks-fractie is van mening dat het 20-jarig bestaan hiervan niet onopgemerkt voorbij mag gaan.

1. Deelt de wethouder de mening van GroenLinks dat dit moment niet onopgemerkt voorbij mag gaan? Zo nee, waarom niet?
2. Is de wethouder bereid om samen met de partijen die betrokken zijn en waren bij het sluiten van de tunnel, de Hostels en de gebruikersruimten in gesprek te gaan om te bekijken hoe hiervoor op een mooie manier aandacht kan komen?

De heer **VAN OOIJEN** (wethouder): Voorzitter! Ik dank de heer Vonk voor zijn vragen. Ik deel zeker de mening dat wij aan dit feit aandacht moeten besteden: twintig jaar het Utrechtse model voor maatschappelijke opvang. Het sluiten van de tunnel is een markant moment geweest.

In Utrecht hebben wij met de betrokken partijen de afgelopen jaren geschiedenis geschreven. Ik zou het heel mooi vinden om daar ook dit jaar aandacht aan te schenken. Ik ga daarover in gesprek. Ik dank de heer Vonk voor zijn suggestie. Ik kom hierop in september a.s. terug.

De heer **WIJMENGA** (ChristenUnie): Voorzitter! Bij de behandeling van een van de plannen in het Stationsgebied hebben wij met wethouder Eerenberg gesproken over het herdenken van het sluiten van de expeditietunnel. Toegezegd is dat daar wellicht in de openbare ruimte in de vorm van een tegel aandacht aan zou worden gegeven. Ik heb daarvan nog geen opvolging gezien. Graag

zagen wij een gesprek tussen de wethouders Van Ooijen en Eerenberg over de invulling van die toezegging.

De heer **VAN OOIJEN** (wethouder): Voorzitter! Ik ben mij bewust van deze nobele toezegging. Ik kom erop terug in de genoemde brief van september a.s.

10. Vragen van de heer Schipper (SP) inzake Openbare ruimte Adenauerlaan.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Toen de lang uitgestelde renovatie van de woningen eindelijk ging gebeuren, hoopten de bewoners van de Adenauerlaan een paar dingen: pak het plein meteen mee bij de herinrichting van de openbare ruimte en dan voorlopig geen maanden in de rotzooi meer. Helaas is de werkelijkheid anders. Het plein, dat al tientallen jaren niet is onderhouden, wordt vooralsnog niet meegenomen en het trottoir, dat net was dicht gelegd met deels nieuwe en deels oude tegels, ligt alweer open vanwege werkzaamheden aan een gasleiding. Dat roept vragen op.

1. Waarom is het plein niet meteen betrokken bij de herinrichting van de openbare ruimte en wanneer gaat dat dan wel gebeuren?
2. Waarom zijn voor de nieuwe woningen in de plinten nieuwe tegels gebruikt en voor de portieken oude tegels teruggelegd? Klopt het argument van Mitros dat de stoep voor de nieuwe woningen van hen is en de stoep voor de portieken van de gemeente?
3. Waarom vinden de werkzaamheden aan de gasleiding plaats nét nadat de bestrating opnieuw was neergelegd en hoelang duren die? Oftewel: hoe verhoudt deze situatie zich tot het adagium van het college om werk te maken met werk?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter!

Het antwoord op vraag 1. Werk met werk maken houdt soms ook in dat het één op het ander volgt. Ik hoop dat duidelijk te maken. Het streven is altijd geweest om de herinrichting van de openbare ruimte zo kort mogelijk na de afronding van de renovatie van de portiekflats te doen, maar door verschillende oorzaken zit er nu meer tijd tussen de afronding van de renovatie van blok 3 en de start van de werkzaamheden. De gemeente en Mitros overleggen wat nodig is om de straat tot die tijd netjes te houden. Ook is in het project inmiddels een omgevingsmanager aangesteld om gemakkelijker contact te maken met partijen in de buurt. De voorbereiding van de inrichting van de openbare ruimte is nu gestart. De herinrichting zelf start aan het einde van het jaar. Daarmee zijn de gehele Adenauerlaan – van gevel tot gevel – inclusief het plein dat opnieuw wordt ingericht en ook het Attleeplantsoen en de Trumanlaan gemoeid. Er heeft dagelijks onderhoud plaatsgevonden, maar het plein is in de jaren '60 aangelegd. Het is hard aan vernieuwing toe.

Het antwoord op vraag 2. De aannemer van Mitros heeft het plein gebruikt als bouwplaats en materialenopslag. Nu de renovatie van de tweede portiekflat klaar is, heeft de aannemer de bouwplaats opgeruimd en de tegels recht gelegd. De voortuinzone was en blijft van Mitros. Mitros gebruikt uit overwegingen van duurzaamheid en efficiëntie bestaande tegels opnieuw als die nog in goede staat zijn.

Het antwoord op vraag 3. De herinrichting van de straat en het plein begint aan het einde van dit jaar. De gasleiding moest daarop vooruitlopend worden aangepakt. De werkzaamheden van Stedin zullen nog ongeveer twee weken duren. Daarna volgen werkzaamheden van Vitens, de waterleiding. Ook vindt vervanging van de riolering plaats en wordt er een hemelwaterriool

aangelegd. Wij zullen ter plekke met een gescheiden rioolstelsel werken in het kader van de klimaatadaptatie.

Wijkbewoners ontvangen binnenkort meer informatie over de planning en de fasering van de werkzaamheden.

11. Vragen van mevrouw Assen (PvdA), mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Deldjou Fard (GroenLinks) inzake Permanente Hall of Fame.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! In 2018 moest de vorige legale plek voor graffiti verdwijnen in verband met nieuwbouw in dit gebied. Dat was de Grindbak achter de Croeselaan. Gelukkig is het toen, dankzij inzet van velen, gelukt om een nieuwe plek te vinden, namelijk op het Berlijnplein. Daar wordt nu legaal graffiti gespoten. Niet alleen voor het plezier van de gebruikers, maar ook voor dat van voorbijgangers en mensen die hiervoor speciaal naar het Berlijnplein komen.

De Hall of Fame verdwijnt echter omdat er nieuwbouw komt. Een nieuwe plek is nog niet gevonden. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht ligt een grote verdichtingsopgave in het verschiet. De fracties voorzien dat het daardoor steeds lastiger wordt om ruimte te vinden voor een legale plek voor het spuiten van graffiti, terwijl de mogelijkheid daartoe in veel steden echt van meerwaarde is, niet alleen omdat de overlast van illegale graffiti op andere plekken dan afneemt, maar vooral ook omdat artiesten er prachtige dingen maken. Dat trekt mensen die ervan genieten. Wij vinden het dus een gemiste kans dat Utrecht daar geen werk van maakt. Daarom stellen wij de volgende vragen.

1. Wat is de laatste update in de zoektocht naar een nieuwe legale Hall of Fame?
2. Wordt er gezocht naar tijdelijke of permanente locaties?

Is de wethouder het met ons eens dat ruimte voor dit soort plekken steeds schaarser wordt en dat de inzet op een permanente plek wenselijk is? Tot welke stappen van het college leidt dit of heeft dit geleid?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. Het is fijn dat wij deze vragen vandaag nog kunnen behandelen.

Het antwoord op vraag 1. De Hall of Fame aan het Berlijnplein kan nog tot ongeveer het tweede kwartaal van 2022 blijven. Dan starten de bouwwerkzaamheden. Wij onderzoeken waar een nieuwe legale graffitiplek kan komen. Wij hebben verschillende wijkadviseurs ingeseind. Ook wij blijven goed kijken waar eventueel mogelijkheden zijn. Ook hebben wij StreetArt Utrecht en de huidige gebruikers van De Hall of Fame gevraagd om goed naar mogelijke locaties uit te kijken. Er zijn locaties waar wij nader aan het verkennen zijn. Het is echter nog te vroeg om daarover iets te kunnen zeggen.

Naast de Hall of Fame aan het Berlijnplein is onder de A12-brug, naast het Amsterdam/Rijnkanaal - bij de Ikea - een gedoogplek. Die zal in elk geval beschikbaar blijven.

Het antwoord op vraag 2. In de zoektocht bekijken wij zowel tijdelijke als permanente locaties, waarbij de tijdelijke locaties er wel minimaal twee jaar moeten zijn, dus niet te kort.

Het antwoord op vraag 3. Ja, in een snelgroeiende stad is de ruimte voor dit soort plekken inderdaad schaars. Wij zien ook dat transitiegebieden mogelijkheden bieden, zeker ook voor tijdelijke initiatieven. Wij vinden het belangrijk om kunstenaars in het algemeen, maar ook graffitikunstenaars, in de stad een podium te geven, onder meer via een Hall of Fame. Wij zijn daarom voornemens om Street Art als onderwerp te betrekken bij de nieuwe uitvoeringsnota Kunst in de openbare ruimte die van 2021 tot 2030 geldt.

De heer **VAN DALEN** (VVD): Voorzitter! Het gaat natuurlijk om graffiti die mogelijk op die locaties wenselijk is. Zijn er ook locaties waar graffiti niet wenselijk is? Is de wethouder bereid om in de komende periode graffiti op plaatsen waar die niet wenselijk is proactief te blijven verwijderen?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Dat geschiedt niet vanuit mijn portefeuille. In de eerste plaats vragen wij mensen om juist van deze plekken – die ervoor zijn gecreëerd – gebruik te maken. Daarnaast zal door de burgemeester worden opgetreden waar dat nodig is, als er dingen verschijnen die er niet thuishoren.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Ik ben met een aantal antwoorden best blij. Is het geen goed idee dat wij bij nieuwe ontwikkelingen bekijken of een nieuwe wijk mooier kunnen maken door daar alvast een plek voor graffiti te reserveren, bijvoorbeeld de Cartesiusdriehoek of de Merwedekanaalzone?

Mevrouw **KLEIN** (wethouder): Voorzitter! Er zijn veel mogelijkheden. Ik wil die zeker niet uitsluiten. Ik wil alleen reageren op de woorden "mooier maken". Op de gedoogplekken mag men heel veel. Men kan de plekken mooier maken, maar dat hoeft niet. Men mag ook mensen confronteren met het echte leven en met dingen die helemaal niet mooi zijn. Ik begrijp de vraag van mevrouw Assen echter heel goed. Wij houden onze ogen open. Wij hebben deze plek gevonden omdat een andere plek verdween. Wij zijn geroutineerd geworden in het vinden van nieuwe locaties.

De **VOORZITTER**: Dames en heren. Dit was het laatste vragenuur van vóór het zomerreces. Dat wil niet zeggen dat wij al met zomerreces gaan. Wij zullen ons de komende week bezighouden met de voorjaarsnota en andere zaken. Voor de liefhebbers van het vragenuur betekent dit dat men vanaf september a.s. opnieuw van harte bij ons welkom is.
Nog een prettige avond.

De voorzitter sluit hierna, te 18.01 uur, het vragenuur.

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens het vragenuur van 1 juli 2021.

Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.

Wethouder Van Hooijdonk

- zal winkeliers die gebruikmaken van lijmplanken, als men die op het spoor komt, een brief schrijven waarin de aandacht wordt gevestigd op het leed dat zij veroorzaken voor de dieren en daar uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op terugkomen.

- zal met de collega's van de G4 in gesprek gaan over het voeren van actie tegen het gebruik van lijmplanken.

Vragen van de GroenLinks-fractie inzake “Is volledige adreshistorie nodig voor inschrijven bij woningbouwvereniging?”.

Wethouder Diepeveen

- zal met de corporaties bespreken of de werkwijze rond het opvragen van de adreshistorie moet worden aangepast en, zo ja, op welke manier, en de raad uiterlijk in september melden wat het overleg heeft opgeleverd.

- zal regelmatig blijven aanschuiven bij de werkgroep Wonen van het Maatschappelijk Netwerk Utrecht om te bespreken hoe initiatieven gesteund kunnen worden en een plek kunnen vinden, en de raad daarover rapporteren.

Vragen van de heer Vonk (GroenLinks) inzake 20 jaar de Utrechtse aanpak.

Wethouder Van Ooijen

- zal in september a.s. terugkomen op de vraag op welke wijze er aandacht kan worden besteed aan het 20-jarige bestaan van de Utrechtse aanpak van de maatschappelijke opvang.

- zal in de toegezegde brief ook terugkomen op de toezegging dat zal worden gekeken naar bijvoorbeeld een tegel ter herdenking van het sluiten van de expeditietunnel.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1169
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021-2025
ID	1213
Behandelend ambtenaar	Stijn Arts
Telefoon	14030
E-mail	s.arts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Bestuur en ondersteuning
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Erwin Raemakers/ICT/06-51248545

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	3 november 2020
Commissie Mens en Samenleving	12 november 2020
Commissie Mens en Samenleving	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021-2025

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Bedrijfs- &Strategienetwerk
Opsteller	Stijn Arts, Thomas Kruse, Yannick God
Kenmerk	7714136
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden ondersteund door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen:
   - Onderzoek en innovatie;
   - Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
   - Dynamische digitale economie;
   - Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties;
   - Grondrechten en ethiek in de digitale tijd;
   - Digitale inclusie.

   We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat, en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

.

Samenvatting
Digitalisering speelt in nagenoeg al onze maatschappelijke opgaven een rol. Om maximaal gebruik te kunnen maken van de kansen die digitalisering biedt is de Visie en strategie Digitale Stad 2021-2025 opgesteld. De visie schets langs 6 sporen het kader om digitalisering effectief en efficiënt te vorm te geven. Publieke waarden zijn hierbij het vertrekpunt.

Context
Digitalisering transformeert onze samenleving. Platforms als Ticketswap, AirBnb en Uber bepalen mede de manier waarop vraag en aanbod in de stad samenkomen. Opkomende technologieën als Internet of Things (apparaten verbonden via het internet) en kunstmatige intelligentie veranderen de manier waarop we de stad gebruiken en hoe we met elkaar in contact treden. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Deze visie adresseert zowel de uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid, weerbaarheid en ethiek als de economische mogelijkheden.

Utrecht, en Nederland in het algemeen, heeft een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te blijven verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en we hebben een traditie van samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid.

Wij gaan de kansen die digitalisering biedt maximaal te benutten om de maatschappelijke opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen.
Voorbeelden van kansen zijn er legio; of het nu gaat om het verwerken van afval, de bereikbaarheid van de stad of de uitgifte van een paspoort.
De Covid19 crisis laat zien wat we met digitalisering kunnen bereiken, een massale overstap naar digitaal werken die door onze infrastructuur kan worden ondersteund. Met verschillende coronadashboards creëren we inzicht in de verspreiding van het virus en zijn we in staat proactieve maatregelen te nemen. Tegelijk maakt de Covid19 crisis duidelijk dat nog niet iedereen toegang heeft tot digitale middelen. Vanuit het programma Digitale stad sluiten wij actief aan bij de Utrechtse interventiemaatregelen maatschappelijke effecten Corona.

Digitalisering roept nieuwe, fundamentele vragen op. We werken daarom vanuit Utrechtse waarden: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen. Via privacy- en ethische assessments krijgt deze manier van werken vorm.

Toelichting uitgangspunten
Om succesvol te digitaliseren in de maatschappelijke opgaven hebben wij een basis van processen, kaders, randvoorwaarden en techniek nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Met dit fundament als basis realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. Dit fundament is in lijn met de Nederlandse Digitaliseringsstrategie 2.0 van de ministeries van EZK, BZK en J&V. Aan de 5 sporen van dit fundament hebben wij in Utrecht het spoor Digitale inclusie toegevoegd:

- Onderzoek en innovatie; samen met partners doorbraakinnovaties bereiken;
- Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren; om optimaal te profiteren van digitalisering stimuleren wij de ontwikkeling van nieuwe, andere kennis en vaardigheden bij Utrechters en medewerkers;
- Dynamische digitale economie; realiseren van een toekomstbestendige digitale interne- en externe infrastructuur die Utrechters, bedrijven en overheid ondersteunt bij hun behoeften;
- Weerbaarheid van burgers en organisaties; vergroten de digitale weerbaarheid van de stad door bij inwoners, bedrijven en in de eigen organisatie het risicobewustzijn van digitale veiligheid te vergroten;
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd. We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat.
- Digitale inclusie: zorgen dat iedereen kan meedoen in de digitale samenleving. Door te stimuleren, te zorgen voor middelen, aan basisvaardigheden te werken en te werken aan voor iedereen toegankelijke systemen.

In alle digitaliseringstrajecten spelen deze sporen in meer of mindere mate een rol om succesvol te kunnen zijn. In verschillende coalities werken we hierin samen; zowel lokaal, regionaal, landelijk als internationaal.

In het realiseren van de visie speelt participatie van inwoners een belangrijke rol. Digitalisering biedt nieuwe perspectieven op de samenwerking tussen overheid en inwoners. De mogelijkheid om initiatief te nemen of mee te doen (denk bijvoorbeeld aan de snuffelfiets) bij innovaties. Digitale weerbaarheid ontwikkelen we samen met inwoners en organisaties. We gaan inwoners betrekken bij ethische afwegingen (Stadspanel Uthiek) en digitalisering biedt de mogelijkheid om (programma Open Utrecht) veel meer informatie en data pro-actief beschikbaar te stellen.

Het college heeft onder voorbehoud van vaststelling van de Visie Digitale Stad door de gemeenteraad de Actieagenda Digitale Stad 2021 vastgesteld. In deze actieagenda, die jaarlijks wordt geactualiseerd, staat vermeld welke uitvoeringsacties we op de verschillende sporen van de visie worden genomen. Ook is in de actieagenda een uitleg opgenomen die duidelijk maakt hoe visie, fundament en de opgaven samenhangen en wat de rol van de verschillende actoren (waaronder de raad) daarin is. De actieagenda zal onderdeel vormen van het raamwerk dat voor monitoring wordt vormgegeven.

Beoogd effect
Wij zetten erop in om de kansen die digitalisering biedt maximaal te benutten om de maatschappelijke opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen.

Door te gaan werken vanuit de Visie Digitale Stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Bij de begrotingsbehandeling 2019 is een routekaart digitalisering toegezegd, 19-T435.
- Op 3 november 2020 was er een Raadsinformatiebijeenkomst over het onderwerp Digitale stad.
- Raadsbrief motie 320 ‘Meer aandacht voor innovatie’ met voorbeelden van innovaties die verder inzicht in de praktijk van digitalisering en innovatie in de opgaven geeft.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden gerealiseerd door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen: • Onderzoek en innovatie; • Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren; • Dynamische digitale economie; • Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties; • Grondrechten en ethiek in de digitale tijd; • Digitale inclusie We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.
Argumenten	
1.1	De visie is ondersteunend aan de maatschappelijke opgaven van de gemeente Utrecht

	Digitalisering is binnen alle maatschappelijke opgaven van belang. Digitalisering is geen doel op zich, maar krijgt betekenis in het licht van de vraagstukken in onze stad. Met de Visie Digitale Stad slaan we de brug tussen maatschappelijke opgaven en digitalisering.
1.2	<u>De visie draagt bij aan effectieve en efficiënte uitvoering van digitaliseringsinitiatieven.</u>
	De inzet van digitalisering biedt kansen in onze maatschappelijke opgaven. Het vaststellen van een visie en strategie hierop ondersteunt een effectieve en efficiënte uitvoering hiervan. Digitaliseringskennis komt vaak verkokerd, binnen een project of programma tot stand. Kansen voor hergebruik worden niet altijd benut. Vanuit het fundament digitale stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Inzet van digitalisering vraagt extra aandacht voor privacy, digitale grondrechten en veiligheid.</u>
	Digitalisering kent een keerzijde. Door digitalisering worden we als samenleving afhankelijker van het goed functioneren ervan. We moeten erop kunnen vertrouwen dat het werkt maar ook dat het veilig is en persoonlijke informatie niet misbruikt kan worden. Daarbij kan digitalisering tot uitsluiting leiden door gebrek aan vaardigheden of voorzieningen. Vanuit het programma digitale stad wordt er vanuit verschillende sporen op ingezet om deze risico's te beperken. Dit gebeurt onder andere door het uitvoeren van privacy- en ethische impact assessments en het publiceren van een algoritmeregister. We werken aan de digitale weerbaarheid van stedelijke infrastructuur met onze partners en voeren het programma gegevensbescherming uit voor onze eigen organisatie. Verder werken we aan de vaardigheden van onze medewerkers en inwoners om digitaal te kunnen handelen.

Financiën

Het programma Digitale stad wordt in principe binnen bestaande budgetten en begroting vormgegeven. Digitalisering zal steeds meer integraal onderdeel van onze programma's zijn. (Additionele) financiering van digitalisering in specifieke maatschappelijke opgaven of de bedrijfsvoering vindt logischerwijs dan vanuit die programma's plaats. De visie Digitale Stad geeft richting en kaders aan de digitalisering. Waar mogelijk wordt ingezet op externe financiering vanuit het rijk of Europa. Indien versnelling gewenst is op bepaalde onderdelen of activiteiten vraagt dit additionele financiering.

Vervolg

De activiteiten van het programma digitale stad zullen in de programmabegroting en verantwoording opgenomen worden. Er zal een raamwerk voor monitoring gemaakt waar ook de actieagenda onderdeel van uitmaakt. Bij de jaarstukken 2022 wordt dit raamwerk gebruikt om de voortgang weer te geven. Het raamwerk zal onderdeel uitmaken van de integrale verantwoording informatievoorziening zoals eerder aan de raad is toegezegd.
De raad wordt elk voorjaar geïnformeerd over de vorderingen met de digitale stad.

Na het vaststellen van de Visie Digitale Stad zal Utrecht zich aansluiten bij de *Coalition of Cities for Digital Rights*. Hiermee willen we onze waardegerichte aanpak van Digitalisering actief uitdragen. Het netwerk van aangesloten steden biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van elkaars kennis en ervaring op dit onderwerp.

Als start en ten behoeve van de kaderstellende rol van de raad organiseren we medio 2021 bijeenkomsten voor raadsleden en fractie-medewerkers in regio Utrecht, samen met de Nederlandse Vereniging voor Raadsleden en Universiteit Utrecht, waarin gezaghebbende sprekers aspecten van de digitale stad belichten. Dit kan medio 2022 desgewenst in enige vorm worden herhaald voor de nieuwe raad.

Het college verwacht dat de komende vijf jaar steeds nieuwe subthema's van de digitale stad in de actualiteit zullen komen. Om een nieuw thema te belichten, kan desgevraagd een RIB of technische bijeenkomst georganiseerd worden.

Participatie

Op diverse onderdelen zijn belanghebbenden betrokken bij het tot stand komen van de visie:

- Het cyberweerbaarheidsbeeld voor organisaties en de aanpak ervan is samen met een groep van 25 Utrechtse organisaties (profit en nonprofit) tot stand gekomen.
- De Uthiek aanpak - om ethische vragen rondom digitalisering te beantwoorden - is opgesteld na het raadplegen van de Utrechtse Data Community.

Bij innovatietrajecten die uitgevoerd worden, is participatie onderdeel van de voorgeschreven werkwijze. Enkele voorbeelden:

- Bij het project 'havenmeester van de toekomst' met o.a. betrokken bedrijven, individuele schippers en andere steden met een binnenhaven.
- Bij het project 'Smart Solar Charging' wordt met 18 Utrechtse organisaties (kennisinstellingen en bedrijven) samengewerkt.
- Bij het project Mobility as a Service Leidsche Rijn zijn 120 bewoners betrokken bij het ontwerpen van de mobiliteits-app.
- Bij het project Huishoudboekje vindt validatie plaats bij inwoners maar ook ketenpartners zoals Belastingdienst Toeslagen, UWV, SVB, Eneco, Mitros en Zilveren Kruis en de gemeenten Nijmegen en Amsterdam

Samenwerken met partners en doelgroepen om digitale vernieuwingen tot stand te brengen is integraal onderdeel van de visie.

Communicatie

Na vaststelling zal de visie online worden gepubliceerd. Op Utrecht.nl zal een pagina komen over Digitale Stad. We kunnen hier publiceren over de diverse ontwikkelingen en zo inwoners, organisaties en onze partners verbinden en inspireren.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Visie digitale stad 2021 – 2025

Bijlagen informatief

- Actieagenda Digitale stad 2021
- Voorbeelden van digitalisering in de opgaven
- Coalition of Cities for Digital Rights

Visie Digitale Stad 2021-2025



Gemeente Utrecht

Versie 1.5
(concept)
Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Introductie

- Digitale Transformatie (Gezond stedelijk leven voor iedereen)
- Visie Digitale stad
- Utrechtse waardenmodel
- Verhouding gemeente en markt

Sporen in de digitale stad

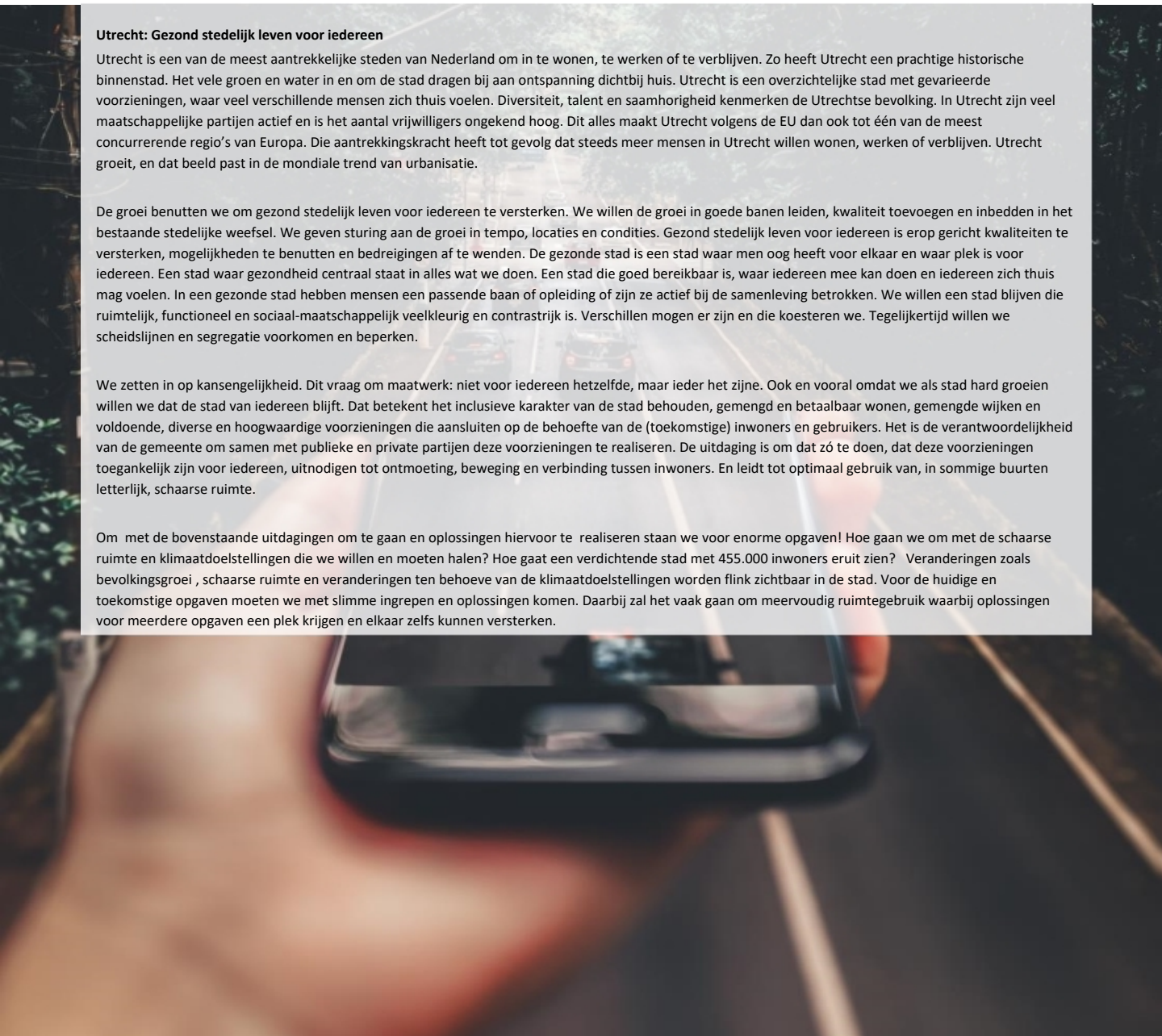
- Onderzoek en innovatie
- Ander werk, nieuwe vaardigheden, en leven lang leren
- Dynamische digitale economie
- Weerbaarheid van burgers en organisaties
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd
- Digitale Inclusie

Digitale transformatie

Aanleiding

Digitalisering transformeert onze samenleving. Platforms als Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber bepalen mede de manier waarop vraag en aanbod in de stad samenkomen. Opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie veranderen de manier waarop we de stad gebruiken of hoe we met elkaar in contact treden. Dit biedt grote kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren en tegelijkertijd neemt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Tussen kans en uitdaging moeten wij de toekomst aangaan.

Utrecht, en Nederland in het algemeen, heeft een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te blijven verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en we hebben een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen, inwoners en overheid. In dit stuk introduceren wij onze visie en strategie op de digitale stad Utrecht. In onderstaand kader lichten wij de strategie van de gemeente Utrecht -Gezond stedelijk leven voor iedereen- kort toe. Digitalisering speelt een belangrijke rol om deze opgaven in de stad te kunnen realiseren. We zien dat digitalisering in een hoog tempo in alle aspecten van het dagelijks leven een rol speelt. We spreken dan ook wel over een digitale transformatie van onze samenleving.



Utrecht: Gezond stedelijk leven voor iedereen

Utrecht is een van de meest aantrekkelijke steden van Nederland om in te wonen, te werken of te verblijven. Zo heeft Utrecht een prachtige historische binnenstad. Het vele groen en water in en om de stad dragen bij aan ontspanning dichtbij huis. Utrecht is een overzichtelijke stad met gevarieerde voorzieningen, waar veel verschillende mensen zich thuis voelen. Diversiteit, talent en saamhorigheid kenmerken de Utrechtse bevolking. In Utrecht zijn veel maatschappelijke partijen actief en is het aantal vrijwilligers ongekend hoog. Dit alles maakt Utrecht volgens de EU dan ook tot één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Utrecht groeit, en dat beeld past in de mondiale trend van urbanisatie.

De groei benutten we om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. We willen de groei in goede banen leiden, kwaliteit toevoegen en inbedden in het bestaande stedelijke weefsel. We geven sturing aan de groei in tempo, locaties en condities. Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, mogelijkheden te benutten en bedreigingen af te wenden. De gezonde stad is een stad waar men oog heeft voor elkaar en waar plek is voor iedereen. Een stad waar gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Een stad die goed bereikbaar is, waar iedereen mee kan doen en iedereen zich thuis mag voelen. In een gezonde stad hebben mensen een passende baan of opleiding of zijn ze actief bij de samenleving betrokken. We willen een stad blijven die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. Verschillen mogen er zijn en die koesteren we. Tegelijkertijd willen we scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken.

We zetten in op kansengelijkheid. Dit vraag om maatwerk: niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Ook en vooral omdat we als stad hard groeien willen we dat de stad van iedereen blijft. Dat betekent het inclusieve karakter van de stad behouden, gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) inwoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen te realiseren. De uitdaging is om dat zó te doen, dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen inwoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten letterlijk, schaarse ruimte.

Om met de bovenstaande uitdagingen om te gaan en oplossingen hiervoor te realiseren staan we voor enorme opgaven! Hoe gaan we om met de schaarse ruimte en klimaatdoelstellingen die we willen en moeten halen? Hoe gaat een verdichtende stad met 455.000 inwoners eruit zien? Veranderingen zoals bevolkingsgroei , schaarse ruimte en veranderingen ten behoeve van de klimaatdoelstellingen worden flink zichtbaar in de stad. Voor de huidige en toekomstige opgaven moeten we met slimme ingrepen en oplossingen komen. Daarbij zal het vaak gaan om meervoudig ruimtegebruik waarbij oplossingen voor meerdere opgaven een plek krijgen en elkaar zelfs kunnen versterken.

Visie Digitale Stad

Doel

In Utrecht willen wij de kansen die digitalisering biedt, maximaal benutten om de opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen. De opgaven in de stad zien wij in een breed perspectief van zowel het ophalen van vuilnis en het uitgeven van paspoorten tot de bereikbaarheid van de stad in 2040. Digitalisering biedt enorme kansen. Denk aan nieuwe werkgelegenheid en bedrijvigheid; betere interactie tussen overheid, inwoners en bedrijven; en de mogelijkheid om in netwerken met bedrijven, inwoners, onderwijs en overheid samen te werken, gestimuleerd door het delen van data. Tegelijkertijd hebben wij als overheid de taak om te zorgen voor vertrouwen in de digitale wereld. De bewoner heeft bijvoorbeeld recht erop dat de overheid goed omgaat met haar data; het is tenslotte naast mensen en geld haar belangrijkste organisatiemiddel.

Ontwikkelwijze

Om succesvol te digitaliseren in de Utrechtse opgaven hebben wij een basis nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Dit fundament houdt in dat er doordachte werkwijzen van strategie tot uitvoering plaatsvinden door samen te werken en kennis te delen om zo effectiever en efficiënter te werken. Met dit fundament realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. ‘Wij zorgen dat het werkt… voor onze inwoners’. Dit doen wij door synergie te creëren binnen een zestal sporen in het fundament en door dit fundament te verstevigen. Dit fundament is in lijn met de Nederlandse Digitaliseringsstrategie 2.0 van de ministeries van EZK, BZK en J&V en bevat de sporen:

- Onderzoek en innovatie;
- Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
- Een dynamische digitale economie;
- Weerbaarheid van burgers en organisaties;
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd.
- Digitale inclusie

Digitaliseringsvraagstukken doorkruisen bestaande organisatiestructuren. In alle digitaliseringstrajecten spelen deze sporen in meer of mindere mate een rol om succesvol te kunnen zijn. Binnen het fundament digitale stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen. In verschillende coalities werken we hierin samen; zowel lokaal, regionaal, landelijk als internationaal.

Procesgang

De termijn die de visie beslaat is meerjarig; wij richten ons om te beginnen op 2025. Een herijking van de visie en de speerpunten vindt vanaf 2022~~4~~ jaarlijks plaats. De onderliggende projecten en programma’s worden toegelicht in een jaarlijkse actieagenda, die is bijgevoegd. Begroting en verantwoording vindt plaats in de P&C-cyclus. Monitoring ontwikkelen en organiseren wij in lijn met het door de Europese Commissie geformuleerde raamwerk; Smart Cities KPIs. Sturing op de Digitale Stad vindt plaats via de ambtelijk ingerichte i(nnovation)-board. De I-board prioriteert de verschillende digitale initiatieven.

Leeswijzer

Na de toelichting op het waarde-gedreven digitaliseren en de verhouding gemeente en markt, lichten wij in de daaropvolgende hoofdstukken de sporen toe met bijhorende speerpunten. In onderstaand kader een aantal voorbeelden waar met digitalisering het verschil gemaakt wordt.

Voorbeelden waar wij nu met digitalisering in de stad bijdragen

Digitalisering ondersteunt de Utrechtse strategische doelen. Bij verschillende initiatieven zien we de impact van digitalisering terug:

- Bij de ‘Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen’ werken we aan oplossingen voor armoede. Met het digitaal huishoudboekje bieden we inwoners de mogelijkheid om in- en uitgaande geldstromen beter te regelen.
- Binnen ‘Duurzame mobiliteit voor iedereen’ werken we aan de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten (MaaS) in Leidsche Rijn. Een app waarmee je je reis kunt plannen, boeken en betalen aan de hand van verschillende vormen van vervoer. Daarnaast wordt slim gekeken naar taxibewegingen in het stationsgebied, vinden verkeerstellingen in het voetgangersgebied plaats, zijn er slimme laadpalen en sensoren op het wegdek. Ook zijn er slimme fietsroutes, slimme verkeerslichten, een slimme fietsenstalling en slimme afvalcontainers.
- Bij ‘Duurzame energie voor iedereen’ werken we aan slimme arrangementen voor vraag en aanbod naar lokaal opgewerkte duurzame energie.

Utrechtse waardenmodel

Om op een juiste, veilige en eerlijke manier met digitalisering om te gaan, werken we vanuit acht onderstaande Utrechtse waarden. Digitalisering roept nieuwe, fundamentele vragen op. Onder andere over de bescherming van onze privacy en de toekomst van onze banen. Om een stad voor iedereen te zijn moeten we altijd en vanaf het begin de sociaal-maatschappelijke gevolgen van digitalisering betrekken in onze initiatieven en afwegingen. Daarom werken we vanuit waarden. We hanteren het raamwerk dat door het Rathenau-instituut in opdracht van de VNG opgesteld is als basis. De Utrechtse vertaling van en toelichting op deze waarden zijn:



Toelichting waardenmodel

Hoe gebruiken wij het Utrechts waardenmodel in de praktijk?

Wanneer wordt het Utrechts waardenmodel gebruikt?

In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak (zie speerpunt 1) aandacht aan onze grondrechten en ethiek. Het Utrechts waardenmodel wordt gebruikt om vanuit een multidisciplinair blikveld samen een professionele afweging te maken over een traject of project in Utrecht. Dit doen we bij onze eigen projecten zoals bij het gebruik van scanauto's van de gemeente Utrecht, maar ook bij trajecten waarin we samen werken met externe partners zoals bijvoorbeeld in het IRIS-project.

Wie hanteert het Utrechts waardenmodel?

Dit wordt gedaan door Team Uthiek (Utrechtse Ethiek) en bestaat uit een brede samenstelling uit de organisatie waaronder de Functionaris Gegevensbescherming (FG) en de Informatiecommissaris. Allen vanuit een intrinsieke motivatie een ethisch verantwoord handelende gemeente te willen zijn. Op dit moment wordt onderzocht hoe de samenstelling kan worden uitgebreid door aanhaking van inwoners en een vertegenwoordiging uit de wetenschap (zie speerpunt 2). Wij streven naar een diverse vertegenwoordiging.

Een voorbeeld van een project uit de Utrechtse praktijk

Een voorbeeld hoe de waarden zich in de praktijk tot elkaar verhouden is de pilot Druktemonitor. We maken hier gebruik van sensoren om te signaleren waar grote groepen mensen zich begeven, zodat handhaving vervolgens de 1,5 meter kan waarborgen in het kader van de coronaregelgeving.

Welk Uthiek vraagstuk (ethisch dilemma)?

Een van de Uthiek vraagstukken in deze casus is of de veiligheid van onze inwoners opweegt tegen de inbreuk op de privacy en de autonomie van de inwoner. Aan de ene kant wordt met deze pilot geprobeerd om de 1,5 meter afstand te handhaven, zodat verdere inperking vanwege COVID19 wordt tegengegaan. Op die manier biedt de druktemonitor inwoners de kans om op een veilige manier gebruik te maken van de openbare ruimte. Aan de andere kant vermindert het de autonomie van de inwoner doordat mogelijk minder vrijheid wordt ervaren in de wetenschap dat bewegingssensoren actief zijn.

Tenslotte zijn verzamelde data niet herleidbaar tot personen doordat de technologie alleen beweging en hitte registreert. In deze casus is privacy dus geen dilemma. Na een Uthiek assessment zal nog een Data Protection Impact Assessment (DPIA) vastgesteld moeten worden.

En dan?

De Uthiek vraagstukken worden besproken met de projectmanager en hierover wordt vanuit het Team Uthiek een advies uitgebracht. In het bovenstaande voorbeeld is het advies: 'houd rekening met de autonomie van de inwoners' en 'bij gebruik van de druktemonitor voor een ander doeleinde moet een nieuw assessment plaatsvinden'. De projectmanager maakt uiteindelijk de beslissing hoe het project verder verloopt.

Wat doet team Uthiek verder?

Team Uthiek adviseert het college over de voortgang. Het college informeert de Raad over de voortgang van de Uthiek aanpak via de reguliere begrotings- en verantwoordingscyclus.

Verhouding gemeente en markt

Hoe verhoudt de gemeente Utrecht zich tot de markt?

Een uitgebalanceerde digitale stad komt niet tot stand zonder het vernuft, de producten en de diensten van marktpartijen, en evenmin zonder overheidskaders en -regie om thema's zoals inclusie en grondrechten te waarborgen. Welke verhouding streven we na tussen overheid en markt bij het ontwikkelen van de digitale stad?

Er bestaan enkele basale strategieën met bijbehorende instrumenten in de verhouding markt-overheid en we kijken steeds wat de beste strategie is in een bepaalde situatie. Oplossingen kunnen onder gemeentelijke regie tot stand komen, door zaken zelf uit te voeren, of op te pakken met maatschappelijke partners en/of de markt. Het belangrijkste waar de gemeente de regie in eigen hand houdt, is bij het vormen van een waardeoordeel; het uitlegbaar en ethisch verantwoord digitaliseren zoals toegelicht op de twee voorgaande pagina's. De optie 'zelf doen' gaat tegelijkertijd bij gemeenten steeds meer over in 'samen doen' om marktmacht en schaalvoordelen te behalen, en lock ins te voorkomen. Hierin speelt de VNG een belangrijke rol. Gemeente Utrecht draagt hieraan bij, en neemt ook producten af via deze route, zoals gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het huishoudboekje en modules voor archiefbeheer en documentopslag.

'Ruimte geven' gebeurt bijvoorbeeld met het publiceren van open data. Het staat ondernemers vrij hiermee producten en diensten te maken, bijvoorbeeld met EU-satellietdata of data op Dataplatform Utrecht. Wat minder vrijblijvend is 'een intentie uiten', zoals bijvoorbeeld in startup in residence programma's, waarbij (jonge) ondernemers een door de gemeente gedefinieerd vraagstuk oplossen, tegen een vergoeding en met de intentie hiermee verder te gaan in een vervolgtraject.

De regie-optie 'samen met de markt' kan weer verschillende vormen aannemen. Partijen in de markt zitten vaak dichter op de technologische ontwikkelingen en hebben een voorsprong als het gaat om competenties en vaardigheden die in de digitale wereld nodig zijn. Daarom is het zinvol de innovatieve potentie van de markt aan te spreken door meer op functie of vraagstuk aan te besteden (i.p.v. op prestatie). Om de potenties van de markt en de mogelijkheden voor samenwerking actief op te sporen, gaan we vaker in dialoog met de markt via dialoogsessies. Ook instrumenten zoals het innovatie-samenwerkingsverband (partnership) kunnen vaker worden ingezet. Wij kijken bovendien naar sociaal ondernemerschap, waar ondernemers bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke problemen.

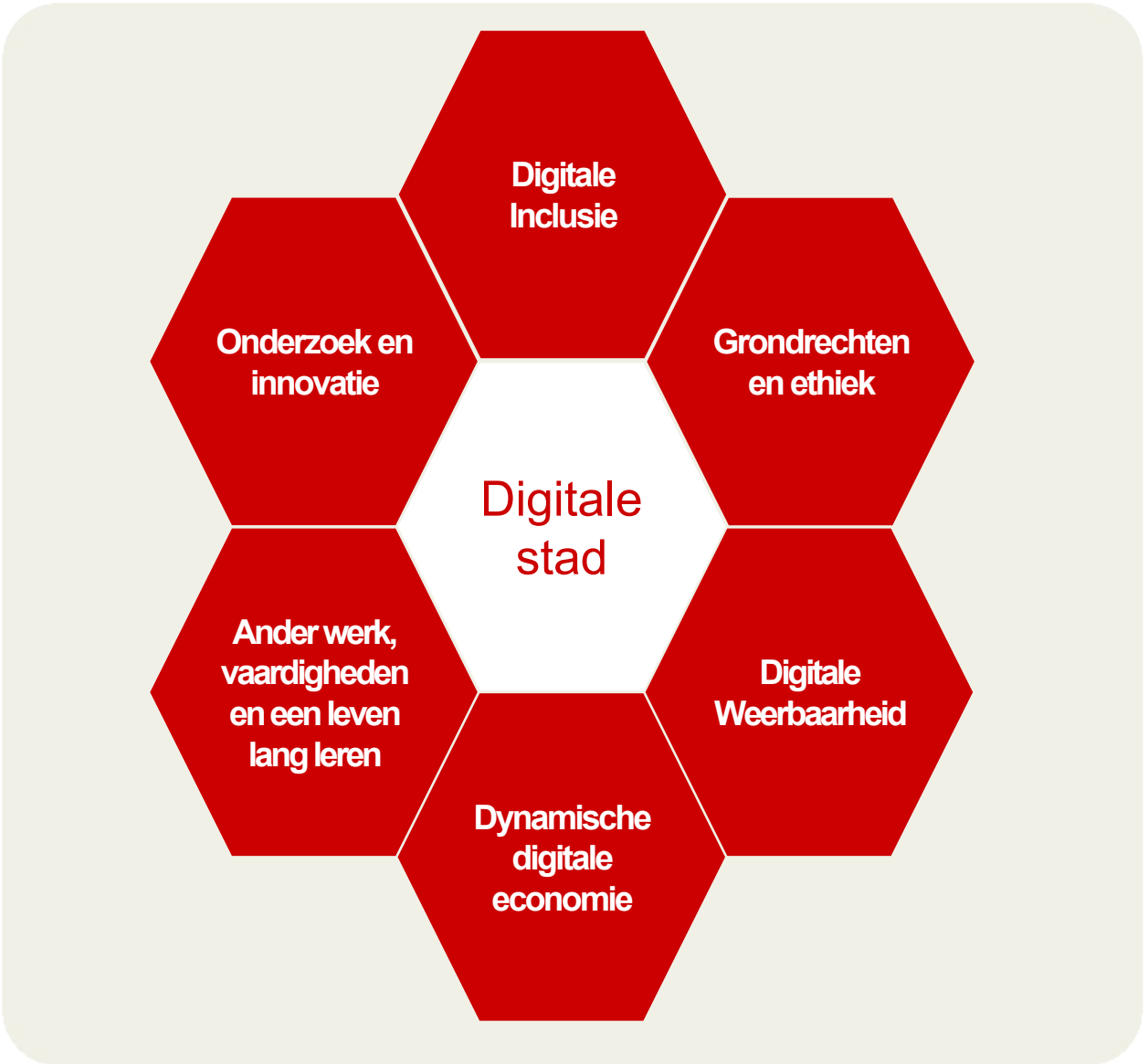
Bovendien kunnen we publiek-private samenwerking stimuleren via zogenaamde waardencases, waarbij een maatschappelijke opgave centraal staat. Een waardencasus wordt opgesteld met alle actoren, en daarin is ook plaats voor effecten van keuzes op lange termijn, aspecten die moeilijk in geld zijn uit te drukken, en de positieve en negatieve effecten voor een groter systeem, waarvan de waardencasus deel uitmaakt.

Tenslotte scheppen we voorwaarden waaronder de markt haar werk kan doen en wij kunnen helpen. Denk hierbij aan support op het krijgen innovatiefinanciering richting het Rijk en de Europese Unie, het benutten van het innovatief vermogen (speerpunt 3), het verbinden en opleiden van talent (speerpunt 1, 2), het ontwikkelen een flexibele en robuuste digitale infrastructuur (speerpunt 1) en samenwerking met de markt om kansen te realiseren in de nieuwe economie (speerpunt 2).

Sporen in de visie digitale stad

Door te gaan werken vanuit de Visie Digitale Stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen. Om succesvol te digitaliseren in de maatschappelijke opgaven hebben wij een basis van processen, kaders, randvoorwaarden en techniek nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Met dit fundament als basis realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. Dit fundament bestaat uit een zestal sporen:

Figuur: het fundament Digitale stad met de bijbehorende sporen.



Onderzoek en innovatie

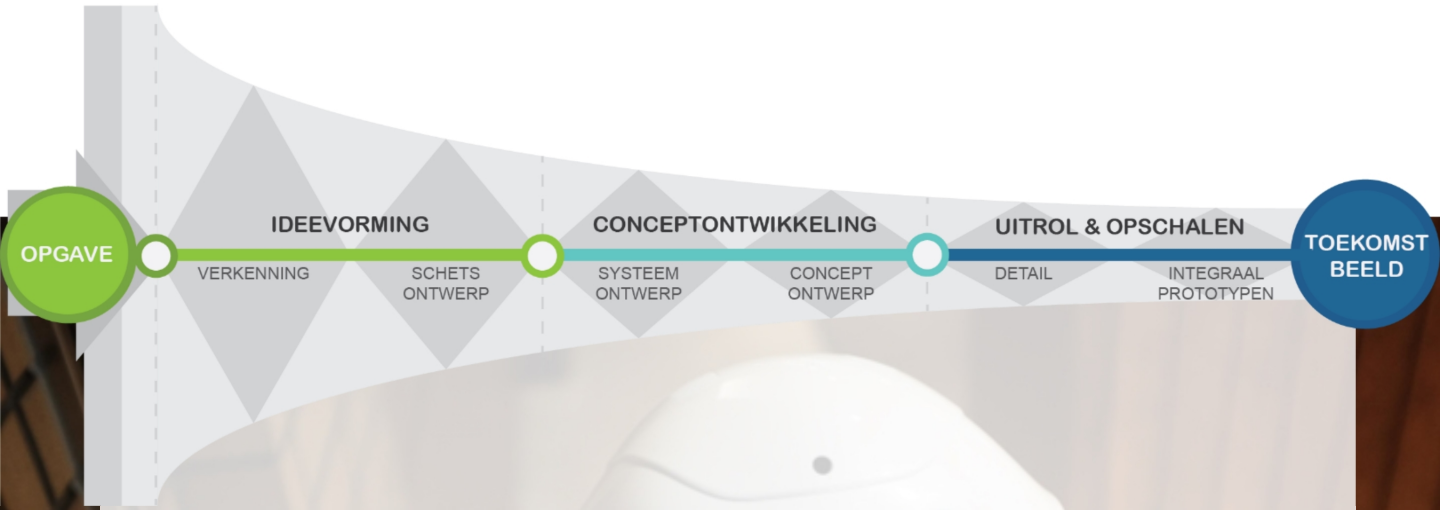
Missie: Samen met partners doorbraakinnovaties bereiken

De komende tien jaar krijgt Utrecht er 100.000 inwoners bij. Dit heeft gevolgen voor onder andere mobiliteit, luchtkwaliteit, zorguitgaven, schuldhulpverlening en de woningmarkt. Om deze stedelijke vraagstukken op te lossen of te beheersen hebben we doorbraakinnovaties nodig waarbij moderne ICT, data, algoritmen en kunstmatige intelligentie belangrijke aanjagers zijn. Doorbraakinnovaties liggen door hun aard niet kant en klaar op de plank en kunnen ook niet op een lineaire manier worden ontwikkeld. Om tot kansrijke ideeën te komen en deze uit te voeren, is een ontwikkelproces nodig met ruimte voor onderzoek en met een experimentele en open houding. Dit vraagt tijd, energie en menskracht. We hanteren de innovatietrechter (zie figuur 1).

Speerpunt 1: we ontwikkelen vakmanschap voor innovatie

Innovaties –ook toevallige- zijn vrucht van een doelbewust ontwikkelproces. We werken bewust aan innovaties met multidisciplinaire teams, waarin aandacht is voor technologie, gebruikersgedrag en een businesscase. Een innovatiesupervisor bewaakt het proces en zorgt ervoor dat de doorbraakpotentie behouden blijft. Dit is nodig omdat bij overheden van grote ambities vaak slechts bescheiden verbeteringen overblijven.

Figuur 1: de innovatietrechter



Speerpunt 2: We ontwikkelen leiderschap ten aanzien van innovatie

Innovatie vergt een lange adem. Dit vraagt om leiderschap van gemeenteraad, college, directieraad en management. Leiderschap om de inspanningen te richten op de juiste thema's, om mensen en middelen vrij te maken voor innovatie en om gecalculeerd risico's aan te gaan. Goed uitgewerkte innovatiemissies en innovatieagenda's zijn instrumenten om voor eigen innovatie-initiatieven te kiezen en niet af te wachten wat er 'buiten' wordt ontwikkeld.

Figuur 2: Publieke waarde door innovatie:



Onderzoek en innovatie

Speerpunt 3: We stimuleren het innovatief vermogen van kennisinstellingen, bedrijven en inwoners

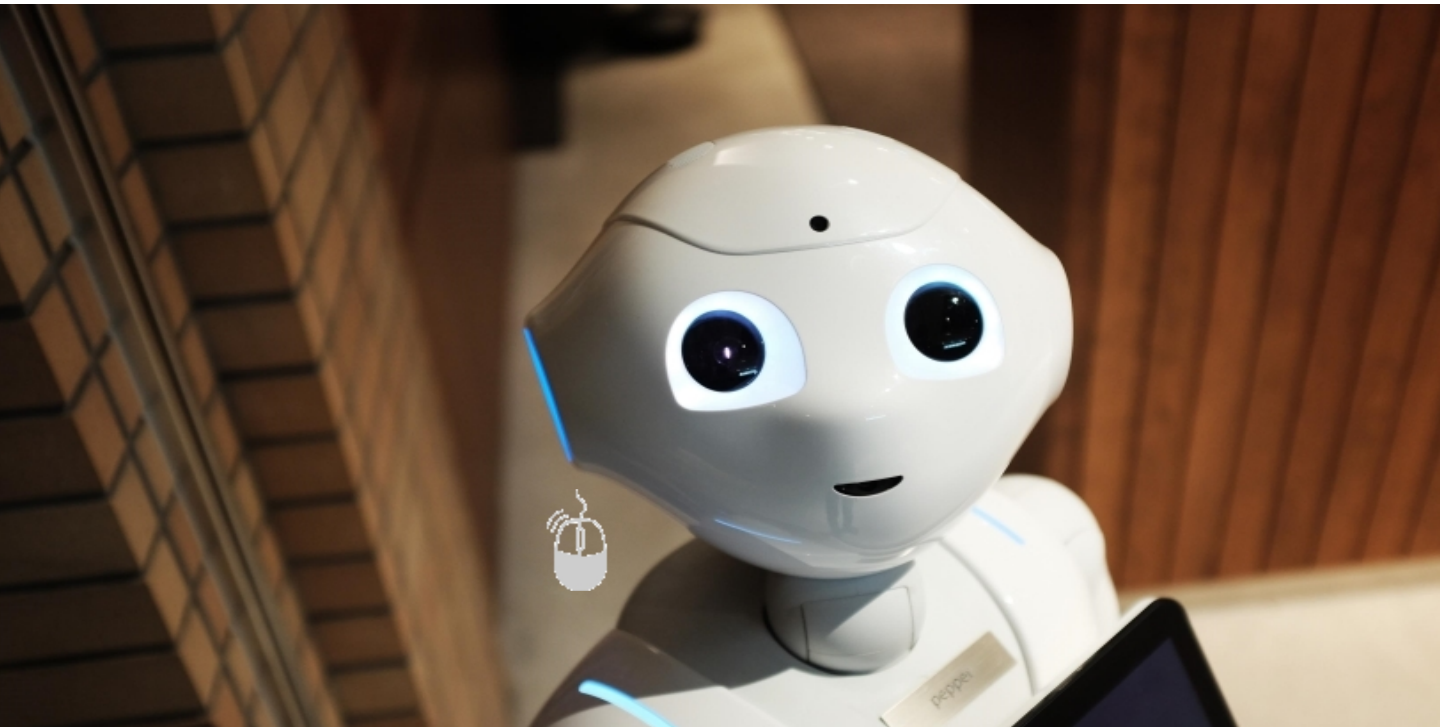
Wie moet innoveren? ‘De markt’, hoor je wel in overheidskringen. De markt en ook kennisinstellingen (inclusief het onderwijs) hebben ontegenzeggelijk een groot kennis- en innovatiepotentieel. Zij hebben echter de overheid nodig om te weten op welke terreinen doorbraakinnovaties worden gezocht. Overheid, markt en kennisinstellingen trekken idealiter samen op, gebruik makend van elkaars kracht. Ook inwoners kunnen een actieve rol hebben; zowel richtinggevend in participatietrajecten als in het verzamelen van data en het nemen van initiatief op basis van gemeentelijke data. Aan de overheidszijde vraagt dit een volwassen aanbestedingsstrategie en het kunnen hanteren van toegestaan instrumentarium, zoals concurrentiegerichte dialoog, het innovatie-samenwerkverband en Small Business Innovation Research (SBIR). SBIR is de werkwijze waarmee de overheid door een innovatiecompetitie ondernemers uitdaagt om met innovatieve producten en diensten te komen om maatschappelijke vraagstukken op te lossen. We voorkomen daarbij dat we ons laten vastzetten door bestaande belangen en bieden nieuwkomers –zoals start en scale ups- een kans. De overheid kan via de eigen inkoopkracht doorbraakinnovaties tot stand brengen. Een speciale vorm daarvan is: dat de overheid als eerste klant kan dienen van een innovatief product of dienst; wanneer dit cruciaal is voor een succesvolle marktintroductie.

Speerpunt 4: We zorgen voor een evenwichtige verdeling van risico’s en opbrengsten en zoeken de vermenigvuldiger (multiplier)

De overheid kan het eigen budget voor innovaties vergroten door cofinanciering aan te boren bij de EU, ministeries, koepelorganisaties, in de marktsector. Dit betekent bouwen aan coalities. Wat veel gebeurt in samenwerkingsverbanden is dat investeringen en risico’s eenzijdig bij de overheid komen te liggen en de (potentiële) opbrengsten bij de markt. We zoeken in coalities naar een wederkerige en evenwichtige verdeling tussen de risico’s en de opbrengsten (waar ‘intellectueel eigendom’ onderdeel van is). Alleen zo kunnen we onze innovatiekracht op de langere termijn behouden. Fysiek komen coalities veelal samen onder de noemer ‘lab’, waarvan er ook in Utrecht verschillende bestaan. We benutten de kennis en kunde van deze labs. Deze labs bieden ook expliciet de mogelijkheid om inwoners actief te betrekken (de EU stimuleert d.m.v. subsidies Citizen engagement en Citizen science). Voorbeelden in Utrecht zijn de snuffelfiets en het IRIS project.

Speerpunt 5: We stellen de gebruikers centraal

In het ontwikkelproces maken we prototypes die we testen (valideren) bij gebruikers zoals inwoners en ondernemers. Validatie is een essentiële stap voor succesvolle innovaties en de gemeente ziet hierop toe. De uitkomsten van gebruikerstesten kunnen dienen als input voor een programma van eisen en vervolgens voor de uitvraag naar de markt. Het initiatief voor een doorbraakinnovatie kan ook vanuit inwoners of ondernemers komen. Kansrijke opties verkennen we in een gestructureerd proces. Zo ontstaat in feite een nieuw participatie-instrument.



Ander werk, vaardigheden en een leven lang leren

Missie: Om optimaal te profiteren van digitalisering stimuleren wij de ontwikkeling van nieuwe, andere kennis en vaardigheden bij Utrechters en medewerkers.

Door de digitale transformatie veranderen taken en beroepen snel. Aan de ene kant zijn er veel kansen voor meer en beter werk. Er ontstaat een grotere vraag naar nieuwe beroepen zoals UX-designers (gebruikerservaring), softwareontwikkelaars, datascientists en cybersecurity-specialisten. Aan de andere kant veranderen of verdwijnen er banen en taken door digitalisering. Machines of programmering kunnen repetitief of fysiek zwaar werk overnemen. Deze ontwikkelingen leiden tot een mismatch op de arbeidsmarkt. Dit speelt ook binnen de ambtelijke organisatie. Er zijn nieuwe digitale vaardigheden nodig om de dienstverlening op een hoog (digitaal) niveau te houden.

Speerpunt 1 : Samen impact maken

Steeds meer bedrijven ondervinden het dagelijks: je komt niet verder met je business als je niet samenwerkt. In verschillende samenwerkingsverbanden (ook wel digitale ecosystemen genoemd) ben je de ene dag elkaars partner, en de volgende dag elkaars concurrent. Dat betekent dat bedrijven op een andere manier met elkaar omgaan omdat ze begrijpen dat ze in deze huidige digitale samenleving niet alles zelf kunnen maken. Dit ecosysteemdenken wordt in de stad steeds verder versterkt door diverse beleidsregels. Veel organisaties benoemen de gemeente als neutrale partij met een groot netwerk de uitgelezen partij om dit te stimuleren en relevante partijen op thema's bij elkaar te brengen. Daarbij zoekt jong talent steeds meer naar maatschappelijke impact. Om tot nieuwe oplossingen te komen zien we dat nieuwe samenwerkingsvormen ("multiple helix") met onderwijsinstellingen. We stimuleren publiek-private samenwerking, zoals in de Utrechtse Tech Community. We zetten een robuuste infrastructuur op waarin projecten die oplossingen bieden voor maatschappelijke vraagstukken -zoals het tekort op de ICT arbeidsmarkt- worden ontwikkeld met bedrijven, kennisinstellingen en hun studenten. Aansluiten op bestaande regionale initiatieven zoals aan de Kennishub Gezond Stedelijk Leven voor iedereen, en het versterken van inwonersinitiatieven zoals Sensor Lab en Setup Media Lab vergroten de impact. Ons inspraakplatform *denkmee.utrecht.nl* biedt de mogelijkheid om inwoners actief digitaal te betrekken bij beleidsvorming..

Speerpunt 2: We verbinden digitaal talent en bedrijven

Onze regio heeft een ruim aanbod aan middelbaar en hoog opgeleid talent. Toch is er een flinke mismatch op de arbeidsmarkt. De vraag naar digitaal talent is groter dan het aanbod. Het goed verbinden van partijen is essentieel om de mismatch aan te pakken. Steeds meer nieuwe vormen van leren zijn in zwang. "'Leren door te doen' of 'Leren door uitdaging onderwijs" worden steeds meer toegepast om niet alleen kennis over te dragen, maar ook relevante werkvaardigheden te ontwikkelen. In de samenwerking met opdrachtgevers leren studenten beter snappen hoe de praktijk werkt en kunnen bedrijven in contact komen met potentiele nieuwe talenten voor in hun organisaties. Bekend maakt bemind, en wanneer talenten de organisaties in de stad en regio kennen, is de kans groter dat ze daar ook willen werken. Daarnaast zetten we in op trajecten 'Van opleiding naar werk', 'Van werk naar werk' en 'Weer aan het werk'. Hierbij borgen we dat de Utrechtse beroepsbevolking zich blijft ontwikkelen en zo de kansen op duurzaam werk vergroot .

Speerpunt 3: We zorgen dat de ambtelijke organisatie meegroeit

Ook de ambtelijke organisatie moet meegroeien met de digitale beweging. We moeten begrijpen wat er in de buitenwereld gebeurt, we moeten hierover mee kunnen praten en we moeten goed opdrachtgeverschap laten zien, bijvoorbeeld in aanbestedingen voor projecten met een grote digitale component. Maar ook de binnenwereld is van belang; kennis en bewustzijn over dataveiligheid zijn onmisbaar. Digitaliseringskennis en –vaardigheden moeten ook beschikbaar zijn voor onze eigen medewerkers. We onderzoeken welke ontwikkeling onze medewerkers nodig hebben aan de hand van het Digitale Competentie Kader. De Utrechtse ambtenaren hebben inzicht in hun ontwikkelpotentieel: naast hun vakinhoudelijke kennis ontwikkelen zij ook de competenties, die nodig zijn om met de digitaliserende buitenwereld te kunnen werken. Dit kan als basis dienen voor strategische personeelsplanning.

Dynamische digitale economie

Missie: Realiseren van een toekomstbestendige digitale interne- en externe infrastructuur die Utrechters, bedrijven en overheid ondersteunt bij hun behoeften.

Inwoners kunnen genieten van nieuwe producten en diensten die sterk vereenvoudigd, beter vindbaar en goedkoper zijn. Zoals de slim melden-app, dynamisch inzamelen van afval en digitaal een verhuizing doorgeven of online hun huwelijk plannen. Ondernemers kunnen dankzij online markten een groter bereik hebben, en met inzichten uit data kunnen zij hun processen optimaliseren en nieuwe verdienmodellen maken. Beschikbaarheid van die data speelt in al deze ontwikkelingen een cruciale rol. Dat zien we ook bij het massaal thuiswerken. Dit eist een passende, betrouwbare digitale infrastructuur voor overheden, ondernemers en inwoners.

Speerpunt 1: Samenwerken met de markt om sneller kansen in de nieuwe economie te realiseren.

Het is ondenkbaar om onze ambities voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen te kunnen realiseren zonder gebruik te maken van data. Of het nu gaat om het slim omgaan met het leveren van elektriciteit via onze laadpaalinfrastructuur, de opwekcapaciteit van zonne-energie op de daken in de stad optimaliseren of om de luchtkwaliteit goed te kunnen monitoren. Die data genereren we als gemeente niet alleen zelf, ook andere partners in de stad doen dat. We willen samen met de markt de kansen benutten en die data uitwisselen. Dat brengt ons nieuwe inzichten en levert potentieel nieuwe ideeën op voor ondernemers of inwoners die verder ontwikkeld kunnen worden. Veel nieuwe bedrijfsmodellen zijn gebaseerd op het gebruik van meerdere databronnen. Maar om dat goed te kunnen doen, moeten we wel goede afspraken maken over het gebruik van die data en de waarborging van de privacy van onze inwoners en bezoekers van de stad. Dat noemen we de hybride infrastructuur. Bijvoorbeeld werken we binnen het Europese IRIS project aan deze ontwikkeling. We onderzoeken hoe data door de stad heen stroomt, wie die data genereert, transporteert, opslaat, verwerkt en beschikbaar stelt. De gemeente heeft in de diverse projecten met digitale componenten niet altijd zelf de regie, maar kan wel de kaders scheppen voor deze hybride infrastructuur. Zo kunnen de luchtkwaliteitdata die door inwonerscollectieven worden verzameld ook goed worden ingezet voor inzicht, sturing of aanpassing van beleid.



Speerpunt 2: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste externe digitale infrastructuur

Ook de externe digitale infrastructuur moet flexibel en robuust zijn. Dit is van belang voor het delen van gemeentelijke data met de stad, maar is ook van belang voor ondernemers die kansen zien op nieuwe bedrijfsmodellen. We richten ons daarbij op hoe we er als organisatie regie op kunnen voeren en ook op de wensen en behoeften van inwoners en ondernemers. Denk hierbij aan slimme (led-)verlichting, sensoren of de ondersteuning van draadloze netwerken. De digitaliserende omgeving vraagt om nieuwe beleidskaders, bijvoorbeeld als het gaat om de digitale infrastructuur (glasvezel, 5G), beveiliging van IOT applicaties in de buitenruimte en het registreren van sensoren in de buitenruimte. Het uitgangspunt is daarbij dat bij nieuwe projecten de digitale infrastructuur voor aanvang van de projecten integraal wordt meegenomen in het ontwerpproces.

Speerpunt 3: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste interne digitale infrastructuur

Om een goede, betrouwbare partner te zijn in de stad, zal ook onze interne digitale infrastructuur moeten dooronwikkelen. Alleen dan kunnen we blijven aansluiten bij de veranderende behoeften van onze inwoners en onze dienstverlening goed inrichten. Hierbij hebben wij extra aandacht voor de mogelijkheden die digitale dienstverlening biedt. Dit zal altijd naast de bestaande kanalen zijn zoals balie en telefoon. De onderdelen van de bestaande gemeentelijke infrastructuur die nog niet voldoen, vervangen we aan de hand van de principes van Common Ground. We brengen een scheiding aan tussen de data en de applicaties. Hiermee ontstaat meer flexibiliteit voor applicaties en vermindert de afhankelijkheid van een beperkt aantal leveranciers.

Digitale weerbaarheid

Missie: Vergroten van de digitale weerbaarheid van de stad door bij inwoners, bedrijven en de eigen organisatie.

Veiligheid en vertrouwen zijn de basis voor een succesvolle transformatie naar een digitale economie en samenleving. De basis voor een goed vestigingsklimaat, voor onze concurrentiepositie en voor de acceptatie en het gebruik van digitale middelen door inwoners en bedrijven. Onze visie is dat de gemeente Utrecht op het gebied van privacy en informatiebeveiliging een voorbeeldfunctie heeft voor de stad en voor de sector overheid. Bovendien moet Utrecht zijn voorbereid op een situatie waarbij zich een digitaal incident voordoet.

Speerpunt 1: Werken aan het vergroten van de digitale weerbaarheid

We hebben samen met Utrechtse partners de onderlinge digitale afhankelijkheden en risico's vanuit de stedelijke functies (mobiliteit, onderwijs, publieksdienstverlening, zorg etc.) voor de stad in kaart gebracht. We voeren nu de acties uit die voortkomen uit het advies naar aanleiding van deze bevindingen. Zo gaan we de betrokken organisaties beter toerusten om digitale crises en incidenten het hoofd te bieden. We werken samen met stedelijke, regionale en landelijke partners aan kennisverbreding om meer inzicht te krijgen in ketenafhankelijkheid.

Speerpunt 2: We onderzoeken de omvang van cybercriminaliteit en gedigitaliseerde criminaliteit en de risicoperceptie bij inwoners en ondernemers.

We willen lokaal meer inzicht krijgen in slachtofferschap en daderschap van cybercriminaliteit. Dat onderzoeken we samen met o.a. het cybercriminaliteit-team Midden Nederland van politie en onderwijsinstellingen. De privacy van individuen is in dit onderzoek geborgd door de toepassing van 'gegevensbescherming door ontwerp' (wettelijk verplicht) en ethische assessments conform het coalitieakkoord. We brengen ook in beeld wat de risicoperceptie over cybercrim**inaliteit** is bij inwoners en ondernemers, en welke behoeften er bestaan. We verwachten dat cybercrim**inaliteit** eerder gemeld wordt als zulke informatie beschikbaar is.



Speerpunt 3: We ontwikkelen preventiemaatregelen om te zorgen dat inwoners, ondernemers en ambtenaren weten wat ze kunnen doen bij cybercriminaliteit en digitale incidenten.

Met de informatie uit speerpunt 2 kunnen we meer specifieke preventiemaatregelen ontwikkelen en handelingsperspectief formuleren. We gaan samen met andere overheden voorlichtingscampagnes en trainingen ontwikkelen voor zowel slachtoffers als potentiële daders. We maken hierbij ook gebruik van de kennis en kunde die onder inwoners, ondernemers en ambtenaren aanwezig is. We richten ons op inwoners, ondernemers en bezoekers, maar ook op hen die moeilijk(er) mee kunnen komen in de digitale wereld.

Speerpunt 4: We zorgen voor een optimale voorbereiding op cybercrises

Bij een cybercrisis is ten minste de digitale infrastructuur ontwricht. Onze bestaande crisisorganisatie voor gevolgbestrijding van 'fysieke' crises moeten we voor cybercrises aanvullen met nieuwe samenwerkingspartners. Dit netwerk bouwen we uit in de planvorming van de crisisorganisatie. Daarnaast is het van belang dat we oefenen met deze (nieuwe) betrokken partners.

Speerpunt 5: We hebben een voorbeeldfunctie op het gebied van privacy en gegevensbescherming

Wij zorgen ervoor dat inwoners en ondernemers hun gegevens aan de gemeente toe durven te vertrouwen, omdat de gemeente deze gegevens aantoonbaar goed beschermt: inwoners en ondernemers weten hoe deze bescherming is ingericht, over welke gegevens we beschikken en wat we ermee doen. De gemeente wil een voorbeeldfunctie vervullen en haar voortrekkersrol zichtbaar maken door te streven naar onafhankelijke certificering op gegevensbescherming. Die voorbeeldfunctie willen we ook vervullen voor onze ketenpartners en leveranciers. Aan hen vragen we immers ook hun gegevens goed te beschermen en zich te certificeren. Als onderdeel van de verantwoording over digitale stad zal vanaf het jaar 2020 een jaarverslag informatiebeveiliging aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Grondrechten en ethiek

Missie: We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat.

Bij de huidige en toekomstige vergaande digitale transformatie ontstaat de vraag of alles wat technologisch mogelijk is, ook wenselijk is. Digitalisering raakt aan de waarden en verhoudingen in onze samenleving en aan de manier waarop we met elkaar omgaan. Nieuwe technieken en toepassingen roepen ethische en grondrechtelijke vragen op. We moeten niet alleen oog hebben voor de mogelijkheden, maar ook voor de risico's van digitalisering.

Speerpunt 1: In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak aandacht aan onze grondrechten en ethiek

Voorafgaand aan elk digitaliseringsproject stellen we onszelf de volgende vragen:

- Kan het? (technologie)
- Mag het? (privacy)
- Willen we het? (ethiek)
- Kunnen we dit met goed fatsoen aan onze inwoners uitleggen? (ethiek)

We gebruiken ethische impact assessments om het antwoord op de laatste twee vragen te vinden. Hiervoor zetten we het Utrechtse waardenmodel (toelichting) in. Dit is vormgegeven met en op basis van modellen als De Ethische Data Assistent (DEDA) en het Ethisch Waardenmodel van het Rathenau Instituut. Op deze manier krijgen we zicht op wat we echt willen en belangrijk vinden.

Speerpunt 2: We ontwikkelen morele oordeelvorming binnen het digitale domein

Met de ethische impact assessments willen we ethische dilemma's bij digitaliseringsprojecten herkennen en vanuit publieke waarden de juiste acties ondernemen. Daarnaast willen we bepalen welke Utrechtse waarden voor ons extra belangrijk zijn, zodat we deze als vertrekpunt kunnen nemen bij onze Utrechtse opgaven. Dit morele kompas zal zich continu verder ontwikkelen. In de ethische impact assessments organiseren wij ook tegenspraak vanuit de stad. Hiervoor onderzoeken wij de mogelijkheid tot het vormen van een Stadspanel met daarin een vertegenwoordiging van inwoners en vanuit de wetenschap.

Speerpunt 3: We streven naar een open Utrecht

In ons coalitieakkoord hebben we de ambitie uitgesproken om toe te werken naar een opener en transparantere gemeente Utrecht. Hiertoe hebben we het plan Open Utrecht opgesteld. We willen bereiken dat onze publieke informatie beter vindbaar, uitwisselbaar, eenvoudig te ontsluiten en goed te archiveren is. We maken uit eigen beweging informatie openbaar. Dat doen we in pilots en al lerend. Bijzondere aandacht hebben wij hierbij voor de transparantie rondom algoritmen en kunstmatige intelligentie. Vandaar hebben wij het Utrechtse algoritmeregister openbaar gemaakt. Hier vindt u een overzicht van de Utrechtse digitaliseringstrajecten waarbij een algoritme en/of voorspellend model een rol vervult.

Speerpunt 4: We versterken de informatiepositie van inwoners

De democratische rechtsstaat functioneert beter als onze inwoners een sterke informatiepositie hebben. Daar kan een opener en transparantere gemeente voor zorgen. We stellen onze informatie openbaar beschikbaar, met uitzondering van privacygevoelige of concurrentiegevoelige informatie. Zo zorgen we dat inwoners zoveel mogelijk dezelfde informatie tot hun beschikking hebben als de gemeente.

Voorbeeld van een ethisch dilemma uit de literatuur

José van Dijck et all signaleren in het boek '*De Platformsamenleving. Strijd om publieke waarden in een online wereld*' (Amsterdam 2016) dat online platformen de potentie hebben de maatschappelijke ordening te transformeren. Tav overnachtingen in populaire steden en de taxibranche zien we dat ook gebeuren. Dit raakt volgens haar publieke waarden. Waarden zoals toegankelijkheid van informatie, gelijkheid tussen burgers, openbaarheid van democratische processen, eerlijke verdeling van kosten van collectieve diensten, vrijheid van expressie. Van Dijck ziet dat de vierhoek overheid, bedrijven, individuen en maatschappelijke organisaties alle verantwoordelijkheid dragen voor het bewaken van onze waarden. De (lokale) overheid kan daarbij eisen stellen. Van Dijck noemt bijvoorbeeld dat Sao Paolo een vergunning verleende aan Uber op voorwaarde van een bepaald quotum aan vrouwelijke chauffeurs. En daar vloeien weer eisen uit voort op het gebied van toegang tot de geaggregeerde datasets van het bedrijf om te kunnen controleren of ook aan die eis voldaan wordt.

Digitale inclusie

<u>Missie</u>: We faciliteren dat iedereen in Utrecht die wil meedoen in de digitale/informatiesamenleving ook de middelen, vaardigheden en weerbaarheid heeft om dat te doen. Voor inwoners die dat (nog) niet kunnen of willen, faciliteren we hulp en ook altijd een *offline* alternatief, samen met onze keten- en sociale partners.

Speerpunt 1: We stimuleren iedereen om mee te doen.

In onze maatschappij is digitaal meedoen steeds belangrijker om optimaal gebruik te kunnen maken van mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan het inschrijven voor een woning of het gebruik maken van een regeling. Het is nodig dat we zicht hebben op inwoners die terughoudend zijn om mee te willen doen en desgewenst hen te helpen om de drempel over te stappen. Als ze denken dat ze het niet kunnen, verbinden we ze aan ons aanbod vanuit het programma basiseducatie voor volwassenen ('meerjarenplan (Digi)Taal is de basis') en/of aan relevante sociale partners. Hierbij is het belangrijk de doelgroepen te kennen en de juiste kanalen in te zetten om ze te bereiken. Utrechters die hulp zoeken ervaren vaak ook een drempel om in de digitale wereld mee te doen. Ouderen leren graag met elkaar. Bijvoorbeeld in de bibliotheek. Voor inwoners die terughoudend zijn om mee te doen in de digitale samenleving werken we vanuit de sporen Weerbaarheid en Grondrechten en Ethiek aan voorlichting, bewustwording en kennis om het digitaal zelfvertrouwen te vergroten. Via het programma 'Utrecht zijn we samen' worden ook scholen gestimuleerd om aandacht te geven aan het thema nepnieuws.

Speerpunt 2: We streven ernaar dat voor iedereen middelen beschikbaar zijn om mee te doen.

Je kunt pas meedoen in de digitale wereld als je een apparaat hebt (computer, telefoon, tablet) en beschikt over een goede verbinding (Wifi, Glasvezel, Kabel). De basisinfrastructuur in onze stad is op orde. Alle huishoudens in Utrecht kunnen beschikken over een goede fysieke verbinding met het internet. Extra hulp kan nodig in de vorm van (vergoeding voor) abonnementen of aanbieden van gratis voorzieningen op verzamelplekken zoals de bibliotheek, om ook van de verbinding gebruik te kunnen maken. Belangrijk is aandacht voor kinderen. Voor het huidige onderwijs is het noodzakelijk dat kinderen thuis over een computer kunnen beschikken. Voor andere doelgroepen is het beschikbaar hebben van leenapparatuur of faciliteiten een oplossing om iedereen toegang te kunnen geven.

Speerpunt 3: We werken aan digitale basisvaardigheden voor iedereen.

We streven naar een adequaat niveau van basisvaardigheden voor inwoners en medewerkers, ongeacht achtergrond. Bijna elk beroep, en ook het dagelijks leven, vereist minimale kennis van de huidige digitale middelen. Samen met andere programmasporen stimuleren we dat iedereen continu blijft leren en dat hier middelen voor beschikbaar zijn. Zo vergroten we voor iedereen de kans op duurzame inzetbaarheid op de arbeidsmarkt. We maken een aanbod -samen met onze partners in de stad - vanuit basiseducatie gericht op de prive-situatie en een aanbod gericht op de arbeidsmarkt vanuit het programma 'Werk voor iedereen'.

Speerpunt 4: We zorgen voor digitale systemen die voor iedereen te gebruiken zijn.

We zorgen dat iedereen kan meedoen en gebruik kan maken van onze dienstverlening en roepen onze keten- en sociale partners op hetzelfde te doen. Naast de digitale kanalen blijven we andere kanalen aanbieden. Voor inwoners die daar de voorkeur aan geven en voor inwoners voor wie digitale middelen te moeilijk zijn en blijven. Tegelijk blijven we ons inspannen om onze toepassingen zo gebruikersvriendelijk mogelijk te maken, zodat zoveel mogelijk mensen ze kunnen gebruiken. Daarbij hebben we ook aandacht voor psychisch kwetsbare en fysiek beperkte doelgroepen. In onze Uthiek aanpak (zie Spoor Grondrechten en Ethiek) is dit expliciet geborgd in de waarde Rechtvaardigheid.



Samenwerking

Samenwerking met en bijdrage aan deze visie:
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Göteborg (S)
- Gemeente Nice (F)
- Economic Board Utrecht
- Rathenau Instituut
- Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht
- Utrecht Data School
- Eurocities
- Autoriteit Persoonsgegevens
- Ministerie van Binnenlandse Zaken
- Ministerie van Economische zaken
- Ministerie van J&V/ Nationaal Cyber Security Centrum
- USBO
- VNG/Samen organiseren en Common ground
- Utrecht Sustainability Institute
- Bo-ex
- LomboXnet
- ENECO
- HKU
- STEDIN
- Qbuzz
- Civity
- KPN
- Vodafone/ZIGGO
- T-mobile systems
- Spotinfo
- Dutch Game Garden
- ESRI
- Europose Commissie/Horizon 2020
- Europese fonds voor Regionale ontwikkeling
- St. Antonius ziekenhuis
- Openbaar Ministerie
- VNO/NCW Utrecht
- Rabobank
- Veiligheidsregio Utrecht
- NOVUM Innovatie Lab
- Prorail
- De Volksbank
- DutchSec
- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden
- PCOU Willibrord
- Jaarbeurs
- Diakonessenhuis
- Provincie Utrecht
- Surfnet
- Politie

Literatuurlijst

- Christensen, C.M. (2016). *Competing Against Luck*. New York: HarperCollins.
- DG Connect. (2018, 20 April). *How the Power of Data will drive the EU Economy*. Brussel: EU.
- Dijck, van J. & Poel, T. & Waal, de M. (2018). *The Platform Society. Public Values in a Connective World.* Oxford: Oxford University Press.
- Est, R. van, E. de Bakker, J. van den Broek, J. Deuten, P. Diederen, I. van Keulen, I. Korthagen & H. Voncken (2018). *Waardevol digitaliseren – Hoe lokale bestuurders vanuit publiek perspectief mee kunnen doen aan het 'technologiespe*l'. Den Haag: Rathenau Instituut.
- Europese Commissie Wetenschap en Kennisdienst (2019, 1 september). *The Digital Competence Framework 2.0.* Geraadpleegd van https://ec.europa.eu/jrc/en/digcomp/digital-competence-framework.
- Goetheer, A. & Zee, van der, F.A. & Heide, de, M.J.L. (2018). *De staat van Nederland Innovatieland 2018. Missies en 'nieuw' missiegedreven beleid.* Den Haag: TNO.
- Mazzucato, M. (2018). Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union A problem-solving approach to fuel innovation-led growth. (*European Commission Directorate-General for Research and Innovation Directorate A – Policy Development and Coordination Unit A.6 – Open Data Policy and Science Cloud).*
- Mazzucato, M. (2018). *The Entrepreneurial State. Debunking Public vs. Private Sector Myths*. Londen: Ingram Publisher Services.
- Mazzucato, M. (2021) *Mission Economy*. A Moonshot Guide to Changing Capitalism.
- Robberecht, D. & Smet, S. (2019). *Bouwen aan morgen. Een innovatieproces voor de ontwikkeling van nieuwe diensten, producten en bedrijfsmodellen in de slimme stad.* Den Haag: Stichting Arbeidsmarkt- en Opleidingsfonds Gemeenten.
- Wiebes, E.D. (2018, 13 juli). Naar Missiegedreven Innovatiebeleid met Impact [Kamerbrief]. Geraadpleegd van https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2018/07/13/kamerbrief-naar-missiegedreven-innovatiebeleid-met-impact/Kamerbrief+Naar+Missiegedreven+Innovatiebeleid+met+Impact.pdf.

Actieagenda Digitale Stad 2021

1. Introductie

In de visie digitale stad is uiteengezet dat we aan een fundament bouwen om succesvol te kunnen digitaliseren in Utrechtse opgaven. In deze actieagenda, die we jaarlijks actualiseren, geven we weer welke acties we op de verschillende sporen van het fundament nemen. Bij elkaar leiden deze acties tot de realisatie van de visie. In het hoofdstuk *Samenhang* leggen we uit hoe visie, fundament, actieplan en opgaven zich tot elkaar verhouden, en wat ieders rol is.

In de *routekaart Digitale stad* zijn de belangrijkste acties op de verschillende sporen bij elkaar te zien in een overzicht. In het hoofdstuk *toelichting op de routekaart* wordt uitgelegd wat de acties inhouden en hoe ze bijdragen aan het fundament. De verschillende sporen in de actieagenda kennen activiteiten van heel verschillende aard. Daarom kunnen de mate van abstractie en de mate waarin concrete mijlpalen zijn te noemen per spoor verschillen.

De activiteiten in de agenda zijn in verschillende stadia van besluitvorming. Sommige acties of programma's zijn nog in een voorbereidende visievormende fase, andere zijn in de implementatiefase. In deze actieagenda zullen we zo duidelijk mogelijk aangeven indien financiering en toekenning van mensen en middelen nog niet definitief is.

Het fundament is ondersteunend aan het digitaliseren in onze maatschappelijke opgaven. In de aparte bijlage *Digitalisering in de opgaven* is aan de hand van een aantal uitgewerkte voorbeelden te zien hoe het fundament de digitalisering in de opgaven helpt, en hoe digitaliseringsvragen in de opgaven ook weer kunnen leiden tot aanpassingen of uitbreidingen in het fundament.

Jaarlijks – gedurende de looptijd van de visie tot in 2025 - willen we aan de raad verantwoording afleggen over wat we van de actieagenda gerealiseerd hebben en een geactualiseerde agenda aanbieden.

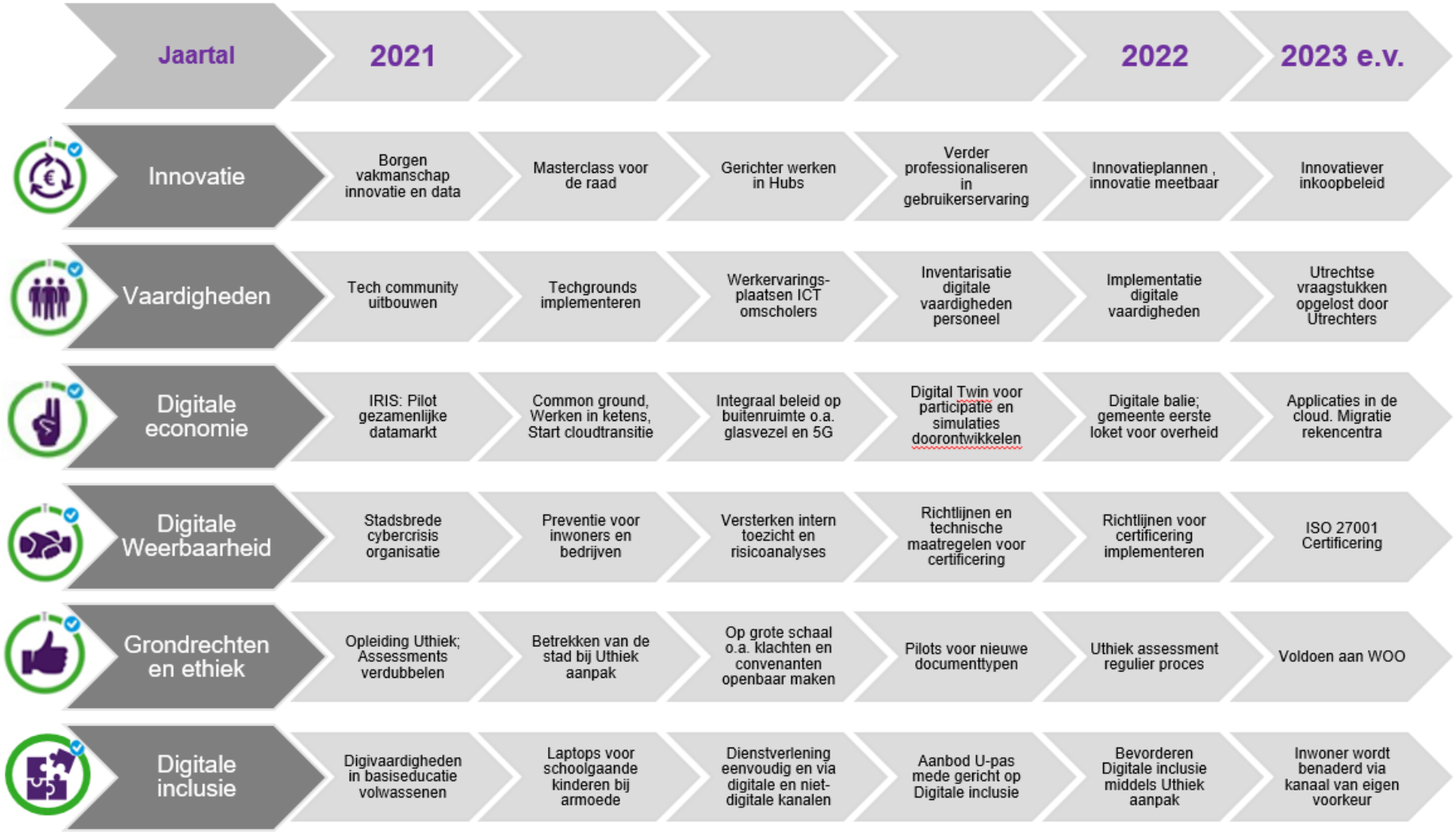
2. Samenhang

We bouwen op twee niveaus aan de Digitale stad; het fundament van de digitale stad én door in de opgaven aandacht te hebben voor digitalisering. Het fundament bevat de generieke processen, randvoorwaarden, kennis en (technische) faciliteiten die nodig zijn om in de opgaven succesvol te digitaliseren. De kennis en faciliteiten bevinden zich in de organisatie en bij partners waarmee we samenwerken. In de opgaven passen we toe wat in het fundament is opgebouwd. In de portefeuille Digitale stad leggen we verantwoording af over wat we in het fundament bouwen. De digitalisering van de opgaven zelf valt onder de verantwoording van de betreffende opgave. In onderstaande afbeelding wordt dit weergegeven:



Dit betekent dat we vanuit het programma Digitale stad niet verantwoorden over de digitalisering in de opgaven. Dit wordt in de verantwoording over de opgaven meegenomen. Ambtelijk is de I(nnovation)-board ingericht om te prioriteren tussen de verschillende digitaliseringsinitiatieven. Beslissingen van de I-board kunnen impact hebben op de planning van de actieagenda Digitale stad.

3. Routekaart Digitale stad



4. Toelichting op de routekaart

Onderzoek en Innovatie

Speerpunt 1: we ontwikkelen vakmanschap voor innovatie

In de afgelopen jaren hebben we veel ervaring opgedaan met innovaties in alle domeinen. De afgelopen jaren hebben we tientallen innovaties in de opgaven ondersteund met advies en concrete hulp. Dit proces loopt continu door. De komende jaren staan in het teken van het professionaliseren en borgen van dit vakmanschap. We doen dit vanuit de leervisie van onze organisatie, het 70-20-10 leren. Het leren vindt plaats in het werk (70%), door reflectie en evaluatie (20%) en in trainingen (10%):

- Op het intranet bouwen we een digitale vindplaats voor alle succesvolle innovatie instrumenten die we de afgelopen jaren ontwikkeld en/of toegepast hebben.
- We organiseren doorgaande super- en intervisie voor onze innovators.
- Inmiddels zijn we 7 jaar bezig met datagedreven werken. In het kader van bijblijven en leren richten we 8 vakgroepen op voor de verschillende disciplines binnen dit vakgebied.
- We richting technologiescouting in voor datagedreven werken. We kijken structureel vooruit (scope 4 jaar) naar nieuwe methoden en technieken zodat we deze tijdig kunnen adopteren.

Speerpunt 2: we ontwikkelen leiderschap ten aanzien van innovatie

Om het bestuurlijk leiderschap verder te ontwikkelen organiseren we in 2021 de masterclass *Maatschappelijke effecten van digitalisering* voor raadsleden en fractiemedewerkers uit de stad en de regio. Aan de hand van de ervaringen en terugkoppeling nemen we elementen uit deze masterclass op in het inwerkprogramma voor nieuwe raadsleden in 2022.

Binnen de organisatie gaan we werken aan het structureel inbedden van innovatie. Samen met de G4 trainees ontwikkelen we een werkwijze om volwassenheid in innovatie meetbaar te maken. In 2022 willen we de stap maken naar innovatieplannen. Door binnen een domein de verschillende innovatie ideeën in kaart te brengen en te prioriteren willen we gerichter gebruik maken van de beschikbare capaciteit en middelen. De stap van ‘waar het kan’ naar ‘waar het nodig is’.

Binnen en buiten de organisatie gaan we inzetten op meer communiceren over innovaties. Daarmee willen we het bewustzijn over de mogelijkheden vergroten en anderen inspireren om zelf ook stappen te gaan zetten.

Speerpunt 3: we benutten het innovatief vermogen van kennisinstellingen, bedrijven en inwoners

De afgelopen jaren hebben we ervaring opgedaan met het werken in innovatiehubs, waarin meerdere partijen samenwerken aan innovatie. Denk bijvoorbeeld aan de *kennishub Gezond Stedelijk Leven*, het *IRIS project* rondom delen van data over mobiliteit en energie, of het samenwerken met burgers om luchtkwaliteit te meten in het *Snuffelfiets* project. Recent hebben we ons aangesloten bij de AI Hub Midden Nederland.

We stimuleren het innovatieve ecosysteem met fondsen (stimuleringsfonds starters en groeiers) en zijn aandeelhouder in de Regionale Ontwikkelmaatschappij Midden Nederland(ROM). Hiermee stimuleren we de kansrijke ondernemers die toepassingen ontwikkelen in het domein van Gezond Stedelijk Leven. We gaan actiever over stedelijke innovatievragen en -projecten communiceren op onze website. Zo willen we het innovatie netwerk in Utrecht verder versterken. We werken aan een hub-wijzer die handvaten geeft over wanneer- en hoe in innovatiehubs te werken om maatschappelijke problemen innovatief op te lossen.

Speerpunt 4: we zorgen voor een evenwichtige verdeling van risico's en opbrengsten en zoeken de multiplier

In november 2020 is het nieuwe inkoopbeleid vastgesteld. Speerpunten daarin zijn onder andere het in de markt zetten van vraagstukken in plaats van oplossingen; ontwikkelen van innovatieve aanbestedingsvormen en het betrekken van Utrechtse startende ondernemingen Vanuit Digitale Stad werken we mee in het verder implementeren van het beleid, door digitale innovaties die bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen te ondersteunen.
Met het nieuwe beleid als uitgangspunt versterken we de betrokkenheid van inkoop bij digitale innovaties. Het programma Digitale stad levert zo een actieve bijdrage aan het ontwikkelen van het beleid en aan de beloofde evaluatie van het nieuwe inkoopbeleid in 2023.

Speerpunt 5: we stellen de gebruiker centraal

In dit speerpunt richten we ons op het professionaliseren onze vaardigheid om digitale middelen te ontwikkelen die naadloos aansluiten bij de gewenste gebruikerservaring. In de afgelopen jaren hebben we goede ervaringen opgedaan met UX-design (User Experience Design). Dit is een werkwijze waarbij de ervaring van de gebruiker al in het ontwikkelproces centraal staat. De komende jaren willen we deze werkwijze blijven inzetten bij digitale ontwikkelingen.

Naast het professionaliseren van onze vaardigheden willen we graag dat iedereen gebruik kan maken van onze digitale dienstverlening. Dit is verder uitgewerkt in het spoor Digitale inclusie.

Ander werk, Vaardigheden en een leven lang leren

Speerpunt 1 en 2: samen impact maken en we verbinden digitaal talent en bedrijven

De Digitale Stad ondersteunt en omarmt de ambities van de marktgroep ICT en Digitale Vaardigheden binnen het programma Werk voor Iedereen en legt verbindingen waar nodig. Die ambities zijn:

- Meer mensen naar banen binnen ICT
- Meer talent behouden voor de regio
- Meer diversiteit en inclusie bij werknemers binnen de ICT

Opleiders, bedrijven en instellingen werken samen aan projecten die bijdragen aan het verkleinen van de mismatch op de ICT arbeidsmarkt.

Ontwikkeling Tech community voor arbeidsmarkt van de toekomst

Om de mismatch op de ICT arbeidsmarkt te verkleinen werken we aan een “tech community”. De community verenigt het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en intermediairs in een entiteit die zeven projecten ontwikkelt en aanstuurt om de mismatch op de arbeidsmarkt te verkleinen. Een voorbeeldproject is de komst van de Digitale Werkplaats MKB waar studenten werken aan prototypen en nieuwe digitale businessmodellen voor MKB’ers die zich genoodzaakt zien door COVID-19 hun onderneming aan te passen. De volledige lijst:

1. Verbeteren matching vraag & aanbod IT talent: Utrechtse studenten en Utrechtse bedrijven aan elkaar verbinden. Versterken digitaal ondernemerschap.
2. IT professionals in het onderwijs: betere aansluiting van onderwijs op de praktijk.
3. Werkplaats digitalisering (zie inleidende tekst)
4. Van werk naar werk in de IT: omscholen naar IT en IT-vaardigheden binnen beroepen versterken. Creëren van werkervaringsplaatsen voor omscholers.
5. Techgrounds Utrecht: TechGrounds is een codeerschool die gratis toegankelijk is voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ongeacht leeftijd, achtergrond, opleiding, geslacht of competentie.
6. Public Service Lab - Applied data science: Onderwijs, bijscholing en onderzoek in samenwerking met bedrijven en overheden. Gericht op de (semi) publieke sector.
7. Events & Netwerk: versterken digitaal ondernemerschap door het organiseren van o.a. bedrijfsbezoeken, hackatons en presentaties.

Speerpunt 3: We zorgen dat de ambtelijke organisatie meegroeit

21e eeuwse vaardigheden: werken in een digitale wereld.

Om digitale dienstverlening vorm te kunnen geven en om goed mee te kunnen blijven doen in het arbeidsproces zorgen we dat alle ambtenaren weten om te gaan met de veranderende digitaliserende wereld en beschikken over de 21e-eeuwse vaardigheden. Met 2 teams in het ICT-domein hebben we hier in 2020 eerste ervaring opgedaan.

In het eerste half jaar van 2021 brengen we concreet in beeld wat de essentiële digitale vaardigheden zijn voor de ambtenaren en kunnen deze in de HR systematiek duidelijk maken. We beginnen hierbij bij de medewerkers die werkzaam zijn in het ICT-domein om dit, in de tweede helft van 2021, uit te breiden naar de hele organisatie.

Aansluitend zetten we ontwikkelingsmogelijkheden op zodat ambtenaren zich, op basis van behoefte ontwikkelpotentie en -ambitie, in deze vaardigheden verder kunnen ontwikkelen.

In het spoor Weerbaarheid is verder uitgewerkt hoe we werken aan de vaardigheden van onze medewerkers als het gaat om informatiebeveiliging en privacy.

Traineeprogramma G4 informatiemanagement

De traineeships van de G4 bevatten een uniek tweejarig programma die bestaan uit een combinatie van werken en leren, waarbij de professionele en persoonlijke ontwikkeling centraal staat. Er wordt gewerkt aan projecten met impact en waarbij trainees de kans krijgen om het verschil te maken.

Dynamische Digitale economie

Speerpunt 1: Samenwerken met de markt om sneller kansen in de nieuwe economie te realiseren

In de nieuwe economie is data een essentiële grondstof. We onderzoeken hoe data door de stad heen stroomt, wie die data genereert, transporteert, opslaat, verwerkt en beschikbaar stelt. Denk bijvoorbeeld aan mobiliteitsdata, luchtkwaliteitsdata of gebouwinformatie. De gemeente heeft in de diverse projecten met digitale componenten niet altijd zelf compleet de regie, maar kan wel de kaders scheppen voor een hybride infrastructuur die het betrouwbaar delen en ethisch verantwoord gebruik van data bevordert.

Experimenteren met gemeenschappelijke datamarkt

In het door Europa gesubsidieerde IRIS programma wordt geleerd hoe je met een gemeenschappelijke datamarkt maatschappelijke vraagstukken kan tackelen. Met verschillende Europese steden en andere partners wordt hierin samengewerkt om uitwisseling tussen verschillende datamarkten te standaardiseren. Ook moet er worden nagedacht welke partijen in de digitale economie van deze data gebruik mogen maken, en onderzocht worden welke middelen de gemeente heeft om het gebruik van die data te blokkeren bij misbruik. Het organiseren van een stedelijke datamarkt (utrecht.dataplatform.nl) biedt mogelijkheden voor ondernemende bewoners en bedrijven om nieuwe dienstverlening en toepassingen te bedenken en dat met name voor onze Gezond Stedelijk Leven ambities.

Ontwikkeling van virtuele weergave van de stad (Digital Twin)

Een Digital Twin is een digitaal (vooral) 3D-model van een stad. Doel van de Digital Twin is inzicht geven in het functioneren van de stad. Met dat inzicht kunnen voorspellingen worden gedaan, zoals bijvoorbeeld de impact van een stedenbouwkundige ingreep op een stad of drukte tijdens een evenement. De afgelopen jaren is binnen de organisatie een Digital Twin van Utrecht gebouwd. Het komende jaar willen we deze Digital Twin verder ontwikkelen, en ook voor andere partijen in de stad beschikbaar stellen. Bijvoorbeeld informatie over werfkelders kan zo voor betrokken partijen beschikbaar worden gemaakt.

Speerpunt 2: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste externe digitale infrastructuur in de stad

We creëren een nieuwe beleidsveld: Digitale Infrastructuur van de buitenruimte. In dit beleidsveld maken we de kaders voor de duurzame ontwikkeling van technologie in de buitenruimte. De digitaliserende omgeving vraagt om nieuwe beleidskaders, bijvoorbeeld als het gaat om de digitale infrastructuur (onder andere glasvezel, 5G), beveiliging van Internet of Things-applicaties in de buitenruimte en het registreren van sensoren in de buitenruimte. Het uitgangspunt is daarbij dat bij nieuwe projecten de digitale infrastructuur voor aanvang van de projecten integraal wordt meegenomen in het ontwerpproces. In dit beleidsveld gaan we met de volgende zaken aan de slag:

Glasvezel

Voor de stad is het belangrijk om een goed dekkend netwerk te hebben. De afwezigheid ervan maakt ons onaantrekkelijk voor innovatie bedrijven die zich in de stad willen vestigen. Door de COVID-19 pandemie is het werken vanuit huis voor een groot deel van de bewoners de standaard geworden. Samen met telecomproviders onderzoeken hoe we de uitrol van snel internet naar alle huishoudens kunnen optimaliseren. De uitrol van glasvezel naar

huisaansluitingen (FttH) versnellen we door goede afspraken te maken met de telecomproviders.

Mobiele data communicatie (5G)

In 2020 heeft de eerste veiling plaats gevonden van de eerste frequenties die voor 5G worden gebruikt. De komende jaren wordt het nieuwe 5G-netwerk in Nederland verder uitgerold. Met VNG en verschillende gemeenten is gewerkt aan een gemeentelijke positiebepaling op een zevental onderwerpen om tot afspraken met het Rijk en marktpartijen te komen. De onderwerpen behelzen ruimtelijke inpassing, veiligheid, gezondheid, kosten, het vast netwerk, innovatie en het proces en de instrumenten hierbij.

We willen voldoen aan de oproep van de Europese en landelijke wetgever om de uitrol van 5G en glasvezel te versnellen en zo het fundament van de digitale infrastructuur te versterken en robuust te maken voor de toekomst. Daarvoor is het wel nodig om de effecten daarvan op de buitenruimte goed in te passen in onze taak om de buitenruimte effectief te beheren en deze integraal aan te vliegen. Hierin werken we nauw samen met de VNG om tot een algemeen gemeentelijk antennebeleid te komen.

Handboek Digitale Buitenruimte

Registratie en beleidskaders van digitale componenten in de buitenruimte, zoals sensoren in een sensorregister, worden steeds belangrijker. Als gemeente kunnen we een regisserende rol pakken met de partners in de stad en de juiste kaders scheppen om samen de digitale buitenruimte vorm te geven. Deze registraties geven meer inzicht en dragen bij aan effectief beheer, onderhoud en sturing. De kaders daarvoor stellen we op in een handboek Digitale Buitenruimte. Duidelijke kaders en faciliteiten bieden de ruimte voor ondernemerschap.

Slim gebruik van publieke infrastructuur

De vervanging van publieke infrastructuur, zoals de openbare verlichting, biedt mogelijkheden om onze digitale infrastructuur door te ontwikkelen. Onderzocht wordt hoe dit vorm kan krijgen bij de vervanging van onze openbare verlichting. Naast het energiezuinig maken door ledverlichting te gebruiken, wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de lichtmasten voor andere toepassingen in te zetten zoals de ondersteuning van sensoropstellingen en het faciliteren van antenneopstellingen zoals 5G. Aan de hand van samenwerkingen met de markt experimenteren we om deze vraagstukken helder te maken. Het Innovatiebudget is één van de mogelijke subsidies die dit soort onderzoekstrajecten kunnen aanjagen en versnellen, maar er zijn ook veel mogelijkheden om met internationale samenwerkingen subsidies middelen te verwerven.

Speerpunt 3: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste interne digitale infrastructuur

De digitale revolutie van nu stelt ook nieuwe en andere eisen aan de digitale infrastructuur van de gemeentelijke organisatie. Willen we de kansen benutten die de digitalisering om ons heen biedt, dan zullen we ons daar intern op moeten organiseren. De komende jaren wordt in een aantal grote, met elkaar samenhangende programma's hieraan gewerkt:

- Common ground: dit is een speerpunt van het VNG programma *Samen organiseren*. Door vanuit gezamenlijke architectuurprincipes te werken kunnen gemeenten elkaars oplossingen hergebruiken en aanpassen voor de eigen specifieke wensen. Voorbeelden zijn de chatbot die nu samen met o.a. de gemeente Tilburg ontwikkeld wordt en het Utrechts huishoudboekje, dat door de VNG tot icoonproject voor Common Ground

benoemd is. De eisen die common ground stelt op het gebied van architectuur, data en programmatuur komen tot uiting in de programma's die hieronder benoemd worden.

- Dataopgave: data is een belangrijke grondstof voor veel nieuwe innovaties. Daarvoor is het nodig dat data wordt losgemaakt van specifieke applicaties (een van de onderdelen van de common ground architectuur) en generiek beschikbaar komt. Daarnaast is gereedschap nodig om met de data te kunnen werken. Ook zijn nieuwe taken onstaan om datagedreven te kunnen werken.
- Cloudtransitie: de nieuwe digitale revolutie leidt tot een veelheid aan technologieën die ingezet kunnen worden, en vraagt flexibiliteit van onze infrastructuur. Voor een organisatie als de onze is het niet meer wenselijk om dit in eigen beheer te hebben. De komende jaren gaan we onze infrastructuur en applicaties stapsgewijs naar de cloud brengen.
- Klantgericht werken in ketens (Kik): de common ground principes bieden ook binnen onze organisatie de mogelijkheid om systemen - en daarmee processen over afdelingen heen - beter te verbinden. Daardoor kunnen we inwoners en organisaties beter bedienen. In het programma Kik wordt deze mindset en de bijbehorende techniek ontwikkeld en geïmplementeerd. Kik is de nieuwe naam voor het programma, eerder is het in de raad besproken als *Herijking zaakgericht werken.*
- Werken 3.0: het thuiswerken en digitaal vergaderen vraagt om een nieuwe inrichting van ons stadskantoor en van de IT-werkplek. Dit wordt in het programma Werken 3.0 ontwikkeld en in de komende jaren geïmplementeerd.

Dataopgave

De Dataopgave is het programma dat zich richt op snel, eenduidig en automatisch ontsluiten van data, geodata en informatie voor een goed verloop van onze uitvoering, beleidsvorming en samenwerking met partners aan maatschappelijke opgaven. In dit programma voeren we in 2021 de volgende activiteiten uit:

- We maken databronnen intern beter vindbaar door de datacatalogus goed te vullen;
- We maken data beter inzetbaar door databronnen op een eenduidige manier - met API's (Application Programming Interface) - te ontsluiten;
- We verbeteren de zeggingskracht van data door nieuwe visualisatiesoftware te implementeren;
- We versterken vakmanschap door een zevental vakgroepen op te zetten. Daardoor zijn eind 2021 kennis en vaardigheden op het gebied van datamanagement en -gebruik vergroot; In 2021 helpen we organisatieonderdelen en opgaven met hun datamanagement en toepassing van datagedreven werken. We werken aan het privacybestendig delen van data met de buitenwereld om economische ontwikkeling te stimuleren.

Cloudtransitie

In dit programma werken we aan de gemeentelijke IT-infrastructuur van de toekomst. Dit doen we in 3 sporen:

- Het bouwen van de nieuwe infrastructuur: dit behelst onder andere het ontmantelen van onze rekencentra, het in beheer nemen van de nieuwe cloudomgeving en het aanpassen van het netwerk en de werkplekken. De werkzaamheden vinden plaats tot in 2025. De belangrijkste mijlpalen zijn:
    - 2021: Hosting platform en telefonie in de Cloud
    - 2022: Applicatieplatform in de cloud. Rekencentrum Manitobodreef naar de cloud.

    - 2023-2025: Rekencentra naar de cloud, oude ontmanteld. Infrastructuur uitbesteed en als dienst afgenomen.
- Verhuizen van applicaties naar de nieuwe infrastructuur of vervangen door nieuwe cloudgeschikte applicaties ter vervanging van oude. In 2021 wordt deze werkstroom verder uitgewerkt met o.a. een nieuwe kaart van het applicatielandschap en een migratiekalender.
- Het inrichten van een regieorganisatie om uitvoering te kunnen geven aan besturing-, vervangings-, vernieuwings- en innovatievraagstukken van onze IT-activiteiten.

De gedetailleerde planning van de cloudtransitie is in een programmaplan uitgewerkt.

Klantgericht werken in ketens (Kik)

In het programma Klantgericht werken in Ketens werken we aan het verbeteren van de dienstverlening aan de stad en aan het beter voldoen aan wet- & regelgeving over archivering. We gaan aanvragen en verzoeken van inwoners en bedrijven sneller en in een keer juist afhandelen, waardoor klanten ons als één organisatie ervaren. We richten de keten in over de grenzen van de organisatieonderdelen heen.

Om deze doelstellingen te behalen, richten we zaakgericht (samen)werken opnieuw in. Daarbij maken we gebruik van de architectuur van common ground, zodat we kunnen profiteren van hergebruik binnen onze eigen organisatie en die van andere gemeenten.

Het programma is in 2019 gestart. In 2019 en 2020 is de technische basis aangelegd en zijn voor de eerste groep van processen de werkzaamheden gestart. In 2021 worden 15 processen met deze nieuwe manier van werken opnieuw ingericht. In totaal betreft het ongeveer 40 ketens die opnieuw ingericht worden.

Werken 3.0

Het stadskantoor is inmiddels bijna 7 jaar in gebruik. Al voor de coronacrisis was het besef dat nieuwe werkvormen en de groei van de organisatie een nieuwe inrichting vragen. Door de coronacrisis is het werklandschap blijvend veranderd. Thuiswerken en digitaal samenwerken zullen niet meer verdwijnen. In het programma Werken 3.0 werken we aan de fysieke en digitale werkplek van de toekomst. Het programma zit nog in de opstartfase. In de loop van 2021 zal een meerjarig programma worden ontwikkeld. Planning, mijlpalen, prioritering en financiering zijn op dit moment nog niet vastgelegd.

Publieksdienstverlening

Naast de grote veranderprogramma's gericht op de IT-voorzieningen die hierboven zijn uitgewerkt speelt digitalisering ook een belangrijke rol in de nieuwe visie op publieksdienstverlening die bijna definitief is. De belangrijkste digitale elementen uit de visie zijn:

- Laagdrempelig en op maat: wij bieden een breed palet aan kanalen waarbij het voor iedereen eenvoudig is om met ons in contact te komen en van onze dienstverlening gebruik te maken. De ontwikkeling van een digitale balie is hier onderdeel van. Door middel van personalisatie willen we informatie steeds meer op maat aanbieden. Met andere overheden werken we aan het inrichten van de gemeente als eerste loket voor de overheid in de brede zin.
- De inwoner in regie: De inwoner kan op termijn in regie komen over de wijze van contact, door zelf aan te geven welke kanalen zijn voorkeur hebben. De inwoner kan steeds meer in regie komen over zijn gegevens, en bepalen wie daar toegang toe heeft.

- Lerende gemeente: we gaan inzetten op het gebruiken van data als middel om feedback te krijgen op onze dienstverlening. De feedback gebruiken we om onze dienstverlening in de breedste zin te verbeteren.

Planning, mijlpalen, prioritering en financiering voor de implementatie van deze visie zijn op dit moment nog niet vastgelegd.

Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties versterken

De concrete acties voor 2021 en 2022 voor de speerpunten 1 t/m 4 zijn in een actieplan verwoord. Deze wordt separaat vanuit de portefeuille Openbare orde en veiligheid aan de raad voorgelegd. We geven hier de hoofdlijnen weer.

Speerpunt 1: Werken aan het vergroten van de digitale weerbaarheid van stedelijke functies.

We hebben samen met Utrechtse partners de stedelijke functies (mobiliteit, onderwijs, publieksdienstverlening, zorg etc.) die onderlinge digitale afhankelijkheden en risico's kennen, voor de stad in kaart gebracht. Dit Digitaal Weerbaarheidsbeeld is in juni 2020 met de raad gedeeld. We voeren nu de acties uit die voortkomen uit het advies naar aanleiding van deze bevindingen. We hebben een community of practice voor cyberresilience van Utrecht opgericht. Deze bestaat uit meerdere organisaties en bedrijven in Utrecht zoals telecombedrijven, banken, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen. Om te komen tot een gedegen risico-inventarisatie, brengen we de onderlinge digitale (keten)afhankelijkheden tussen de diverse stedelijke functies in beeld. Met betrokken partners inventariseren we kansen en bedreigingen in werksessies, die we op verschillende manieren vormgeven en die we verbinden aan concrete activiteiten. Zo gaan we de betrokken organisaties beter toerusten om digitale crises en incidenten gezamenlijk het hoofd te bieden. In april 2021 vindt een eerste gezamenlijke cybercrisis-oefening plaats.

Speerpunt 2: We onderzoeken de omvang van cybercrime en gedigitaliseerde criminaliteit om beter zicht te krijgen op daders, slachtoffers en fenomenen.

We onderzoeken het bewustzijn, de ervaringen en behoeften betreffende cybercrime en gedigitaliseerde criminaliteit onder Utrechtse bewoners en ondernemers, zodat we lokaal meer inzicht krijgen in slachtofferschap en daderschap van cybercrime. Dit doen we onder andere met (lokale) onderwijsinstellingen, onderzoeksinstellingen en politie. We nemen deel aan een consortium ism Saxion en Haagse Hogeschool dat onder leiding van dr. Remco Spithoven nader onderzoek doet naar Cyberweerbaarheid, om te komen tot preventie van slachtofferschap onder burgers en MKB-ers van cybercrime en gedigitaliseerde criminaliteit. Op basis van analyse van cijfers en een goede duiding daarvan met betrokken ketenpartners zullen we ons beleid en onze maatregelen zo effectief en efficiënt mogelijk inrichten.

Speerpunt 3: We vergroten de bewustwording over digitale risico's van bewoners en ondernemers en geven handelingsperspectief. .

Met o.a. de informatie uit speerpunt twee ontwikkelen we specifieke preventiemaatregelen om te zorgen dat inwoners en ondernemers weten wat ze kunnen doen bij cybercriminaliteit en digitale incidenten. We gaan samen met andere overheden voorlichtingscampagnes en/of trainingen ontwikkelen voor zowel slachtoffers als potentiële daders, maar we sluiten ook aan bij initiatieven van derden. Belangrijke doelgroepen zijn jongeren, senioren en ondernemers. Concrete activiteiten op dit moment zijn het programma Hackshield, waarmee kinderen spelenderwijs leren over cybercrime en ook hun (groot)ouders hierbij betrekken. Samen met Jongerenwerk Utrecht en Halt bieden we – zodra de coronamaatregelen dit toelaten – Cyber24 aan voor jongeren in de leeftijd van 12 tot 18 jaar. Het spel is gebaseerd op het onder jongeren populaire concept 'escape rooms' waarbij zij zowel 'daderschap' als 'slachtofferschap' van cybercrime en gedigitaliseerde criminaliteit ervaren en inzien hoe je als jongere kan worden meegesleept door de digitale mogelijkheden. We ontwikkelen van een plan van aanpak voor senioren, zowel zelfstandig wonend als in alternatieve woonvormen, waarin kansrijke interventies worden opgenomen om deze doelgroep digitaal weerbaar te maken.

We zetten Stadsmakers digitale veiligheid in: Bewoners (jong en oud) met kennis van en/of interesse in ICT en digitale veiligheid fungeren als ambassadeur van de digitale veiligheid in de wijk. Zij zullen bewoners informeren en activeren, maar verwijzen hen ook door naar juiste partijen. Dat doen zij o.a. door het (mede)organiseren van informatiebijeenkomsten of trainingen.
We richten een digitaal platform op ten behoeve van de digitale weerbaarheid voor het midden- en kleinbedrijf en ZZP-ers, in samenwerking met onder andere VNO-NCW, politie, cybersecuritybedrijven en MKB Midden Nederland.

Speerpunt 4: We zorgen voor een optimale voorbereiding op cyberincidenten of -crises

Bij een cyberincident of -crisis worden ten minste de digitale infrastructuur bedreigd of ontwricht. Onze bestaande crisisorganisatie voor gevolgbestrijding van 'fysieke' crises vullen we voor cybercrises aan met nieuwe samenwerkingspartners met expertise op digitaal vlak. Dit netwerk bouwen we uit in de planvorming van de crisisorganisatie. We nemen daartoe de rollen, verantwoordelijkheden en gevolgen van digitale ontwrichting op in de planvorming van de crisisorganisatie, aan de hand van de handreiking cybergevolgbestrijding. We gaan zowel bestuurlijk als ambtelijk opleiden, trainen en/of oefenen met cyberincidenten i.s.m. de Veiligheidsregio Utrecht. We breiden het crisisnetwerk uit met nieuwe disciplines om tijdens een cybercrisis de digitale oorzaak weg te nemen en/of weer tot de normale dagelijkse situatie terug te keren.

Speerpunt 5: We hebben een voorbeeldfunctie op het gebied van privacy en gegevensbescherming

Wij zorgen ervoor dat inwoners en ondernemers hun gegevens aan de gemeente toe durven te vertrouwen, omdat de gemeente deze gegevens aantoonbaar goed beschermt. De gemeente wil een voorbeeldfunctie vervullen en haar voortrekkersrol zichtbaar maken door zich te certificeren voor gegevensbescherming (ISO 27001). In het programma *gegevensbescherming* werken we hier naartoe. We verwachten in 2022 klaar te zijn voor certificering. In 2021 zijn de focuspunten:

- Operationele Risicoanalyses: het uitvoeren van risicoanalyses op de processen die in 2020 in kaart zijn gebracht.
- Strategische standaarden: het uitwerken van richtlijnen die nodig zijn voor de certificering. In 2022 wordt begonnen met het implementeren van deze richtlijnen.
- BCM (Business Continuity Management): uitbouwen bestaande plannen en opzetten van een testplan gemeente breed.
- Intern toezicht: steekproefsgewijs naleving van de richtlijnen controleren.
- Technische maatregelen: inrichten van monitoring (GGI-veilig) van eerste deel van het bedrijfsnetwerk. Inrichten vernieuwd toegangsbeheer (Identity acces management – IAM) voor een eerste groep applicaties.

Grondrechten en Ethiek

Speerpunt 1: In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak aandacht aan onze grondrechten en ethiek

Speerpunt 2: We ontwikkelen morele oordeelvorming binnen het digitale domein

We geven invulling aan deze 2 speerpunten door middel van onze Uthiek aanpak. Onze ambitie is om bij alle digitaliseringstrajecten Uthiek assessments uit te voeren. Bij een Uthiek assessment maken we gebruik van ons Utrechtse waardenmodel (zie Visie Digitale stad). We gaan in de periode tot en met eind 2021 de volgende activiteiten uitvoeren:

- Bewustwording Uthiek: we gaan door met het vergroten van de Uthiek bewustwording binnen de organisatie. Hierbij verzorgen we opleiding voor medewerkers en vergroten we het netwerk van Uthiek ambassadeurs in de organisatie.
- Verkenning vertegenwoordiging uit de stad: we starten in het najaar van 2020 met een verkenning of en op welke manier we 'externe doelgroepen' uit de stad kunnen betrekken bij Uthiek. Wij vinden dat Uthiek van en voor de stad is en dat we daarom dit onderwerp ook met de stad invulling moeten geven, waar dat mogelijk is. We onderzoeken bijvoorbeeld of we inwoners met en zonder kennis over ethiek kunnen laten deelnemen bij Uthiek Assessments.
- Privacy en Uthiek: we stroomlijnen de processen van privacy en Uthiek tezamen zodat deze toets op digitaliseringtrajecten makkelijker, laagdrempeliger en minder tijdrovend is voor betrokkenen.
- Audit: we laten een audit uitvoeren door een onafhankelijke partij om de effectiviteit van de Uthiek aanpak te toetsen. Belangrijkste vraag in deze audit: leidt de Uthiek aanpak tot het gewenste resultaat?

In 2020 hebben we 20 Uthiek assessments uitgevoerd. Onze ambitie is om in 2021 50 Uthiek assessments uit te voeren.

Speerpunt 3: We streven naar een open Utrecht

Speerpunt 4: We versterken de informatiepositie van inwoners

Het plan Open Utrecht geeft invulling aan deze 2 speerpunten. Het is onze implementatie van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) en de onlangs gewijzigde Wet open overheid (Woo). Onze ambitie reikt hierbij verder dan de minimumeisen van de wet. Naast het openbaar maken van documenten werken we aan het openbaar maken van data voor ondernemers, organisaties en inwoners. Hiermee willen we nieuwe bedrijvigheid stimuleren. We gaan nu de tweede fase van Open Utrecht in en we willen de volgende resultaten eind 2021 hebben gerealiseerd:

- 200 convenanten van de gemeente Utrecht openbaar beschikbaar gesteld
- 100 klachtendossiers openbaar beschikbaar gesteld
- 150 beschikkingen openbaar beschikbaar gesteld (ook afhankelijk of we ervoor kiezen om te werken met registers of documentatie van beschikkingen)
- 50 ingekomen stukken gemeenteraad openbaar beschikbaar gesteld
- 5 nieuwe pilots Open Utrecht uitgevoerd (die we nu nog niet in beeld hebben)
- Verdere uitwerking van Plan Open Utrecht met nadere specificaties van de documenttypen voor de Wet Open Overheid

- 900 open datasets op het Utrechtse Open Data Platform
- Algoritmeregister dat in 2020 voor het eerst is gepubliceerd actualiseren.
- afgeronde evaluatie van het meest geschikte Utrechtse Documentatie Platform (bijvoorbeeld PLOOI)

Digitale inclusie

De afgelopen maanden hebben we in kaart gebracht welke activiteiten en plannen er nu zijn in de verschillende beleidsvelden. Hiermee hebben we nu de actieagenda gevuld. In het komende jaar gaan we de beleidsvelden die digitale inclusie raken met elkaar verbinden. Onze verwachting is dat dit tot extra meerwaarde gaat leiden. Daarbij gaan we ons ook meer verbinden met landelijke netwerken op dit terrein zoals de VNG – samen sterk alliantie.

Speerpunt 1: We stimuleren iedereen om mee te doen.

We stimuleren door aan vertrouwen te bouwen en door mensen te wijzen op de mogelijkheden om te leren.

We bouwen aan vertrouwen door (zie het spoor *Weerbaarheid van burgers en organisaties versterken)* te werken aan het voorkomen van cybercriminaliteit en zelf als gemeente het goede voorbeeld te geven op het gebied van gegevensbescherming en privacy. In het kader van het voorkomen van radicalisering besteden we met middelbare scholieren aandacht aan het omgaan met nepnieuws.

We stimuleren inwoners door ze te wijzen op de mogelijkheden om digitale vaardigheden aan te leren. Vanuit volwasseneneducatie (programma (digi)Taal is de basis) waar we laaggeletterdheid en digivaardigheid aan elkaar verbinden. Vanuit de informatie over de U-pas wijzen we naar mogelijkheden om het tegoed in te zetten voor digitale middelen of training.

We werken aan bewustwording en kennisontwikkeling binnen en buiten de organisatie over digitale inclusie. We betrekken relevante partijen (allianties, onderwijs werkveld, experts en eigen mensen) om te zorgen dat digitale inclusie steeds breder als uitgangspunt wordt opgenomen bij IT-ontwikkelingen.

Speerpunt 2: We streven ernaar dat voor iedereen middelen beschikbaar zijn om mee te doen.

Dit begint met het beschikbaar zijn van een verbinding met het internet. Alle Utrechtse huishoudens beschikken over een fysieke verbinding (kabel, glasvezel) met het internet en er zijn meerdere dekkende 4G netwerken beschikbaar. We blijven werken aan de toekomstbestendigheid van verbindingen, de komende jaren door te werken aan de implementatie van 5G en uitbreiding van het glasvezelnetwerk (zie spoor *Dynamische digitale economie).*

Naast de verbinding is een abonnement en beschikbaarheid van apparatuur nodig. Voor schoolgaande kinderen waarvan de ouders niet over de middelen beschikken om een computer aan te schaffen is in het kader van het programma Utrecht schuldenvrij een samenwerking met de Stichting Leergeld. Via de U-pas is er de mogelijkheid om het tegoed in te zetten voor het aanschaffen van een computer of een abonnement voor de bibliotheek. In de bibliotheek kan gebruik gemaakt worden van een computer en een wifi-verbinding.

Speerpunt 3: We werken aan digitale basisvaardigheden voor iedereen.

Vanuit het programma (digi)Taal is de basis (looptijd 2019-2022) bieden we met onze huidige partners Wij 3.0 en GeluksBV een aanbod voor volwassenen voor het aanleren van digitale basisvaardigheden. Dit gaat onder andere over het kunnen bedienen van een computer, tablet of telefoon en het kunnen inloggen met Digid.

Voor inwoners die daar de voorkeur aan geven en voor inwoners voor wie digitale middelen te moeilijk zijn moet het altijd mogelijk blijven om niet-digitaal in contact te treden of met hulp van anderen de toegang te organiseren.

Speerpunt 4: We zorgen voor digitale systemen die voor iedereen te gebruiken zijn

We werken hieraan vanuit een aantal verschillende invalshoeken:

- In onze visie op dienstverlening (zie spoor *Dynamische Digitale Economie*) is een van de uitgangspunten *laagdrempelig en op maat*: wij bieden een breed palet aan (digitale en niet-digitale) kanalen waarbij het voor iedereen eenvoudig is om met ons in contact te komen en van onze dienstverlening gebruik te maken. Een ander uitgangspunt is *de inwoner in regie*: inwoners krijgen in toenemende mate de mogelijkheid om hun voorkeuren over kanaal aan te geven, zodat ze vanuit ons ook via het juiste kanaal benaderd worden. Nadat de visie definitief is vastgelegd wordt de planning en de mijlpalen ingevuld.
- In de visie op dienstverlening benoemen we dat we door gebruik van data continu onze dienstverlening willen blijven verbeteren.
- Om de gebruikersvriendelijkheid van onze IT-dienstverlening te verbeteren maken we in toenemende mate gebruik van UX-design (zie spoor *Innovatie en Onderzoek).*
- We blijven nieuwe digitale mogelijkheden onderzoeken (zie spoor *Innovatie en onderzoek)* om onze dienstverlening te vergemakkelijken, bijvoorbeeld de pilot met de Chatbot Gem dat nu loopt.
- Bij het ontwerpen van systemen redeneren we vanuit de Utrechtse waarden middels onze Uthiek aanpak (zie spoor *Grondrechten en ethiek*). De waarden autonomie, veiligheid, menselijke waardigheid en rechtvaardigheid bevorderen het werken aan systemen voor iedereen.

Voorbeelden van digitalisering in de opgaven

1 Inleiding

De visie digitale stad richt zich op succesvolle digitalisering in onze maatschappelijke opgaven. In dit document zijn voorbeelden uit het fysiek domein uitgewerkt. In de wethoudersbrief van wethouder Eerenberg over innovatie in het sociaal domein naar aanleiding van motie 320 - die rond dezelfde tijd aan uw raad wordt aangeboden - worden voorbeelden uit het sociaal domein uitgewerkt.

Verantwoording over digitalisering in de opgaven vindt plaats via de verantwoording van de opgaven. In het programma Digitale stad richten we ons op het bouwen van het fundament waarop digitalisering in de opgaven plaats kan vinden. In document laten we zien hoe we in de opgaven digitalisering toepassen, en hoe we daarbij gebruik maken van het fundament.

De 3 voorbeelden die in dit document zijn uitgewerkt zijn:

- Openbare verlichting
- Ruimtelijke strategie Utrecht
- Fiets bereikbaarheid

2 Openbare verlichting

De zorg voor openbare verlichting is een basale taak van een gemeente. We zorgen dat verlichting in de openbare ruimte en het gemeentelijk vastgoed aanwezig is en naar behoren werkt.
De komende jaren vernieuwen we deze infrastructuur. Naast dat we zorgen voor adequate verlichting willen we dat ook zo energiezuinig en duurzaam mogelijk doen. Digitale oplossingen spelen hierin een belangrijke rol. Het stelt ons in staat om onze lichtmasten slimmer te beheren. Door het gebruik van sensoren in de lichtmast weten we meer over de staat van ervan; bijvoorbeeld of deze recht staat, het lampje nog brandt etc. Hierdoor kunnen we problemen vroegtijds signaleren en kunnen mensen en middelen slimmer ingepland worden voor beheer en onderhoud.

Openbare verlichting (hierna OVL) is samen met riolering een gemeentelijke infrastructuur die overal in de stad aanwezig is. Innovatie van deze infrastructuur kan daardoor in potentie veel impact hebben op de ontwikkeling van onze openbare ruimte en mogelijk bijdragen aan verschillende maatschappelijke opgaven. We denken dan bijvoorbeeld aan omgevingssensoren die bijvoorbeeld data over hitte of drukte kunnen genereren. Deze data is vervolgens te gebruiken voor het realiseren van een goede (beleidsmatige) balans tussen vergroening en verdichting. Daarnaast kan een lichtmast als laadpaal worden ingericht en inzet om duurzame mobiliteit ondersteunen. Ook zou een basis kunnen zijn voor de digitale infrastructuur van onze stad, als opstelpunt voor 5G antennes (voor 26Ghz antennes na 2025). Hier moeten wij vanuit de Telecomwet ook aan meewerken.

Deze digitale aspecten binnen de vernieuwing van onze openbare verlichting vragen om kennis van verschillende digitaliseringsaspecten. Aspecten waarin we voorzien vanuit het fundament van digitale stad. Bij de start van het vervangingsproces zijn we vanuit digitale stad aangehaakt om deze kennis toe te passen en te ontwikkelingen waar nodig.





Wat is nodig, innovatie en onderzoek

Voor het optimaal inzetten van OVL voor het realiseren van onze maatschappelijke opgaven is innovatie nodig. Vanuit digitale stad is de samenwerking met het IRIS-project in Kanaleneiland vormgegeven. Gezamenlijk is naar een effectieve inzet van digitale middelen gezocht om de energietransitie te versterken. We hebben daarbij concreet een traject opgezet waarin onderzocht is hoe sensoren zijn in te passen in een lichtmast, wat daarvoor nodig is als het gaat om de technische aansluiting; de stroomvoorziening en het ontsluiten van de data naar het City Innovation Platform wat binnen IRIS ontwikkeld wordt.

In samenspraak met verschillende afdelingen is kennis ontwikkeld om in een volgende fase toegepast te worden (Stadsbedrijven, Stadsingenieurs, Ruimte (Opgave Energietransitie, Opgave Mobiliteit, IPM Ruimte) In het handboek openbare ruimte zal dit opgenomen worden om ook in onze werkwijze te borgen.

Wat is nodig, digitale economie

Twee elementen uit het fundament zijn ingezet voor de vernieuwing van OVL. Allereerst het City Innovation Platform. Dit is een open source dataplatform wat de uitwisseling van data tussen verschillende partijen op een eerlijke en betrouwbare manier ondersteunt. Daarnaast hebben we de ervaringen met de schaalsprong van de laadpaalinfrastructuur-aanbesteding ingezet om te bepalen welke stappen we moeten zetten om van een traditionele inkoopprocedure toe te werken naar een concurrentiegerichte dialoog of een concessie in de toekomst.

Wat is nodig, grondrechten en Uthiek

Lichtmasten maken deel uit van de openbare ruimte en iedere inwoner komt ermee in aanraking. In dit traject speelt Uthiek een belangrijke rol. Bijvoorbeeld omdat het uitrusten van deze stads brede infrastructuur met omgevingssensoren op gespannen voet kan staan met het uitgangspunt om je als inwoner onbespied te wanen in de openbare ruimte. Vanaf de start is team Uthiek betrokken. Als oplossingsrichtingen duidelijk zijn, zullen Uthiek assessments worden ingepland om ook voor OVL een uitlegbaar verhaal naar onze inwoners te hebben.

Wat is nodig, Digitale weerbaarheid

Digitalisering van OVL kent een aantal randvoorwaarden die ingevuld moeten worden.

- Data moet veilig worden opgehaald en niet herleidbaar zijn tot personen.
- Data moet veilig worden getransporteerd.
- Data mag niet gecompromitteerd worden door kwaadwillende.
- Als gemeente moeten we in regie blijven over de verzamelde data.

Vanuit het spoor weerbaarheid wordt ondersteund bij het invullen van deze randvoorwaarden onder andere door het toepassen van kennis over beveiliging van digitaal aangestuurde assets in de stad (zoals gemalen, ondergrondse containers, etc.). Het uitvoeren van een DPIA is hier natuurlijk een standaard onderdeel van.

3 Ruimtelijke strategie Utrecht

Utrecht wordt groter. Steeds meer mensen willen in onze stad wonen. Er wonen nu 350.000 mensen in Utrecht, over 20 jaar zijn dat er ongeveer 455.000. We willen dat al die mensen hier goed en gezond kunnen wonen en leven. Dat ze snel en makkelijk door de stad kunnen reizen en Utrecht in en uit kunnen. En dat ze leuke dingen kunnen doen in hun vrije tijd. Iedere persoon die in de stad woont, wil naast een huis bijvoorbeeld ook winkelen, sporten, genieten van natuur, naar het theater, aangesloten zijn op elektriciteit en internet en zich door de stad verplaatsen. Dat zijn allemaal behoeften die ruimte nodig hebben in de stad; onder de grond, op straat of de hoogte in. Ruimte die maar beperkt in onze stad aanwezig is.

Als we niets doen, gaat het aan alle kanten knellen in de stad. En dus moeten we kijken hoe we deze ruimte slim verdelen. En wanneer we dat doen. Want we kunnen en willen de stad niet in één stap veranderen. Daarom moeten we nu al in grote lijnen weten waar we in de komende twintig jaar naar toe werken. Om de details uit te werken, is tijd nodig. Dat doen we in de omgevingsvisies voor verschillende gebieden. En dat willen we als stad samen met onze inwoners doen.



Impressie van toekomstige binnenstedelijke verdichting Merwede. (Bron: Marco Broekman OKRA)

In het hanteerbaar maken van de complexiteit van onze ruimtelijke vraagstukken kan digitalisering een belangrijke bijdrage leveren. Dit hebben we in verschillende initiatieven al laten zien zoals:

- *Crowd simulaties Grand Depart*
  In samenwerking met o.a. Movares zijn simulaties gemaakt, hoe bezoekers door de binnenstad zouden bewegen en onder andere welke handhaving- en verkeersmaatregelen dan vereist zijn.
- *Gebiedsscan Omgevingswet, samenwerking Kadaster-Utrecht-Eindhoven*
  De gemeenten beschikken over waardevolle (open-)data en kunnen door middel van slimme platformparticipatie organiseren voor ondernemers en burger. Er is echter wel noodzaak voor een stevigere data infrastructuur.
- *Livinglab Omgevingsvisie Lunetten*
  Door Omgevingsvisie teksten te vertalen naar interactieve kaarten en dashboarden, in plaats van de aloude pdf, wordt een omgevingsvisie potentieel transparanter en prettiger te lezen.
- *Livinglab Overlastanalyse en Participatie Binnenstad*
  De gemeente beschikt over een veelvoud van verstopte data die overlast beschrijven. Transparant onze inzichten hierover delen, kan leiden tot veel begrip bij inwoners. Er zijn echter weinig ervaringen met het combineren en analyseren van deze inzichten tot een totaal conclusie. Het gebrek aan ervaringen leidt al gauw tot ‘glad ijs’.

In het fundament digitale stad zetten we in op de verdere ontwikkeling van bovenstaande instrumenten in de vorm van een Digital Twin, een digitale tweeling van de stad, die we voor verschillende opgaven in kunnen zetten.

Wat is de Digital Twin

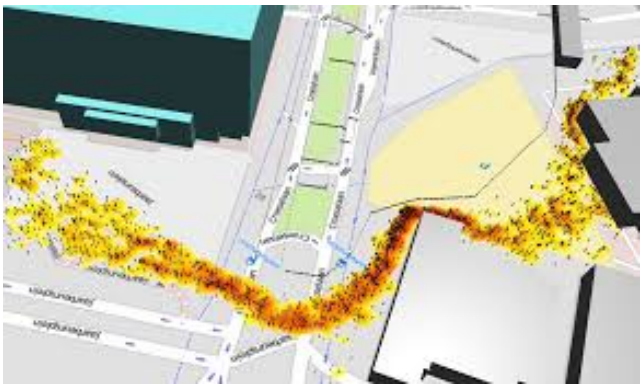
Een Digital Twin is een digitaal (vooral) 3D-model van een object of systeem. Dat kan een eenvoudige machine zijn, maar ook een stad of een verzameling van steden. Doel van elke Digital Twin is inzicht geven in het functioneren van het object, systeem of stad. Met dat inzicht kunnen voorspellingen worden gedaan, zoals bijvoorbeeld de impact van een stedenbouwkundige ingreep op een stad of drukte tijdens een evenement. Daarvoor worden grote hoeveelheden data ingezet. We kunnen drie typen gebruik onderscheiden:

- Inzicht in de huidige situatie
- Scenario's voorspellingen van de toekomst
- Participatie en inspraak

Een belangrijk aspect hierbij is dat we met de inzet van een Digital Twin een instrument hebben waarmee we de ontwikkeling van de stad inclusiever kunnen maken. Een Digital Twin maakt visualisaties mogelijk waarmee we onze vraagstukken voor een breder publiek begrijpelijk kunnen maken; mensen die zich normaal gesproken niet aangetrokken voelen tot een inspraakavond, plattegrond of dik rapport kunnen op deze manier toch betrokken worden bij stedelijke ontwikkelingen.



Merwedekanaalzone



Crowd simulatie Grand Depart Jaarbeursplein

Digital Twin in opgaven

Er is een aantal opgaven waarbij we de Digital Twin willen inzetten en verder ontwikkelen;

- Druktemonitoring (near realtime); Druktesensoren tellen verschillende modaliteiten en deze data kan gepresenteerd worden in een 3D stadsmodel hoe deze modaliteiten zich bijvoorbeeld bewegen en kruisen. Simulaties en voorspellingen met deze geprojecteerde data ondersteunen onder andere bij
  - Het ontwikkelen van verkeersmodellen
  - Inrichting van de openbare ruimte/infrastructuur
  - Sturing, handhaving en veiligheid tijdens evenementen, koopzondagen enz.
- Wervengebied; Het nauwkeurig in beeld (3D brengen van de werven (boven- en ondergronds) aan de hand van diverse (nieuwe) databronnen (BGT, Lidar, Satelliet enz.) met als toepassing onder andere:
  - Eigendom, gebruik, waarde, staat/onderhoud enz.

        - Wat is de invloed van bijv. bovengrondse invloeden door (vracht)verkeer, aankomende verzakkingen enz.
    - Ondergrond: De wordt ondergrond wordt steeds voller en dit resulteert onder andere in steeds vaker schade en uitval. Meer (3D) inzicht is zeer waardevol voor onder andere:
        - Voorafgaand aan de aanleg van nieuwe kabels, leidingen en herplanting van bomen
        - Herontwikkelingen van een gebied of stadsdeel
        - Gesteldheid van de bodem en evt. te nemen maatregelen voor waterpeil
    - Gezonde leefomgeving; De klimaatverandering, maar ook de toenemende verdichting van steden speelt een steeds grotere rol bij invloed van bijvoorbeeld hitte en fijnstof (satellietbeelden en sensordata) en de invloed op de gezondheid (RIVM-hitteprotocol) en leefbaarheid:
        - Het actueel in kaart brengen van indicatoren van een gezonde leefomgeving ondersteunt direct bij de verdere ontwikkeling van soort (nieuw)bouw in de (binnen)stad.
        - Wat is de invloed van bepaalde vergroening in de stad voor het verlagen van hittestress en fijnstof?
    - Omgevingswet; De Omgevingswet vraagt om transparante besluitvorming op basis van data. De burger en bedrijven worden uitgenodigd, om via digitale middelen, zoals omgevingsloket, omgevingsvisie en omgevingsplan samen te ondernemen, ontwikkelen en leven.
        - Het actueel in kaart brengen en transparant inzichtelijk maken van omgevingsfactoren, waarop de gemeente haar vergunning-besluitvorming bepaalt
        - Omgevingsfactoren dienen geografisch vastgelegd zijn en transparant gedeeld zijn met burgers en ondernemers. Onze omgeving weet waar zij aan toe is en kan hierop acteren en ondernemen

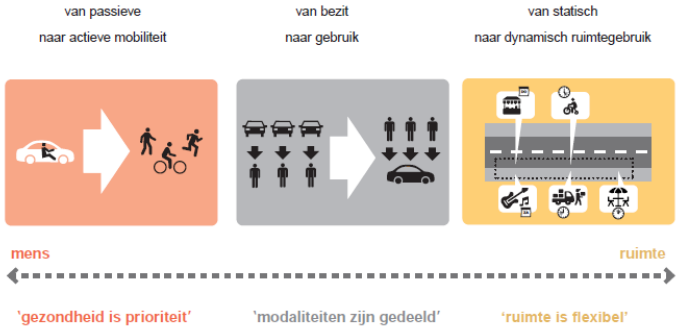
De zoektocht

De stad is een complex geheel en er zijn talloze bronnen die haar kunnen beschrijven. Vaak zijn deze versnipperd aanwezig binnen en buiten onze organisatie. We werken hieraan volgens de principes van de dataopgave; gegevens blijven in de bron en moeten ‘bevrijd’ worden voor verschillende toepassingen.

Daarnaast zullen we kennis en ervaring over de digital twin moeten borgen. Enerzijds om de toepassing in onze vraagstukken te kunnen realiseren en anderzijds om te zorgen dat het een betrouwbaar onderdeel wordt in onze gemeentelijke ICT-infrastructuur.
Het Digital Twin team werkt uit welke skills en profielen werknemers nodig hebben om de Digital Twin door te ontwikkelen. Daarnaast werken we aan de technische randvoorwaarden om de Digital Twin functionaliteiten te borgen en breed beschikbaar te maken in de organisatie.

4 Fiets bereikbaarheid

Een van de transities van onze smart mobility strategie is ‘Van passieve naar actieve mobiliteit’. Gezondheid is een universele waarde en het groeiende belang van een goede gezondheid toont zich op verschillende manieren in de maatschappij. Fysieke gezondheid (onder andere te beïnvloeden door eten en bewegen) staat al langere tijd hoog op de (publieke) agenda, maar er is ook groeiende aandacht voor mentale gezondheid. Daarnaast is er (onder burgers) een toenemend bewustzijn ten aanzien van duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. Een prettige, groene en leefbare woonomgeving draagt bij aan goede gezondheid.



Afbeelding: de drie transities uit de smart mobility strategie in één overzicht; ze verdelen zich op natuurlijke wijze over de schaal van mens naar ruimte.

Zaken als (het recht op) schone lucht worden daarmee steeds belangrijker. Mobiliteit, en dan met name de manier waarop het ‘gebruikt’ wordt, draagt rechtsreeks bij aan (on)gezondheid. Utrecht stelt dan ook dat gezondheid prioriteit heeft. Nu en in de toekomst. Voor de mens, maar ook voor de ruimte in de stad. Actieve modaliteiten (lopen en fietsen) zijn ruimte-efficiënter en kunnen daarmee een wezenlijke bijdrage leveren aan de reductie van het ruimtebeslag van mobiliteit.



In de transitie naar actieve mobiliteit willen we huidige én toekomstige fietsers faciliteren door fietsroutes te verbeteren, nieuwe fietspaden aan te leggen en de parkeervoorzieningen voor fietsers uit te breiden. Comfort, snelheid en veiligheid staan daarbij voorop!

Digitalisering en specifiek het data gedreven werken zijn onlosmakelijk onderdeel van deze transitie. Binnen Mobiliteit heeft de ontwikkeling en het gebruik van databronnen een grote vlucht genomen. Denk hierbij aan Smart Mobility, sensor-data en real-time data vanuit verkeersregelinstallatie. De mogelijkheden nemen rap toe en zo ook de behoefte aan meer informatie uit deze data, waarmee gestuurd kan worden bij het beleid.

De uitdaging

Om fietsbereikbaarheid te verbeteren is gestart met een explorerende fase. Om te komen tot oplossingen voor Utrechtse fietsmobiliteit is inzicht nodig in wat fietsverkeersdrukte veroorzaakt. Hiervoor is een analyse van Utrecht gemaakt om de hotspots qua (fiets)verkeersdrukte in beeld te krijgen.

Centraal in deze ontwikkeling is de beschikbaarheid van verkeersdata, om modellen te ontwikkelen en om ze in praktijk toe te passen. Het betreft data over allerhande tellingen in de stad. Denk aan tellussen bij verkeerslichten, Camera's van de milieuzonering en tellingen op projectbasis.

Wat is nodig, digitale economie, data

De afgelopen jaren zijn verschillende technologieën getest, om een beter beeld van fietsdrukte te krijgen, zoals infrarood, telcamera's, mobiele sensoren en data van andere overheden en kennispartners. Vanuit digitale stad wordt gewerkt aan een integrale strategie, waarbij herbruikbaarheid van deze technologieën eenvoudiger wordt en ook voor andere opgaven bruikbaar is. Concreet doen we dat bijvoorbeeld door de toevoeging van de fietsmobiliteitsdata aan onze dataplatformen waarmee voor andere opgaven een rijker dataecosysteem ontstaat waaruit geput kan worden.

Op basis van deze data verzamelingen zijn verschillende dashboards ontwikkeld om het druktevraagstuk in beeld te krijgen. De drukte hotspots zijn zo vastgesteld wat nodig is om de volgende fase waarin maatregelen worden gedefinieerd vorm te geven.
Hiernaast ondersteunen we vanuit digitale stad ook bij de vervanging van de huidige toepassing voor tellingen van (fiets)verkeersdrukte. Een vernieuwing waarbij kennis van cloud-data en API-data uitwisseling gaan helpen om een actueel en compleet inzicht te geven van (fiets)verkeersdrukte.

Wat is nodig, weerbaarheid

Voor de verschillende toepassingen zorgen we dat privacy impact assessment uitgevoerd worden om te borgen dat in overeenstemming met de AVG gewerkt wordt. Zo verkennen we of de passantensensoren op het Stationsplein in de toekomst ook ingezet kunnen worden voor fietsdetectie op andere plekken in de stad. Hierin nemen we de ervaring met de uitgevoerde Uthiek assessments voor druktemeters mee zodat we ook hier een uitlegbaar verhaal naar inwoners te hebben.

Bijlage: Coalition of Cities for Digital Rights

I.v.m met de archivering zijn hier de belangrijkste delen van de website overgenomen:

- Toelichting over wie de Coalition of Cities for Digital Rights is
- De verklaring die we als Utrecht willen gaan ondertekenen

Volledige website: [Declaration | Cities for Digital Rights]

Over de Coalition of Cities for Digital Rights

About us

The Cities Coalition for Digital Rights, launched by the Cities of Amsterdam, Barcelona and New York in November 2018 and now with a membership of over 50 cities worldwide, is a network of cities helping each other in the greenfield of digital rights based policy-making. The Coalition is committed to promoting and defending digital rights in urban context through city action, to resolve common digital challenges and work towards legal, ethical and operational frameworks to advance human rights in digital environments.

With increasing reliance on the internet comes the need to protect and respect basic human rights for all in the digital realm. Globally, six out of ten people are not connected to the internet, and violation of human rights including shutdowns, targeting of activists and journalists for their online activities, collection of personal data without consent, and digital surveillance persist. The Cities Coalition for Digital Rights bring together cities committed to harnessing technology to improve the lives of people and support communities in cities by providing trustworthy and secure digital services and infrastructure.

Local governments, working with non-governmental and civil society organizations and the private sector, have an important role to play in development of proactive and holistic policies to ensure that technology is used to increase both freedom and security, and that the benefits of digital technology are experienced by all.

The Coalition

United in spirit and ambition, the Cities Coalition for Digital Rights represents cities from around the world and we are building the coalition in a pragmatic and principled way. The Coalition has been conceived as an ongoing world-wide initiative to promote and defend digital rights of citizens, residents and visitors in cities and urban environments to ensure fair, inclusive, accessible and affordable non-discriminatory digital environments. The Coalition Principles are inspired by the Internet Rights and Principles Coalition based at the UN Internet Governance Forum and in this endeavour the Coalition Cities have been joined by United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), United Cities and Local Governments (UCLG) and Eurocities, that latter being aligned in the aim of furthering digital rights of citizens among its 190 members in 39 countries.

Why Cities?

Cities are frequently the closest democratic institutions to communities and are dealing with growing consequences when it comes to digital rights violations. This makes city-leadership a suitable actor to promote and defend digital rights, as we all lead public opinion advocating of residents and visitors' concerns. Cities can be agile testbeds for new policies and rules and can actively promote digital rights through legislating and managing public space and using their purchasing power to this end.

To make this happen, the coalition members unite in collective action and local implementation by applying expert-knowledge in practical city context to tackle challenges collaboratively; gathering local use-cases and experience to influence international policy; developing policy and technology toolkits; and forming working groups focused on digital rights topics relevant for City-members.

Current topics include, among others, Artificial Intelligence in public systems, data sharing projects, and digital inclusion.

Objectives and expected outcomes

So, our Coalition aims to rally up cities around the world to sign the declaration with the following objectives:

- Improved policies, laws, plans and strategies for better open and ethical digital service standards at the city and global level.
- Improved access to affordable and accessible internet and digital services on equal terms, as well as the digital skills to make use of this access and overcome the digital divide.
- Improved privacy and control over personal information through data protection in both physical and virtual places.
- Increased understanding of the technological, algorithmic and artificial intelligence systems that impact their lives, and the ability to question and change unfair, biased or discriminatory systems.
- Improved representation on the internet, and collectively engage with the city through open, participatory and transparent opportunities to shape the technologies designed for them, including managing our digital infrastructures and data as a common good.

The Coalition has the following expected outcomes of its activities:

- To eliminate barriers to harnessing technological opportunities that improve the lives of city inhabitants;
- To provide secure digital services and infrastructures that support communities; and

- To increase respect for human rights in a digital environment, particularly in City services by incorporating human rights principles such as privacy, security, freedom of expression, and democracy by design into locally controlled digital platforms, infrastructures and services.
- To jointly advocate for digital rights and the provision of digital services and infrastructures that support communities.

For more information about our partners, please visit their dedicated pages linked below.

Declaration of Cities Coalition for Digital Rights

We, the undersigned cities, formally come together to form the Cities Coalition for Digital Rights, to protect and uphold human rights on the internet at the local and global level.

The internet has become inseparable from our daily lives. Yet, every day, there are new cases of digital rights abuse, misuse and misinformation and concentration of power around the world: freedom of expression being censored; personal information, including our movements and communications, monitored, being shared and sold without consent; 'black box' algorithms being used to make unaccountable decisions; social media being used as a tool of harassment and hate speech; and democratic processes and public opinion being undermined.

As cities, the closest democratic institutions to the people, we are committed to eliminating impediments to harnessing technological opportunities that improve the lives of our constituents, and to providing trustworthy and secure digital services and infrastructures that support our communities. We strongly believe that human rights principles such as privacy, freedom of expression, and democracy must be incorporated by design into digital platforms starting with locally-controlled digital infrastructures and services.

As a coalition, and with the support of the United Nations Human Settlements Program (UN-Habitat), we will share best practices, learn from each other's challenges and successes, and coordinate common initiatives and actions. Inspired by the Internet Rights and Principles Coalition (IRPC), the work of 300 international stakeholders over the past ten years.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021-2025

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Bedrijfs- &Strategienetwerk
Opsteller	Stijn Arts, Thomas Kruse, Yannick God
Kenmerk	7714136
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

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

1. De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden ondersteund door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen:
   - Onderzoek en innovatie;
   - Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
   - Dynamische digitale economie;
   - Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties;
   - Grondrechten en ethiek in de digitale tijd;
   - Digitale inclusie.

   We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat, en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

.

Samenvatting
Digitalisering speelt in nagenoeg al onze maatschappelijke opgaven een rol. Om maximaal gebruik te kunnen maken van de kansen die digitalisering biedt is de Visie en strategie Digitale Stad 2021-2025 opgesteld. De visie schets langs 6 sporen het kader om digitalisering effectief en efficiënt te vorm te geven. Publieke waarden zijn hierbij het vertrekpunt.

Context
Digitalisering transformeert onze samenleving. Platforms als Ticketswap, AirBnb en Uber bepalen mede de manier waarop vraag en aanbod in de stad samenkomen. Opkomende technologieën als Internet of Things (apparaten verbonden via het internet) en kunstmatige intelligentie veranderen de manier waarop we de stad gebruiken en hoe we met elkaar in contact treden. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Deze visie adresseert zowel de uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid, weerbaarheid en ethiek als de economische mogelijkheden.

Utrecht, en Nederland in het algemeen, heeft een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te blijven verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en we hebben een traditie van samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid.

Wij gaan de kansen die digitalisering biedt maximaal te benutten om de maatschappelijke opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen.
Voorbeelden van kansen zijn er legio; of het nu gaat om het verwerken van afval, de bereikbaarheid van de stad of de uitgifte van een paspoort.
De Covid19 crisis laat zien wat we met digitalisering kunnen bereiken, een massale overstap naar digitaal werken die door onze infrastructuur kan worden ondersteund. Met verschillende coronadashboards creëren we inzicht in de verspreiding van het virus en zijn we in staat proactieve maatregelen te nemen. Tegelijk maakt de Covid19 crisis duidelijk dat nog niet iedereen toegang heeft tot digitale middelen. Vanuit het programma Digitale stad sluiten wij actief aan bij de Utrechtse interventiemaatregelen maatschappelijke effecten Corona.

Digitalisering roept nieuwe, fundamentele vragen op. We werken daarom vanuit Utrechtse waarden: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen. Via privacy- en ethische assessments krijgt deze manier van werken vorm.

Toelichting uitgangspunten
Om succesvol te digitaliseren in de maatschappelijke opgaven hebben wij een basis van processen, kaders, randvoorwaarden en techniek nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Met dit fundament als basis realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. Dit fundament is in lijn met de Nederlandse Digitaliseringsstrategie 2.0 van de ministeries van EZK, BZK en J&V. Aan de 5 sporen van dit fundament hebben wij in Utrecht het spoor Digitale inclusie toegevoegd:

- Onderzoek en innovatie; samen met partners doorbraakinnovaties bereiken;
- Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren; om optimaal te profiteren van digitalisering stimuleren wij de ontwikkeling van nieuwe, andere kennis en vaardigheden bij Utrechters en medewerkers;
- Dynamische digitale economie; realiseren van een toekomstbestendige digitale interne- en externe infrastructuur die Utrechters, bedrijven en overheid ondersteunt bij hun behoeften;
- Weerbaarheid van burgers en organisaties; vergroten de digitale weerbaarheid van de stad door bij inwoners, bedrijven en in de eigen organisatie het risicobewustzijn van digitale veiligheid te vergroten;
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd. We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat.
- Digitale inclusie: zorgen dat iedereen kan meedoen in de digitale samenleving. Door te stimuleren, te zorgen voor middelen, aan basisvaardigheden te werken en te werken aan voor iedereen toegankelijke systemen.

In alle digitaliseringstrajecten spelen deze sporen in meer of mindere mate een rol om succesvol te kunnen zijn. In verschillende coalities werken we hierin samen; zowel lokaal, regionaal, landelijk als

internationaal.

In het realiseren van de visie speelt participatie van inwoners een belangrijke rol. Digitalisering biedt nieuwe perspectieven op de samenwerking tussen overheid en inwoners. De mogelijkheid om initiatief te nemen of mee te doen (denk bijvoorbeeld aan de snuffelfiets) bij innovaties. Digitale weerbaarheid ontwikkelen we samen met inwoners en organisaties. We gaan inwoners betrekken bij ethische afwegingen (Stadspanel Uthiek) en digitalisering biedt de mogelijkheid om (programma Open Utrecht) veel meer informatie en data pro-actief beschikbaar te stellen.

Het college heeft onder voorbehoud van vaststelling van de Visie Digitale Stad door de gemeenteraad de Actieagenda Digitale Stad 2021 vastgesteld. In deze actieagenda, die jaarlijks wordt geactualiseerd, staat vermeld welke uitvoeringsacties we op de verschillende sporen van de visie worden genomen. Ook is in de actieagenda een uitleg opgenomen die duidelijk maakt hoe visie, fundament en de opgaven samenhangen en wat de rol van de verschillende actoren (waaronder de raad) daarin is. De actieagenda zal onderdeel vormen van het raamwerk dat voor monitoring wordt vormgegeven.

Beoogd effect
Wij zetten erop in om de kansen die digitalisering biedt maximaal te benutten om de maatschappelijke opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen.

Door te gaan werken vanuit de Visie Digitale Stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Bij de begrotingsbehandeling 2019 is een routekaart digitalisering toegezegd, 19-T435.
- Op 3 november 2020 was er een Raadsinformatiebijeenkomst over het onderwerp Digitale stad.
- Raadsbrief motie 320 ‘Meer aandacht voor innovatie’ met voorbeelden van innovaties die verder inzicht in de praktijk van digitalisering en innovatie in de opgaven geeft.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden gerealiseerd door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen: • Onderzoek en innovatie; • Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren; • Dynamische digitale economie; • Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties; • Grondrechten en ethiek in de digitale tijd; • Digitale inclusie We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.
Argumenten	
1.1	<u>De visie is ondersteunend aan de maatschappelijke opgaven van de gemeente Utrecht</u>
	Digitalisering is binnen alle maatschappelijke opgaven van belang. Digitalisering is geen doel op zich, maar krijgt betekenis in het licht van de vraagstukken in onze stad. Met de Visie Digitale Stad slaan we de brug tussen maatschappelijke opgaven en digitalisering.
1.2	<u>De visie draagt bij aan effectieve en efficiënte uitvoering van digitaliseringsinitiatieven.</u>

	De inzet van digitalisering biedt kansen in onze maatschappelijke opgaven. Het vaststellen van een visie en strategie hierop ondersteunt een effectieve en efficiënte uitvoering hiervan. Digitaliseringskennis komt vaak verkokerd, binnen een project of programma tot stand. Kansen voor hergebruik worden niet altijd benut. Vanuit het fundament digitale stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Inzet van digitalisering vraagt extra aandacht voor privacy, digitale grondrechten en veiligheid.</u>
	Digitalisering kent een keerzijde. Door digitalisering worden we als samenleving afhankelijker van het goed functioneren ervan. We moeten erop kunnen vertrouwen dat het werkt maar ook dat het veilig is en persoonlijke informatie niet misbruikt kan worden. Daarbij kan digitalisering tot uitsluiting leiden door gebrek aan vaardigheden of voorzieningen. Vanuit het programma digitale stad wordt er vanuit verschillende sporen op ingezet om deze risico's te beperken. Dit gebeurt onder andere door het uitvoeren van privacy- en ethische impact assessments en het publiceren van een algoritmeregister. We werken aan de digitale weerbaarheid van stedelijke infrastructuur met onze partners en voeren het programma gegevensbescherming uit voor onze eigen organisatie. Verder werken we aan de vaardigheden van onze medewerkers en inwoners om digitaal te kunnen handelen.

Financiën
Het programma Digitale stad wordt in principe binnen bestaande budgetten en begroting vormgegeven. Digitalisering zal steeds meer integraal onderdeel van onze programma's zijn. (Additionele) financiering van digitalisering in specifieke maatschappelijke opgaven of de bedrijfsvoering vindt logischerwijs dan vanuit die programma's plaats. De visie Digitale Stad geeft richting en kaders aan de digitalisering. Waar mogelijk wordt ingezet op externe financiering vanuit het rijk of Europa. Indien versnelling gewenst is op bepaalde onderdelen of activiteiten vraagt dit additionele financiering.

Vervolg
De activiteiten van het programma digitale stad zullen in de programmabegroting en verantwoording opgenomen worden. Er zal een raamwerk voor monitoring gemaakt waar ook de actieagenda onderdeel van uitmaakt. Bij de jaarstukken 2022 wordt dit raamwerk gebruikt om de voortgang weer te geven. Het raamwerk zal onderdeel uitmaken van de integrale verantwoording informatievoorziening zoals eerder aan de raad is toegezegd.
De raad wordt elk voorjaar geïnformeerd over de vorderingen met de digitale stad.

Na het vaststellen van de Visie Digitale Stad zal Utrecht zich aansluiten bij de Coalition of Cities for Digital Rights. Hiermee willen we onze waardegerichte aanpak van Digitalisering actief uitdragen. Het netwerk van aangesloten steden biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van elkaars kennis en ervaring op dit onderwerp.

Als start en ten behoeve van de kaderstellende rol van de raad organiseren we medio 2021 bijeenkomsten voor raadsleden en fractie-medewerkers in regio Utrecht, samen met de Nederlandse Vereniging voor Raadsleden en Universiteit Utrecht, waarin gezaghebbende sprekers aspecten van de digitale stad belichten. Dit kan medio 2022 desgewenst in enige vorm worden herhaald voor de nieuwe raad.
Het college verwacht dat de komende vijf jaar steeds nieuwe subthema's van de digitale stad in de actualiteit zullen komen. Om een nieuw thema te belichten, kan desgevraagd een RIB of technische bijeenkomst georganiseerd worden.

Participatie
Op diverse onderdelen zijn belanghebbenden betrokken bij het tot stand komen van de visie:
- Het cyberweerbaarheidsbeeld voor organisaties en de aanpak ervan is samen met een groep van 25 Utrechtse organisaties (profit en nonprofit) tot stand gekomen.

- De Uthiek aanpak - om ethische vragen rondom digitalisering te beantwoorden - is opgesteld na het raadplegen van de Utrechtse Data Community.

Bij innovatietrajecten die uitgevoerd worden, is participatie onderdeel van de voorgeschreven werkwijze. Enkele voorbeelden:

- Bij het project ‘havenmeester van de toekomst’ met o.a. betrokken bedrijven, individuele schippers en andere steden met een binnenhaven.
- Bij het project ‘Smart Solar Charging’ wordt met 18 Utrechtse organisaties (kennisinstellingen en bedrijven) samengewerkt.
- Bij het project Mobility as a Service Leidsche Rijn zijn 120 bewoners betrokken bij het ontwerpen van de mobiliteits-app.
- Bij het project Huishoudboekje vindt validatie plaats bij inwoners maar ook ketenpartners zoals Belastingdienst Toeslagen, UWV, SVB, Eneco, Mitros en Zilveren Kruis en de gemeenten Nijmegen en Amsterdam

Samenwerken met partners en doelgroepen om digitale vernieuwingen tot stand te brengen is integraal onderdeel van de visie.

Communicatie

Na vaststelling zal de visie online worden gepubliceerd. Op Utrecht.nl zal een pagina komen over Digitale Stad. We kunnen hier publiceren over de diverse ontwikkelingen en zo inwoners, organisaties en onze partners verbinden en inspireren.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Visie digitale stad 2021 – 2025

Bijlagen informatief

- Actieagenda Digitale stad 2021Voorbeelden van digitalisering in de opgaven

Visie Digitale Stad 2021-2025~~(2020 - 2024)~~



Gemeente Utrecht

Versie 1.5
(concept)
Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Introductie

- Digitale Transformatie (Gezond stedelijk leven voor iedereen)
- Visie Digitale stad
- Utrechtse waardenmodel
- Verhouding gemeente en markt

Sporen in de digitale stad

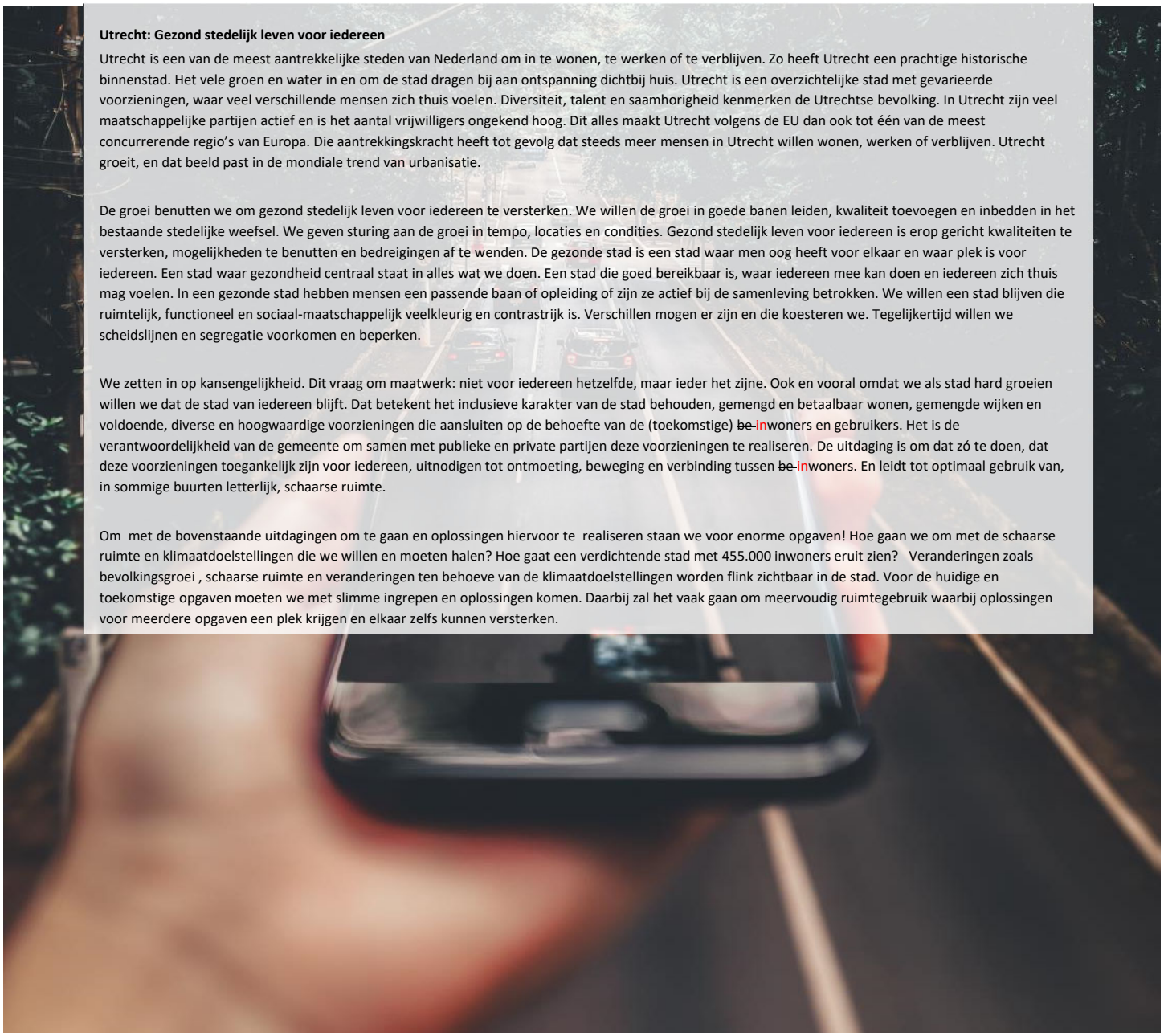
- Onderzoek en innovatie
- Ander werk, nieuwe vaardigheden, en leven lang leren
- Dynamische digitale economie
- Weerbaarheid van burgers en organisaties
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd
- Digitale Inclusie

Digitale transformatie

Aanleiding

Digitalisering transformeert onze samenleving. Platforms als Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber bepalen mede de manier waarop vraag en aanbod in de stad samenkomen. Opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie veranderen de manier waarop we de stad gebruiken of hoe we met elkaar in contact treden. Dit biedt grote kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren en tegelijkertijd neemt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Tussen kans en uitdaging moeten wij de toekomst aangaan.

Utrecht, en Nederland in het algemeen, heeft een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te blijven verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en we hebben een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen, inwoners en overheid. In dit stuk introduceren wij onze visie en strategie op de digitale stad Utrecht. In onderstaand kader lichten wij de strategie van de gemeente Utrecht -Gezond stedelijk leven voor iedereen- kort toe. Digitalisering speelt een belangrijke rol om deze opgaven in de stad te kunnen realiseren. We zien dat digitalisering in een hoog tempo in alle aspecten van het dagelijks leven een rol speelt. We spreken dan ook wel over een digitale transformatie van onze samenleving.



Utrecht: Gezond stedelijk leven voor iedereen

Utrecht is een van de meest aantrekkelijke steden van Nederland om in te wonen, te werken of te verblijven. Zo heeft Utrecht een prachtige historische binnenstad. Het vele groen en water in en om de stad dragen bij aan ontspanning dichtbij huis. Utrecht is een overzichtelijke stad met gevarieerde voorzieningen, waar veel verschillende mensen zich thuis voelen. Diversiteit, talent en saamhorigheid kenmerken de Utrechtse bevolking. In Utrecht zijn veel maatschappelijke partijen actief en is het aantal vrijwilligers ongekend hoog. Dit alles maakt Utrecht volgens de EU dan ook tot één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Utrecht groeit, en dat beeld past in de mondiale trend van urbanisatie.

De groei benutten we om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. We willen de groei in goede banen leiden, kwaliteit toevoegen en inbedden in het bestaande stedelijke weefsel. We geven sturing aan de groei in tempo, locaties en condities. Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, mogelijkheden te benutten en bedreigingen af te wenden. De gezonde stad is een stad waar men oog heeft voor elkaar en waar plek is voor iedereen. Een stad waar gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Een stad die goed bereikbaar is, waar iedereen mee kan doen en iedereen zich thuis mag voelen. In een gezonde stad hebben mensen een passende baan of opleiding of zijn ze actief bij de samenleving betrokken. We willen een stad blijven die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. Verschillen mogen er zijn en die koesteren we. Tegelijkertijd willen we scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken.

We zetten in op kansengelijkheid. Dit vraag om maatwerk: niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Ook en vooral omdat we als stad hard groeien willen we dat de stad van iedereen blijft. Dat betekent het inclusieve karakter van de stad behouden, gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) ~~be~~ inwoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen te realiseren. De uitdaging is om dat zó te doen, dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen ~~be~~ inwoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten letterlijk, schaarse ruimte.

Om met de bovenstaande uitdagingen om te gaan en oplossingen hiervoor te realiseren staan we voor enorme opgaven! Hoe gaan we om met de schaarse ruimte en klimaatdoelstellingen die we willen en moeten halen? Hoe gaat een verdichtende stad met 455.000 inwoners eruit zien? Veranderingen zoals bevolkingsgroei , schaarse ruimte en veranderingen ten behoeve van de klimaatdoelstellingen worden flink zichtbaar in de stad. Voor de huidige en toekomstige opgaven moeten we met slimme ingrepen en oplossingen komen. Daarbij zal het vaak gaan om meervoudig ruimtegebruik waarbij oplossingen voor meerdere opgaven een plek krijgen en elkaar zelfs kunnen versterken.

Visie Digitale Stad

Doel

In Utrecht willen wij de kansen die digitalisering biedt, maximaal benutten om de opgaven in onze stad te realiseren en zo bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor iedereen. De opgaven in de stad zien wij in een breed perspectief van zowel het ophalen van vuilnis en het uitgeven van paspoorten tot de bereikbaarheid van de stad in 2040. Digitalisering biedt enorme kansen. Denk aan nieuwe werkgelegenheid en bedrijvigheid; betere interactie tussen overheid, inwoners en bedrijven; en de mogelijkheid om in netwerken met bedrijven, inwoners, onderwijs en overheid samen te werken, gestimuleerd door het delen van data. Tegelijkertijd hebben wij als overheid de taak om te zorgen voor vertrouwen in de digitale wereld. De inwoner heeft bijvoorbeeld recht erop dat de overheid goed omgaat met haar data; het is tenslotte naast mensen en geld haar belangrijkste organisatiemiddel.

Ontwikkelwijze

Om succesvol te digitaliseren in de Utrechtse opgaven hebben wij een basis nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Dit fundament houdt in dat er doordachte werkwijzen van strategie tot uitvoering plaatsvinden door samen te werken en kennis te delen om zo effectiever en efficiënter te werken. Met dit fundament realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. ‘Wij zorgen dat het werkt… voor onze inwoners’. Dit doen wij door synergie te creëren binnen een zestal ~~vijftal~~ sporen in het fundament en door dit fundament te verstevigen. Dit fundament is in lijn met de Nederlandse Digitaliseringsstrategie 2.0 van de ministeries van EZK, BZK en J&V en bevat de sporen:

- Onderzoek en innovatie;
- Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
- Een dynamische digitale economie;
- Weerbaarheid van burgers en organisaties;
- Grondrechten en ethiek in de digitale tijd.
- Digitale inclusie

Digitaliseringsvraagstukken doorkruisen bestaande organisatiestructuren. In alle digitaliseringstrajecten spelen deze sporen in meer of mindere mate een rol om succesvol te kunnen zijn. Binnen het fundament digitale stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen. In verschillende coalities werken we hierin samen; zowel lokaal, regionaal, landelijk als internationaal.

Procesgang

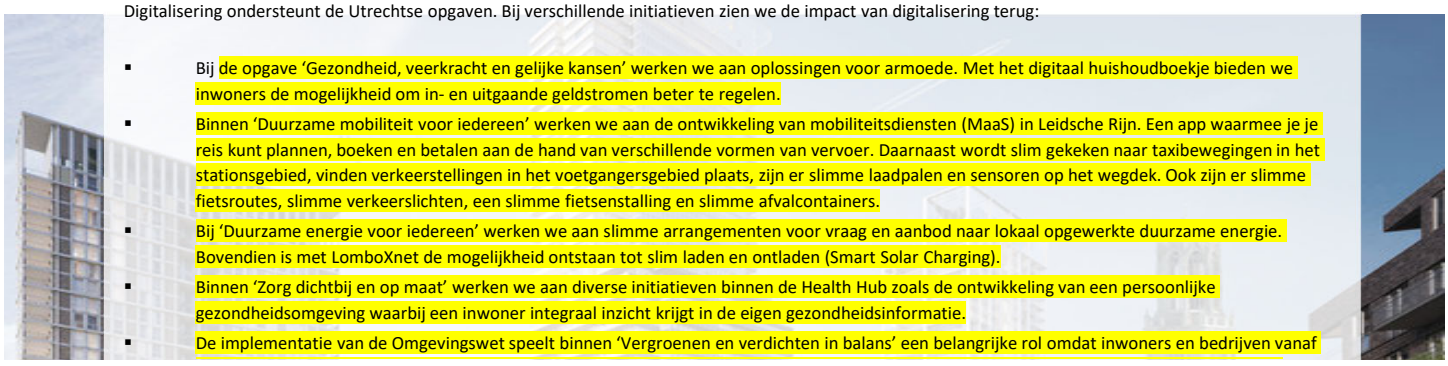
De termijn die de visie beslaat is meerjarig; wij richten ons om te beginnen op 2025~~2024~~. Een herijking van de visie en de speerpunten vindt vanaf 2022~~1~~ jaarlijks plaats. De onderliggende projecten en programma’s worden toegelicht in een jaarlijkse actieagenda, die is bijgevoegd ~~begin 2021 wordt opgeleverd (een eerste concept hiervan is als bijlage toegevoegd)~~. Begroting en verantwoording vindt plaats in de P&C-cyclus. Monitoring ontwikkelen en organiseren wij in lijn met het door de Europese Commissie geformuleerde raamwerk; Smart Cities KPIs. Sturing op de Digitale Stad vindt plaats via de ambtelijk ingerichte i-board. De I-board prioriteert de verschillende digitale initiatieven.

Leeswijzer

Na de toelichting op het waarde-gedreven ~~werken~~ digitaliseren en de verhouding gemeente en markt, lichten wij in de daaropvolgende hoofdstukken de sporen toe met bijhorende speerpunten. In onderstaand kader een aantal voorbeelden waar met digitalisering het verschil gemaakt wordt.

Voorbeelden waar wij nu met digitalisering in de stad bijdragen

Digitalisering ondersteunt de Utrechtse opgaven. Bij verschillende initiatieven zien we de impact van digitalisering terug:



- Bij de opgave ‘Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen’ werken we aan oplossingen voor armoede. Met het digitaal huishoudboekje bieden we inwoners de mogelijkheid om in- en uitgaande geldstromen beter te regelen.
- Binnen ‘Duurzame mobiliteit voor iedereen’ werken we aan de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten (MaaS) in Leidsche Rijn. Een app waarmee je je reis kunt plannen, boeken en betalen aan de hand van verschillende vormen van vervoer. Daarnaast wordt slim gekeken naar taxibewegingen in het stationsgebied, vinden verkeerstellingen in het voetgangersgebied plaats, zijn er slimme laadpalen en sensoren op het wegdek. Ook zijn er slimme fietsroutes, slimme verkeerslichten, een slimme fietsenstalling en slimme afvalcontainers.
- Bij ‘Duurzame energie voor iedereen’ werken we aan slimme arrangementen voor vraag en aanbod naar lokaal opgewerkte duurzame energie. Bovendien is met LomboXnet de mogelijkheid ontstaan tot slim laden en ontladen (Smart Solar Charging).
- Binnen ‘Zorg dichtbij en op maat’ werken we aan diverse initiatieven binnen de Health Hub zoals de ontwikkeling van een persoonlijke gezondheidsomgeving waarbij een inwoner integraal inzicht krijgt in de eigen gezondheidsinformatie.
- De implementatie van de Omgevingswet speelt binnen ‘Vergroenen en verdichten in balans’ een belangrijke rol omdat inwoners en bedrijven vanaf

(Utrechtse waardenmodel)

//Oude waardenmodel. Afwezig in schone versie

Privacy en autonomie

Utrechters bepalen zelf hoe zij hun leven leiden (zelfbeschikking). Hierbij hebben zij zeggenschap over persoonlijke data. Data van inwoners worden geanonimiseerd gebruikt en zijn niet herleidbaar tot een persoon. De Utrechter heeft het recht om digitaal met rust gelaten te worden.

Menselijke waardigheid en Gezondheid

Utrecht is een inclusieve stad. Wij zorgen ervoor dat de Utrechter niet door digitalisering buiten de boot valt. Digitalisering ondersteunt de verbetering van menselijke relaties. Wij zoeken naar duurzame oplossingen waarbij de gezondheid van de inwoners en bezoekers voorop staat.

Rechtvaardigheid

Wij behandelen Utrechters gelijk, juist en eerlijk. Wij zorgen ervoor dat digitale kansen zoals algoritmen geen buitensporig voordeel (of nadeel) geven aan individuen. Slimme oplossingen zijn bruikbaar voor alle Utrechters.

Een veiliger digitale stad

De stad Utrecht is digitaal veerkrachtig en weerbaar. Wij staan voor digitalisering waarop je kunt vertrouwen. Wij zorgen voor veiligheid van data en bereiden ons voor op schadelijke aanvallen door cybersecurity.

Controle over technologie

In Utrecht is democratische sturing op slimme oplossingen te allen tijde mogelijk. Mede door transparantie verzekeren wij menselijke controle en toetsen wij op discriminatie.

Omgaan met machtsverhoudingen

Het bezit van data kan machtsverhoudingen veranderen. In Utrecht gebruiken wij open standaarden, stellen data openbaar beschikbaar en streven naar een eerlijke platformeconomie. In Utrecht zijn wij transparant en wij beschermen de Utrechter tegen het risico op manipulatie.

Utrechtse waardenmodel

Om op een juiste, veilige en eerlijke manier met digitalisering om te gaan, werken we vanuit ~~zes~~ acht onderstaande Utrechtse ~~ethische~~ waarden. Digitalisering roept nieuwe, fundamentele vragen op. Onder andere over de bescherming van onze privacy en de toekomst van onze banen. Om een stad voor iedereen te zijn moeten we altijd en vanaf het begin de sociaal-maatschappelijke gevolgen van digitalisering betrekken in onze initiatieven en afwegingen. Daarom werken we vanuit waarden. We hanteren het raamwerk dat door het Rathenau-instituut in opdracht van de VNG opgesteld is als basis. ~~Zo voegen wij bijvoorbeeld 'Gezondheid' toe aan 'Menselijke waardigheid'~~. De Utrechtse vertaling van en toelichting op deze waarden zijn:



Toelichting waardenmodel

Hoe gebruiken wij het Utrechts waardenmodel in de praktijk?

Wanneer wordt het Utrechts waardenmodel gebruikt?

In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak (zie speerpunt 1) aandacht aan onze grondrechten en ethiek. Het Utrechts waardenmodel wordt gebruikt om vanuit een multidisciplinair blikveld samen een professionele afweging te maken over een traject of project in Utrecht. Dit doen we bij onze eigen projecten zoals bij het gebruik van scanauto's van de gemeente Utrecht, maar ook bij trajecten waarin we samen werken met externe partners zoals bijvoorbeeld in het IRIS-project.

Wie hanteert het Utrechts waardenmodel?

Dit wordt gedaan door Team Uthiek (Utrechtse Ethiek) en bestaat uit een brede samenstelling uit de organisatie waaronder de Functionaris Gegevensbescherming (FG) en de Informatiecommissaris. Allen vanuit een intrinsieke motivatie een ethisch verantwoord handelende gemeente te willen zijn. Op dit moment wordt onderzocht hoe de samenstelling kan worden uitgebreid door aanhaking van inwoners en een vertegenwoordiging uit de wetenschap (zie speerpunt 2). Wij streven naar een diverse vertegenwoordiging.

Een voorbeeld van een project uit de Utrechtse praktijk

Een voorbeeld hoe de waarden zich in de praktijk tot elkaar verhouden is de pilot Druktemonitor. We maken hier gebruik van sensoren om te signaleren waar grote groepen mensen zich begeven, zodat handhaving vervolgens de 1,5 meter kan waarborgen in het kader van de coronaregelgeving.

Welk Uthiek vraagstuk (ethisch dilemma)?

Een van de Uthiek vraagstukken in deze casus is of de veiligheid van onze inwoners opweegt tegen de inbreuk op de privacy en de autonomie van de inwoner. Aan de ene kant wordt met deze pilot geprobeerd om de 1,5 meter afstand te handhaven, zodat verdere inperking vanwege COVID19 wordt tegengegaan. Op die manier biedt de druktemonitor inwoners de kans om op een veilige manier gebruik te maken van de openbare ruimte. Aan de andere kant vermindert het de autonomie van de inwoner doordat mogelijk minder vrijheid wordt ervaren in de wetenschap dat bewegingssensoren actief zijn.

Tenslotte zijn verzamelde data niet herleidbaar tot personen doordat de technologie alleen beweging en hitte registreert. In deze casus is privacy dus geen dilemma. Na een Uthiek assessment zal nog een Data Protection Impact Assessment (DPIA) vastgesteld moeten worden.

En dan?

De Uthiek vraagstukken worden besproken met de projectmanager en hierover wordt vanuit het Team Uthiek een advies uitgebracht. In het bovenstaande voorbeeld is het advies: 'houd rekening met de autonomie van de inwoners' en 'bij gebruik van de druktemonitor voor een ander doeleinde moet een nieuw assessment plaatsvinden'. De projectmanager maakt uiteindelijk de beslissing hoe het project verder verloopt.

Wat doet team Uthiek verder?

Team Uthiek adviseert het college over de voortgang. Het college informeert de Raad over de voortgang van de Uthiek aanpak via de reguliere begrotings- en verantwoordingscyclus.

Verhouding gemeente en markt

Hoe verhoudt de gemeente Utrecht zich tot de markt?

Een uitgebalanceerde digitale stad komt niet tot stand zonder het vernuft, de producten en de diensten van marktpartijen, en evenmin zonder overheidskaders en -regie om thema's zoals inclusie en grondrechten te waarborgen. Welke verhouding streven we na tussen overheid en markt bij het ontwikkelen van de digitale stad?

Er bestaan enkele basale strategieën met bijbehorende instrumenten in de verhouding markt-overheid en we kijken steeds wat de beste strategie is in een bepaalde situatie. Oplossingen kunnen onder gemeentelijke regie tot stand komen, door zaken zelf uit te voeren, of op te pakken met maatschappelijke partners en/of de markt. Het belangrijkste waar de gemeente de regie in eigen hand houdt, is bij het vormen van een waardeoordeel; het uitlegbaar en ethisch verantwoord digitaliseren zoals toegelicht op de twee voorgaande pagina's. De optie 'zelf doen' gaat tegelijkertijd bij gemeenten steeds meer over in 'samen doen' om marktmacht en schaalvoordelen te behalen, en lock-ins te voorkomen. Hierin speelt de VNG een belangrijke rol. Gemeente Utrecht draagt hieraan bij, en neemt ook producten af via deze route, gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het huishoudboekje en modules voor archiefbeheer en documentopslag.

'Ruimte geven' gebeurt bijvoorbeeld met het publiceren van open data. Het staat ondernemers vrij hiermee producten en diensten te maken, bijvoorbeeld met EU-satellietdata of data op Dataplatform Utrecht. Wat minder vrijblijvend is 'een intentie uiten', zoals bijvoorbeeld in startup in residence programma's, waarbij (jonge) ondernemers een door de gemeente gedefinieerd vraagstuk oplossen, tegen een vergoeding en met de intentie hiermee verder te gaan in een vervolgtraject.

De regie-optie 'samen met de markt' kan weer verschillende vormen aannemen. Partijen in de markt zitten vaak dichter op de technologische ontwikkelingen en hebben een voorsprong als het gaat om competenties en vaardigheden die in de digitale wereld nodig zijn. Daarom is het zinvol de innovatieve potentie van de markt aan te spreken door meer op functie of vraagstuk aan te besteden (i.p.v. op prestatie). Om de potenties van de markt en de mogelijkheden voor samenwerking actief op te sporen, gaan we vaker in dialoog met de markt via dialoogsessies. Ook instrumenten zoals het innovatie-samenwerkingsverband (partnership) kunnen vaker worden ingezet. Wij kijken bovendien naar sociaal ondernemerschap, waar ondernemers bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke problemen.

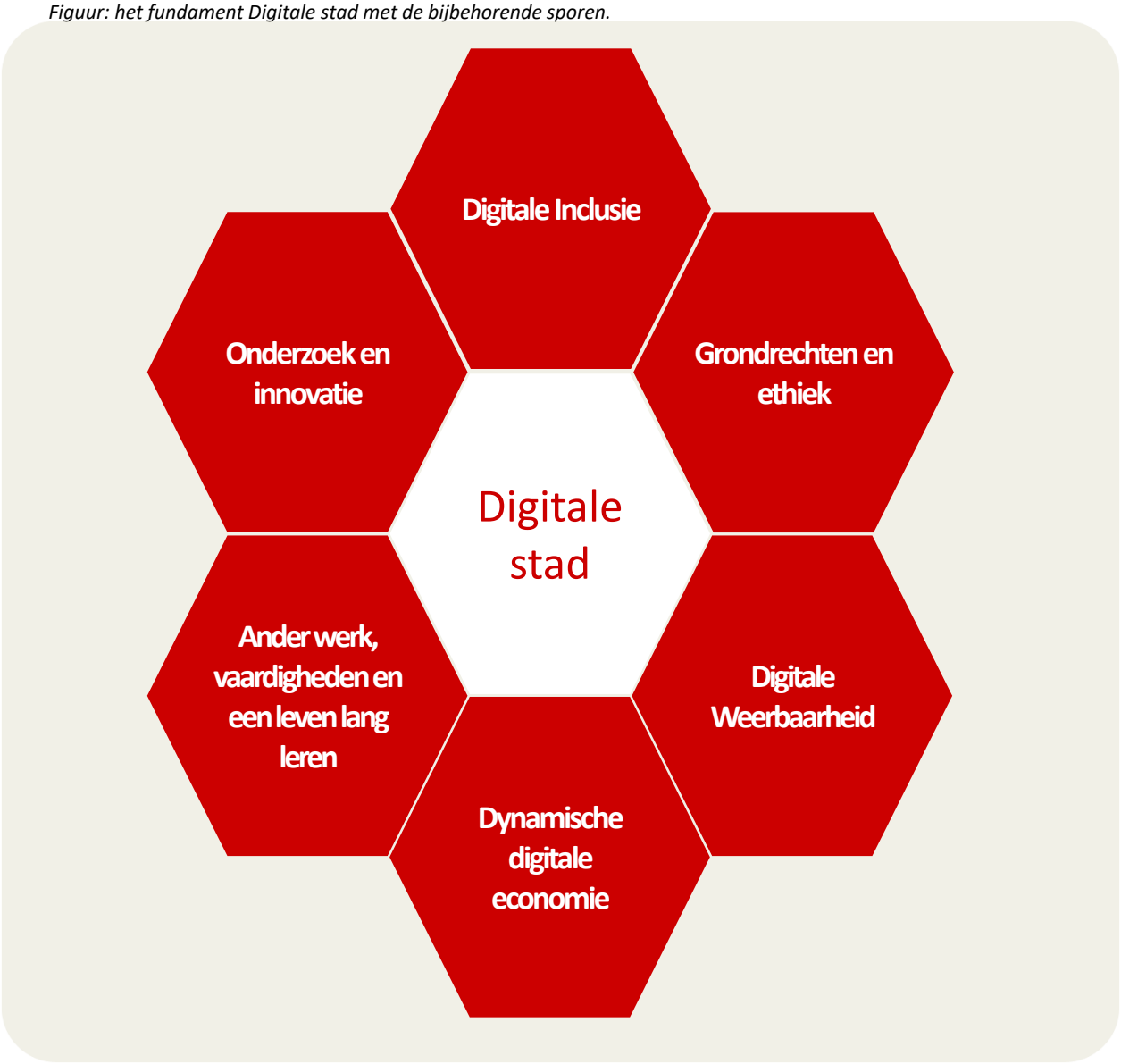
Bovendien kunnen we publiek-private samenwerking stimuleren via zogenaamde waardencases, waarbij een maatschappelijke opgave centraal staat. Een waardencasus wordt opgesteld met alle actoren, en daarin is ook plaats voor effecten van keuzes op lange termijn, aspecten die moeilijk in geld zijn uit te drukken, en de positieve en negatieve effecten voor een groter systeem, waarvan de waardencasus deel uitmaakt.

Tenslotte scheppen we voorwaarden waaronder de markt haar werk kan doen en wij kunnen helpen. Denk hierbij aan support op het krijgen innovatiefinanciering richting het Rijk en de Europese Unie, het benutten van het innovatief vermogen (speerpunt 3), het verbinden en opleiden van talent (speerpunt 1, 2), het ontwikkelen een flexibele en robuuste digitale infrastructuur (speerpunt 1) en samenwerking met de markt om kansen te realiseren in de nieuwe economie (speerpunt 2).

Sporen in de visie digitale stad

~~Met verder ontwikkeling van het fundament werken we eraan dat deze ambities digitaal slimmer en sneller gerealiseerd kunnen worden. In de volgende hoofdstukken lichten wij de sporen in het fundament toe.~~ Door te gaan werken vanuit de Visie Digitale Stad bundelen we onze inzet, kennis en middelen om sneller en effectiever tot digitale oplossingen te kunnen komen. Om succesvol te digitaliseren in de maatschappelijke opgaven hebben wij een basis van processen, kaders, randvoorwaarden en techniek nodig waarop wij steunen. Deze basis noemen wij het fundament. Met dit fundament als basis realiseren wij (nieuwe, veelal digitale) oplossingen voor de stad. Dit fundament bestaat uit een zestal sporen:

Figuur: het fundament Digitale stad met de bijbehorende sporen.



Onderzoek en innovatie

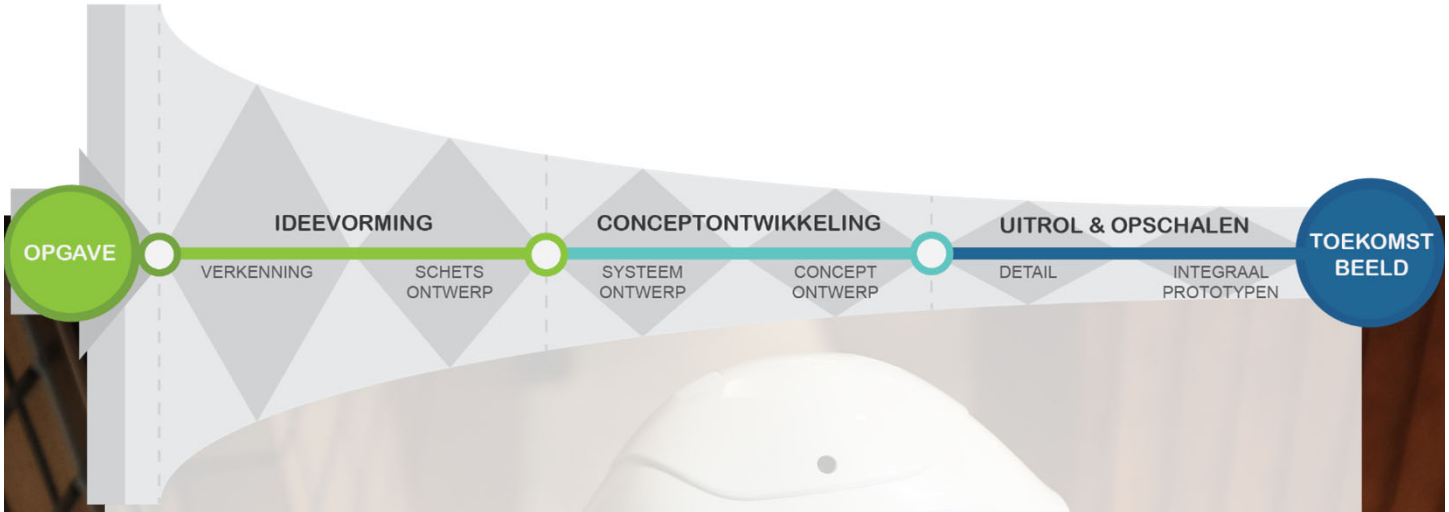
Missie: Samen met partners doorbraakinnovaties bereiken

De komende tien jaar krijgt Utrecht er 100.000 inwoners bij. Dit heeft gevolgen voor onder andere mobiliteit, luchtkwaliteit, zorguitgaven, schuldhulpverlening en de woningmarkt. Om deze stedelijke vraagstukken op te lossen of te beheersen hebben we doorbraakinnovaties nodig waarbij moderne ICT, data, algoritmen en kunstmatige intelligentie belangrijke aanjagers ~~*drivers*~~ zijn. Doorbraakinnovaties liggen door hun aard niet kant en klaar op de plank en kunnen ook niet op een lineaire manier worden ontwikkeld. Om tot kansrijke ideeën te komen en deze uit te voeren, is een ontwikkelproces nodig met ruimte voor onderzoek en met een experimentele en open houding. Dit vraagt tijd, energie en menskracht. We hanteren de innovatietrechter (zie figuur 1).

Speerpunt 1: we ontwikkelen vakmanschap voor innovatie

Innovaties –ook toevallige- zijn vrucht van een doelbewust ontwikkelproces. We werken bewust aan innovaties met multidisciplinaire teams, waarin aandacht is voor technologie, gebruikersgedrag en een businesscase. Een innovatiesupervisor bewaakt het proces en zorgt ervoor dat de doorbraakpotentie behouden blijft. Dit is nodig omdat bij overheden van grote ambities vaak slechts bescheiden verbeteringen overblijven.

Figuur 1: de innovatietrechter



Speerpunt 2: We ontwikkelen leiderschap ten aanzien van innovatie

Innovatie vergt een lange adem. Dit vraagt om leiderschap van gemeenteraad, college, directieraad en management. Leiderschap om de inspanningen te richten op de juiste thema's, om mensen en middelen vrij te maken voor innovatie en om gecalculeerd risico's aan te gaan. Goed uitgewerkte innovatiemissies en innovatieagenda's zijn instrumenten om voor eigen innovatie-initiatieven te kiezen en niet af te wachten wat er 'buiten' wordt ontwikkeld.

Figuur 2: Publieke waarde door innovatie:



Onderzoek en innovatie

Speerpunt 3: We ~~benutten~~ stimuleren het innovatief vermogen van kennisinstellingen, bedrijven en inwoners

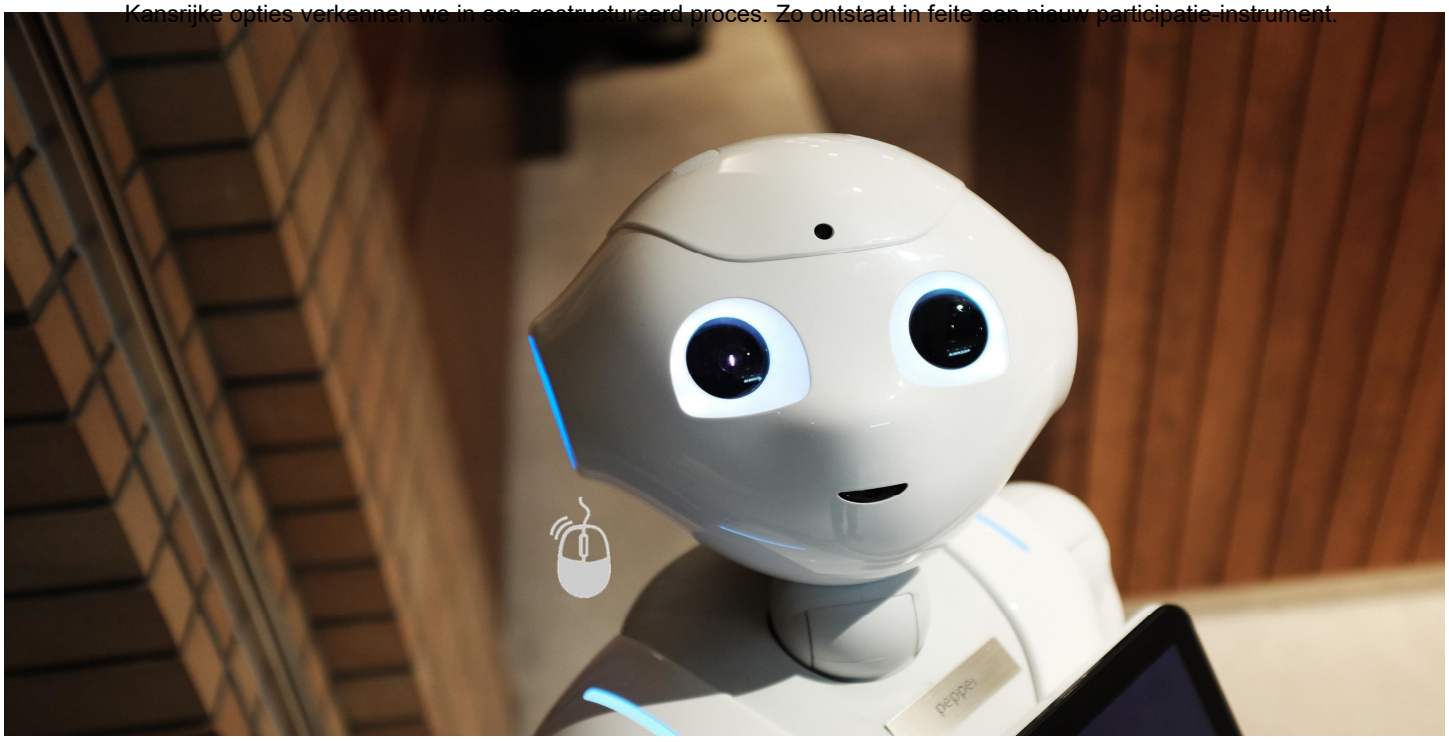
Wie moet innoveren? ‘De markt’, hoor je wel in overheidskringen. De markt en ook kennisinstellingen (inclusief het onderwijs) hebben ontegenzeggelijk een groot kennis- en innovatiepotentieel. Zij hebben echter de overheid nodig om te weten op welke terreinen doorbraakinnovaties worden gezocht. Overheid, markt en kennisinstellingen trekken idealiter samen op, gebruik makend van elkaars kracht. Ook inwoners kunnen een actieve rol hebben; zowel richtinggevend in participatietrajecten als in het verzamelen van data en het nemen van initiatief op basis van gemeentelijke data. Aan de overheidszijde vraagt dit een volwassen aanbestedingsstrategie en het kunnen hanteren van toegestaan instrumentarium, zoals concurrentiegerichte dialoog, het innovatie~~partnership~~ samenwerkverband en Small Business Innovation Research (SBIR). SBIR is de werkwijze waarmee de overheid door een innovatiecompetitie ondernemers uitdaagt om met innovatieve producten en diensten te komen om maatschappelijke vraagstukken op te lossen. We voorkomen daarbij ~~capture~~ dat we ons laten vastzetten door bestaande belangen, en bieden nieuwkomers –zoals start en scale ups- een kans. De overheid kan via de eigen inkoopkracht doorbraakinnovaties tot stand brengen. Een speciale vorm daarvan is ~~launching customer:~~ dat de overheid als eerste klant kan dienen van een innovatief product of dienst; wanneer dit cruciaal is voor een succesvolle marktintroductie.

Speerpunt 4: We zorgen voor een evenwichtige verdeling van risico’s en opbrengsten en zoeken de vermenigvuldiger (multiplier)

De overheid kan het eigen budget voor innovaties vergroten door cofinanciering aan te boren bij de EU, ministeries, koepelorganisaties, in de marktsector. Dit betekent bouwen aan coalities. Wat veel gebeurt in samenwerkingsverbanden is dat investeringen en risico’s eenzijdig bij de overheid komen te liggen en de (potentiële) opbrengsten bij de markt. We zoeken in coalities naar een wederkerige en evenwichtige verdeling tussen de risico’s en de opbrengsten (waar ‘intellectueel eigendom’ onderdeel van is). Alleen zo kunnen we onze innovatiekracht op de langere termijn behouden. Fysiek komen coalities veelal samen onder de noemer ‘lab’, waarvan er ook in Utrecht verschillende bestaan. We benutten de kennis en kunde van deze labs. Deze labs bieden ook expliciet de mogelijkheid om inwoners actief te betrekken (de EU stimuleert d.m.v. subsidies Citizen engagement en Citizen science). Voorbeelden in Utrecht zijn de snuffelfiets en het IRIS project.

Speerpunt 5: We stellen de gebruikers centraal

In het ontwikkelproces maken we prototypes die we testen (valideren) bij gebruikers zoals inwoners en ondernemers. Validatie is een essentiële stap voor succesvolle innovaties en de gemeente ziet hierop toe. De uitkomsten van gebruikerstesten kunnen dienen als input voor een programma van eisen en vervolgens voor de uitvraag naar de markt. Het initiatief voor een doorbraakinnovatie kan ook vanuit inwoners of ondernemers komen. Kansrijke opties verkennen we in een gestructureerd proces. Zo ontstaat in feite een nieuw participatie-instrument.



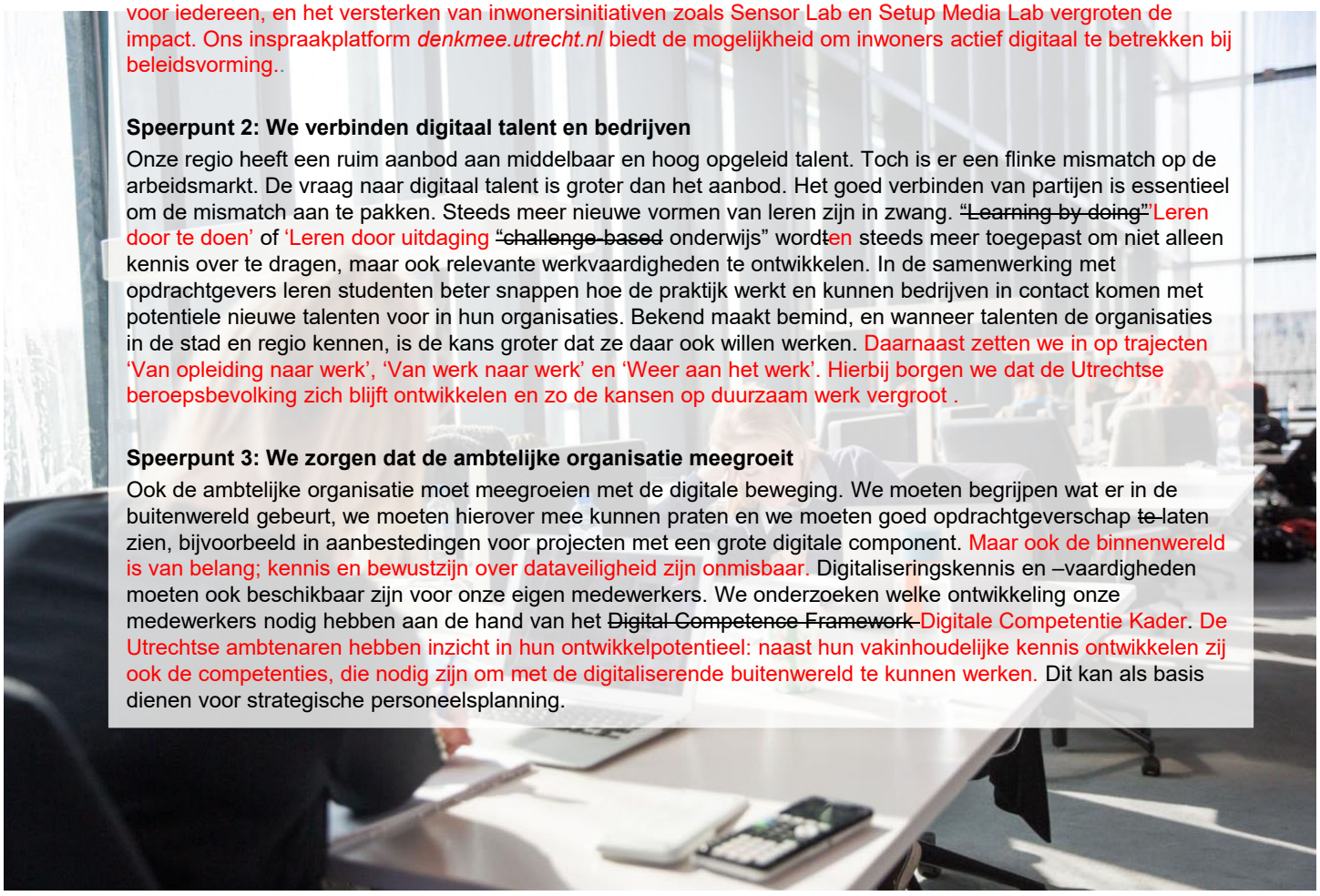
Ander werk, vaardigheden en een leven lang leren

Missie: Om optimaal te profiteren van digitalisering stimuleren wij de ontwikkeling van nieuwe, andere kennis en vaardigheden bij Utrechters en medewerkers.

Door de digitale transformatie veranderen taken en beroepen snel. Aan de ene kant zijn er veel kansen voor meer en beter werk. Er ontstaat een grotere vraag naar nieuwe beroepen zoals UX-designers (gebruikerservaring), ~~developers~~ softwareontwikkelaars, datascientists en cybersecurity-specialisten. Aan de andere kant veranderen of verdwijnen er banen en taken door digitalisering. Machines of programmering kunnen repetitief of fysiek zwaar werk overnemen. Deze ontwikkelingen leiden tot een mismatch op de arbeidsmarkt. Dit speelt ook binnen de ambtelijke organisatie. Er zijn nieuwe digitale vaardigheden nodig om de dienstverlening op een hoog (digitaal) niveau te houden.

Speerpunt 1 : Samen impact maken

Steeds meer bedrijven ondervinden het dagelijks: je komt niet verder met je business als je niet samenwerkt. In verschillende samenwerkingsverbanden (ook wel digitale ecosystemen genoemd) ben je de ene dag elkaars partner, en de volgende dag elkaars concurrent. Dat betekent dat bedrijven op een andere manier met elkaar omgaan omdat ze begrijpen dat ze in deze huidige digitale samenleving niet alles zelf kunnen maken. Dit ecosysteemdenken wordt in de stad steeds verder versterkt door diverse beleidsregels. Veel organisaties benoemen de gemeente als neutrale partij met een groot netwerk de uitgelezen partij om dit te stimuleren en relevante partijen op thema's bij elkaar te brengen. Daarbij zoekt jong talent steeds meer naar maatschappelijke impact. Om tot nieuwe oplossingen te komen zien we dat nieuwe samenwerkingsvormen ("multiple helix") met onderwijsinstellingen. We stimuleren publiek-private samenwerking, zoals in de Utrechtse Tech Community. We zetten een robuuste infrastructuur op waarin projecten die oplossingen bieden voor maatschappelijke vraagstukken -zoals het tekort op de ICT arbeidsmarkt- worden ontwikkeld met bedrijven, kennisinstellingen en hun studenten. Aansluiten op bestaande regionale initiatieven zoals aan de Kennishub Gezond Stedelijk Leven voor iedereen, en het versterken van inwonersinitiatieven zoals Sensor Lab en Setup Media Lab vergroten de impact. Ons inspraakplatform *denkmee.utrecht.nl* biedt de mogelijkheid om inwoners actief digitaal te betrekken bij beleidsvorming..



Speerpunt 2: We verbinden digitaal talent en bedrijven

Onze regio heeft een ruim aanbod aan middelbaar en hoog opgeleid talent. Toch is er een flinke mismatch op de arbeidsmarkt. De vraag naar digitaal talent is groter dan het aanbod. Het goed verbinden van partijen is essentieel om de mismatch aan te pakken. Steeds meer nieuwe vormen van leren zijn in zwang. ~~"Learning by doing"~~'Leren door te doen' of 'Leren door uitdaging ~~"challenge-based~~ onderwijs" wordt~~en~~ steeds meer toegepast om niet alleen kennis over te dragen, maar ook relevante werkvaardigheden te ontwikkelen. In de samenwerking met opdrachtgevers leren studenten beter snappen hoe de praktijk werkt en kunnen bedrijven in contact komen met potentiele nieuwe talenten voor in hun organisaties. Bekend maakt bemind, en wanneer talenten de organisaties in de stad en regio kennen, is de kans groter dat ze daar ook willen werken. Daarnaast zetten we in op trajecten 'Van opleiding naar werk', 'Van werk naar werk' en 'Weer aan het werk'. Hierbij borgen we dat de Utrechtse beroepsbevolking zich blijft ontwikkelen en zo de kansen op duurzaam werk vergroot .

Speerpunt 3: We zorgen dat de ambtelijke organisatie meegroeit

Ook de ambtelijke organisatie moet meegroeien met de digitale beweging. We moeten begrijpen wat er in de buitenwereld gebeurt, we moeten hierover mee kunnen praten en we moeten goed opdrachtgeverschap ~~te~~ laten zien, bijvoorbeeld in aanbestedingen voor projecten met een grote digitale component. Maar ook de binnenwereld is van belang; kennis en bewustzijn over dataveiligheid zijn onmisbaar. Digitaliseringskennis en –vaardigheden moeten ook beschikbaar zijn voor onze eigen medewerkers. We onderzoeken welke ontwikkeling onze medewerkers nodig hebben aan de hand van het ~~Digital Competence Framework~~ Digitale Competentie Kader. De Utrechtse ambtenaren hebben inzicht in hun ontwikkelpotentieel: naast hun vakinhoudelijke kennis ontwikkelen zij ook de competenties, die nodig zijn om met de digitaliserende buitenwereld te kunnen werken. Dit kan als basis dienen voor strategische personeelsplanning.

Dynamische digitale economie

Missie: Realiseren van een toekomstbestendige digitale interne- en externe infrastructuur die Utrechters, bedrijven en overheid ondersteunt bij hun behoeften.

Inwoners kunnen genieten van nieuwe producten en diensten die sterk vereenvoudigd, beter vindbaar en goedkoper zijn. Zoals de slim melden-app, dynamisch inzamelen van afval en digitaal een verhuizing doorgeven of online hun huwelijk plannen. Ondernemers kunnen dankzij online markten een groter bereik hebben, en met inzichten uit data kunnen zij hun processen optimaliseren en nieuwe verdienmodellen maken. Beschikbaarheid van die data speelt in al deze ontwikkelingen een cruciale rol. Dat zien we ook bij het massaal thuiswerken. Dit eist een passende, betrouwbare digitale infrastructuur voor overheden, ondernemers en inwoners.

Speerpunt ~~13~~: Samenwerken met de markt om sneller kansen in de nieuwe economie te realiseren.

Het is ondenkbaar om onze ambities voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen te kunnen realiseren zonder gebruik te maken van data. Of het nu gaat om het slim omgaan met het leveren van elektriciteit via onze laadpaalinfrastructuur, de opwekcapaciteit van zonne-energie op de daken in de stad optimaliseren of om de luchtkwaliteit goed te kunnen monitoren. Die data genereren we als gemeente niet alleen zelf, ook andere partners in de stad doen dat. We willen samen met de markt de kansen benutten en die data uitwisselen. Dat brengt ons nieuwe inzichten en levert potentieel nieuwe ideeën op voor ondernemers of inwoners die verder ontwikkeld kunnen worden. Veel nieuwe bedrijfsmodellen zijn gebaseerd op het gebruik van meerdere databronnen. Maar om dat goed te kunnen doen, moeten we wel goede afspraken maken over het gebruik van die data en de waarborging van de privacy van onze inwoners en bezoekers van de stad. Dat noemen we de hybride infrastructuur. ~~De verbinding tussen onze interne en externe digitale infrastructuur is ook van belang. We willen samen met de markt randvoorwaarden en afspraken opstellen over het gezamenlijk gebruik van de digitale infrastructuur. Hierbij hebben wij ook aandacht voor de rol die Utrecht speelt in de spelregels rondom het vasthouden van data (dataretentie). We ontwikkelen een 'data-marktplaats' waar publieke en private partners data kunnen delen, op een eerlijke, open en betrouwbare manier.~~ Bijvoorbeeld werken we binnen het Europese IRIS project ~~werken we~~ aan deze ontwikkeling. We onderzoeken hoe data door de stad heen stroomt, wie die data genereert, transporteert, opslaat, verwerkt en beschikbaar stelt. De gemeente heeft in de diverse projecten met digitale componenten niet altijd zelf de regie, maar kan wel de kaders scheppen voor deze hybride infrastructuur. Zo kunnen de luchtkwaliteitdata die door inwonerscollectieven worden verzameld ook goed worden ingezet voor inzicht, sturing of aanpassing van beleid.

Speerpunt 2: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste externe digitale infrastructuur

Ook de externe digitale infrastructuur moet flexibel en robuust zijn. Dit is van belang voor het delen van gemeentelijke data met de stad, maar is ook van belang voor ondernemers die kansen zien op nieuwe ~~businessmodellen~~bedrijfsmodellen. We richten ons daarbij op hoe we er als organisatie regie op kunnen voeren en ook op de wensen en behoeften van inwoners en ondernemers. Denk hierbij aan slimme (led-)verlichting, sensoren of de ondersteuning van draadloze netwerken. De digitaliserende omgeving vraagt om nieuwe beleidskaders, bijvoorbeeld als het gaat om de digitale infrastructuur (glasvezel, 5G), beveiliging van IOT applicaties in de buitenruimte en het registreren van sensoren in de buitenruimte. Het uitgangspunt is daarbij dat bij nieuwe projecten de digitale infrastructuur voor aanvang van de projecten integraal wordt meegenomen in het ontwerpproces.

Speerpunt ~~31~~: Ontwikkelen van een flexibele en robuuste interne digitale infrastructuur

Om een goede, betrouwbare partner te zijn in de stad, zal ook onze interne digitale infrastructuur moeten dooronwikkelen~~. flexibel én robuust zijn~~. Alleen dan kunnen we blijven aansluiten bij de veranderende behoeften van onze inwoners en onze dienstverlening goed inrichten. Hierbij hebben wij extra aandacht voor de mogelijkheden die digitale dienstverlening biedt. Dit zal altijd naast de bestaande kanalen zijn zoals balie en telefoon. De onderdelen van de bestaande gemeentelijke infrastructuur die nog niet voldoen, vervangen we aan de hand van de principes van Common Ground. We brengen een scheiding aan tussen de data en de applicaties. Hiermee ontstaat meer flexibiliteit voor applicaties en vermindert de afhankelijkheid van een beperkt aantal leveranciers.



Digitale weerbaarheid

Missie: Vergroten van de digitale weerbaarheid van de stad door bij inwoners, bedrijven en ~~in~~ de eigen organisatie ~~het risicobewustzijn van digitale veiligheid te vergroten.~~

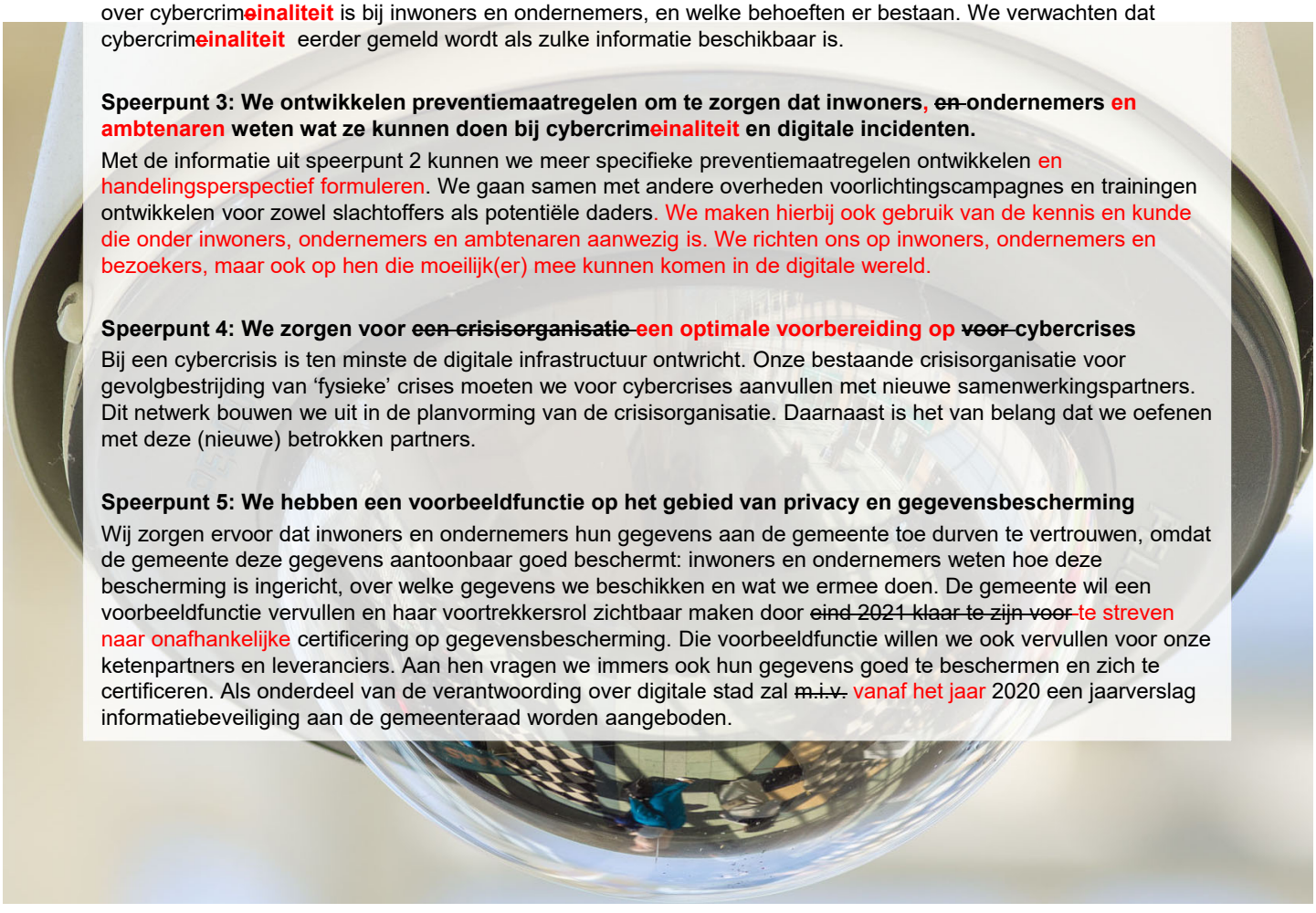
Veiligheid en vertrouwen zijn de basis voor een succesvolle transformatie naar een digitale economie en samenleving. De basis voor een goed vestigingsklimaat, voor onze concurrentiepositie en voor de acceptatie en het gebruik van digitale middelen door inwoners en bedrijven. Onze visie is dat de gemeente Utrecht op het gebied van privacy en informatiebeveiliging een voorbeeldfunctie heeft voor de stad en voor de sector overheid. Bovendien moet Utrecht zijn voorbereid op een situatie waarbij zich een digitaal incident voordoet.

Speerpunt 1: Werken aan het vergroten van de digitale weerbaarheid

We hebben samen met Utrechtse partners de onderlinge digitale afhankelijkheden en risico's vanuit de stedelijke functies (mobiliteit, onderwijs, publieksdienstverlening, zorg etc.) voor de stad in kaart gebracht. We voeren nu de acties uit die voortkomen uit het advies naar aanleiding van deze bevindingen. Zo gaan we de betrokken organisaties beter toerusten om digitale crises en incidenten het hoofd te bieden. We werken samen met stedelijke, regionale en landelijke partners aan kennisverbreding om meer inzicht te krijgen in ketenafhankelijkheid.

Speerpunt 2: We onderzoeken de omvang van cybercrim~~e~~inaliteit en gedigitaliseerde criminaliteit en de risicoperceptie bij inwoners en ondernemers.

We willen lokaal meer inzicht krijgen in slachtofferschap en daderschap van cybercrim~~e~~inaliteit. Dat onderzoeken we samen met o.a. het cybercrim~~e~~inaliteitteam Midden Nederland van politie en onderwijsinstellingen. De privacy van individuen is in dit onderzoek geborgd door de toepassing van 'gegevensbescherming door ontwerp' (wettelijk verplicht) en ethische assessments conform het coalitieakkoord. We brengen ook in beeld wat de risicoperceptie over cybercrim~~e~~inaliteit is bij inwoners en ondernemers, en welke behoeften er bestaan. We verwachten dat cybercrim~~e~~inaliteit eerder gemeld wordt als zulke informatie beschikbaar is.



Speerpunt 3: We ontwikkelen preventiemaatregelen om te zorgen dat inwoners, ~~en~~ ondernemers en ambtenaren weten wat ze kunnen doen bij cybercrim~~e~~inaliteit en digitale incidenten.

Met de informatie uit speerpunt 2 kunnen we meer specifieke preventiemaatregelen ontwikkelen en handelingsperspectief formuleren. We gaan samen met andere overheden voorlichtingscampagnes en trainingen ontwikkelen voor zowel slachtoffers als potentiële daders. We maken hierbij ook gebruik van de kennis en kunde die onder inwoners, ondernemers en ambtenaren aanwezig is. We richten ons op inwoners, ondernemers en bezoekers, maar ook op hen die moeilijk(er) mee kunnen komen in de digitale wereld.

Speerpunt 4: We zorgen voor ~~een crisisorganisatie~~ een optimale voorbereiding op ~~voor~~ cybercrises

Bij een cybercrisis is ten minste de digitale infrastructuur ontwricht. Onze bestaande crisisorganisatie voor gevolgbestrijding van 'fysieke' crises moeten we voor cybercrises aanvullen met nieuwe samenwerkingspartners. Dit netwerk bouwen we uit in de planvorming van de crisisorganisatie. Daarnaast is het van belang dat we oefenen met deze (nieuwe) betrokken partners.

Speerpunt 5: We hebben een voorbeeldfunctie op het gebied van privacy en gegevensbescherming

Wij zorgen ervoor dat inwoners en ondernemers hun gegevens aan de gemeente toe durven te vertrouwen, omdat de gemeente deze gegevens aantoonbaar goed beschermt: inwoners en ondernemers weten hoe deze bescherming is ingericht, over welke gegevens we beschikken en wat we ermee doen. De gemeente wil een voorbeeldfunctie vervullen en haar voortrekkersrol zichtbaar maken door ~~eind 2021 klaar te zijn voor~~ te streven naar onafhankelijke certificering op gegevensbescherming. Die voorbeeldfunctie willen we ook vervullen voor onze ketenpartners en leveranciers. Aan hen vragen we immers ook hun gegevens goed te beschermen en zich te certificeren. Als onderdeel van de verantwoording over digitale stad zal ~~m.i.v.~~ vanaf het jaar 2020 een jaarverslag informatiebeveiliging aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Grondrechten en ethiek

Missie: We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat.

Bij de huidige en toekomstige vergaande digitale transformatie ontstaat de vraag of alles wat technologisch mogelijk is, ook wenselijk is. Digitalisering raakt aan de waarden en verhoudingen in onze samenleving en aan de manier waarop we met elkaar omgaan. Nieuwe technieken en toepassingen roepen ethische en grondrechtelijke vragen op. We moeten niet alleen oog hebben voor de mogelijkheden, maar ook voor de risico's van digitalisering.

Speerpunt 1: In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak aandacht aan onze grondrechten en ethiek

Voorafgaand aan elk digitaliseringsproject stellen we onszelf de volgende vragen:

- Kan het? (technologie)
- Mag het? (privacy)
- Willen we het? (ethiek)
- Kunnen we dit met goed fatsoen aan onze inwoners uitleggen? (ethiek)

We gebruiken ethische impact assessments om het antwoord op de laatste twee vragen te vinden. Hiervoor zetten we het Utrechtse waardenmodel (toelichting) in. Dit is vormgegeven met en op basis van modellen als De Ethische Data Assistent (DEDA) en het Ethisch Waardenmodel van het Rathenau Instituut. Op deze manier krijgen we zicht op wat we echt willen en belangrijk vinden.

Speerpunt 2: We ontwikkelen morele oordeelvorming binnen het digitale domein

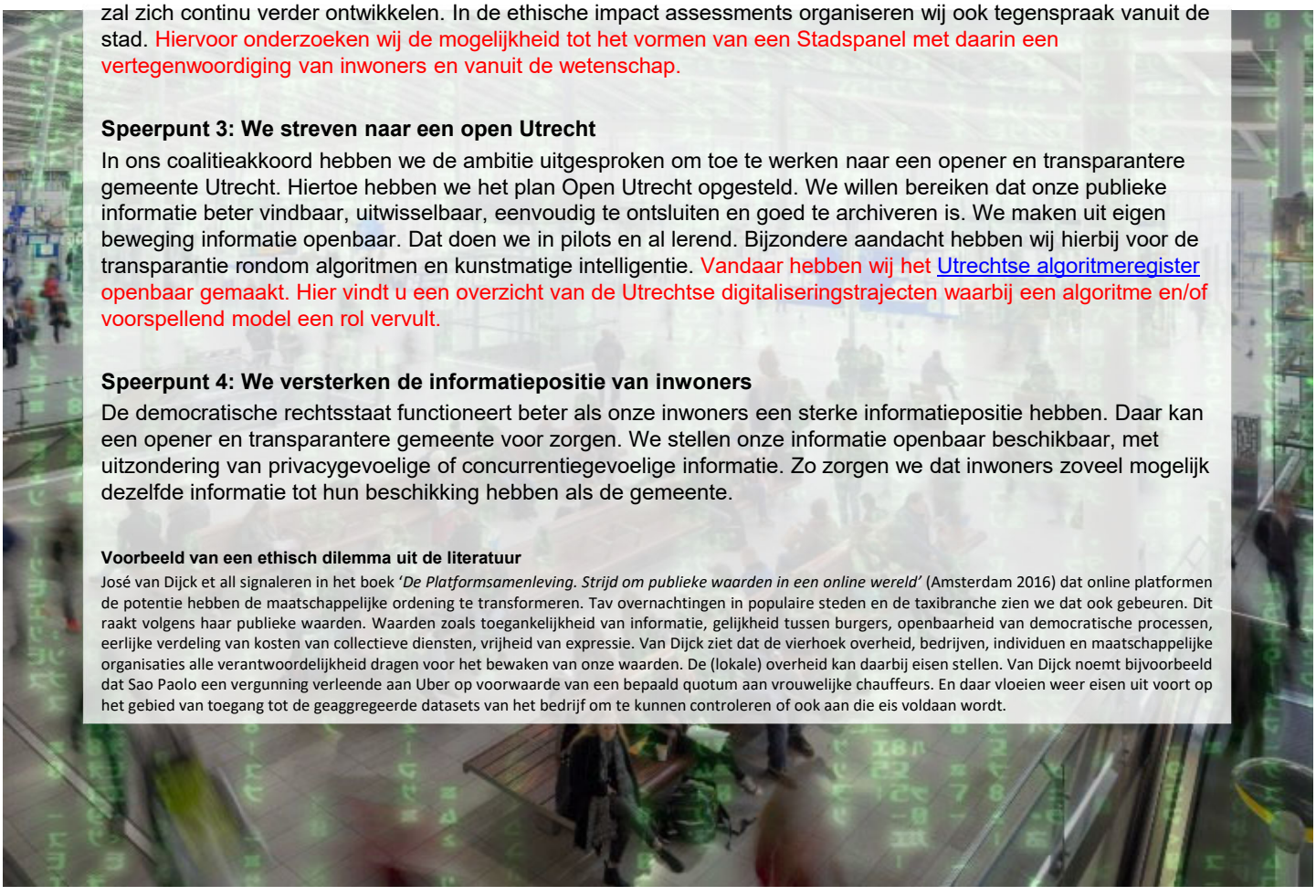
Met de ethische impact assessments willen we ethische dilemma's bij digitaliseringsprojecten herkennen en vanuit publieke waarden de juiste acties ondernemen. Daarnaast willen we bepalen welke Utrechtse waarden voor ons extra belangrijk zijn, zodat we deze als vertrekpunt kunnen nemen bij onze Utrechtse opgaven. Dit morele kompas zal zich continu verder ontwikkelen. In de ethische impact assessments organiseren wij ook tegenspraak vanuit de stad. Hiervoor onderzoeken wij de mogelijkheid tot het vormen van een Stadspanel met daarin een vertegenwoordiging van inwoners en vanuit de wetenschap.

Speerpunt 3: We streven naar een open Utrecht

In ons coalitieakkoord hebben we de ambitie uitgesproken om toe te werken naar een opener en transparantere gemeente Utrecht. Hiertoe hebben we het plan Open Utrecht opgesteld. We willen bereiken dat onze publieke informatie beter vindbaar, uitwisselbaar, eenvoudig te ontsluiten en goed te archiveren is. We maken uit eigen beweging informatie openbaar. Dat doen we in pilots en al lerend. Bijzondere aandacht hebben wij hierbij voor de transparantie rondom algoritmen en kunstmatige intelligentie. Vandaar hebben wij het Utrechtse algoritmeregister openbaar gemaakt. Hier vindt u een overzicht van de Utrechtse digitaliseringstrajecten waarbij een algoritme en/of voorspellend model een rol vervult.

Speerpunt 4: We versterken de informatiepositie van inwoners

De democratische rechtsstaat functioneert beter als onze inwoners een sterke informatiepositie hebben. Daar kan een opener en transparantere gemeente voor zorgen. We stellen onze informatie openbaar beschikbaar, met uitzondering van privacygevoelige of concurrentiegevoelige informatie. Zo zorgen we dat inwoners zoveel mogelijk dezelfde informatie tot hun beschikking hebben als de gemeente.



Voorbeeld van een ethisch dilemma uit de literatuur

José van Dijck et all signaleren in het boek '*De Platformsamenleving. Strijd om publieke waarden in een online wereld*' (Amsterdam 2016) dat online platformen de potentie hebben de maatschappelijke ordening te transformeren. Tav overnachtingen in populaire steden en de taxibranche zien we dat ook gebeuren. Dit raakt volgens haar publieke waarden. Waarden zoals toegankelijkheid van informatie, gelijkheid tussen burgers, openbaarheid van democratische processen, eerlijke verdeling van kosten van collectieve diensten, vrijheid van expressie. Van Dijck ziet dat de vierhoek overheid, bedrijven, individuen en maatschappelijke organisaties alle verantwoordelijkheid dragen voor het bewaken van onze waarden. De (lokale) overheid kan daarbij eisen stellen. Van Dijck noemt bijvoorbeeld dat Sao Paolo een vergunning verleende aan Uber op voorwaarde van een bepaald quotum aan vrouwelijke chauffeurs. En daar vloeien weer eisen uit voort op het gebied van toegang tot de geaggregeerde datasets van het bedrijf om te kunnen controleren of ook aan die eis voldaan wordt.

Digitale inclusie

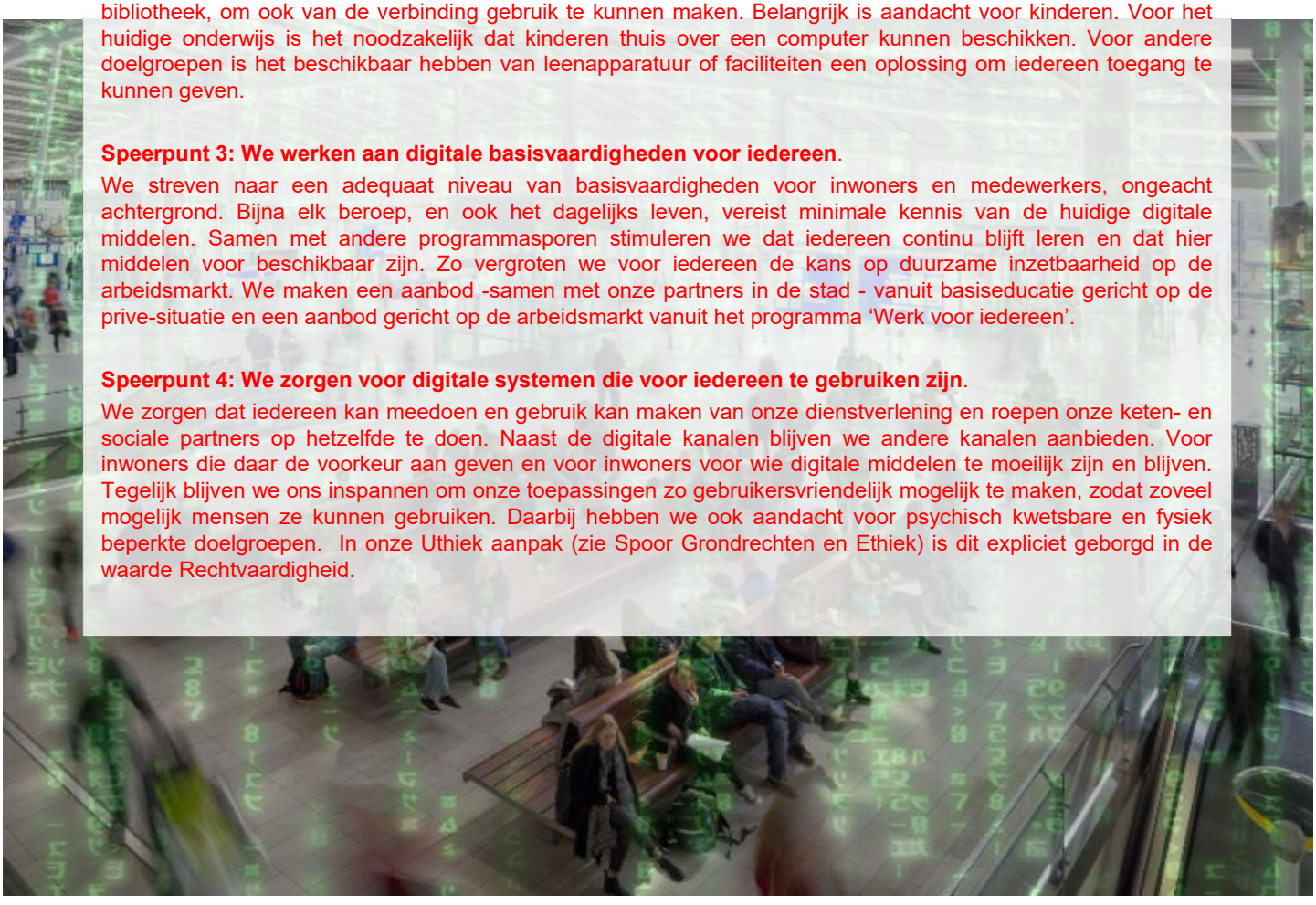
<u>Missie</u>: We faciliteren dat iedereen in Utrecht die wil meedoen in de digitale/informatiesamenleving ook de middelen, vaardigheden en weerbaarheid heeft om dat te doen. Voor inwoners die dat (nog) niet kunnen of willen, faciliteren we hulp en ook altijd een *offline* alternatief, samen met onze keten- en sociale partners.

Speerpunt 1: We stimuleren iedereen om mee te doen.

In onze maatschappij is digitaal meedoen steeds belangrijker om optimaal gebruik te kunnen maken van mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan het inschrijven voor een woning of het gebruik maken van een regeling. Het is nodig dat we zicht hebben op inwoners die terughoudend zijn om mee te willen doen en desgewenst hen te helpen om de drempel over te stappen. Als ze denken dat ze het niet kunnen, verbinden we ze aan ons aanbod vanuit het programma basiseducatie voor volwassenen (‘meerjarenplan (Digi)Taal is de basis’) en/of aan relevante sociale partners. Hierbij is het belangrijk de doelgroepen te kennen en de juiste kanalen in te zetten om ze te bereiken. Utrechters die hulp zoeken ervaren vaak ook een drempel om in de digitale wereld mee te doen. Ouderen leren graag met elkaar. Bijvoorbeeld in de bibliotheek. Voor inwoners die terughoudend zijn om mee te doen in de digitale samenleving werken we vanuit de sporen Weerbaarheid en Grondrechten en Ethiek aan voorlichting, bewustwording en kennis om het digitaal zelfvertrouwen te vergroten. Via het programma ‘Utrecht zijn we samen’ worden ook scholen gestimuleerd om aandacht te geven aan het thema nepnieuws.

Speerpunt 2: We streven ernaar dat voor iedereen middelen beschikbaar zijn om mee te doen.

Je kunt pas meedoen in de digitale wereld als je een apparaat hebt (computer, telefoon, tablet) en beschikt over een goede verbinding (Wifi, Glasvezel, Kabel). De basisinfrastructuur in onze stad is op orde. Alle huishoudens in Utrecht kunnen beschikken over een goede fysieke verbinding met het internet. Extra hulp kan nodig in de vorm van (vergoeding voor) abonnementen of aanbieden van gratis voorzieningen op verzamelplekken zoals de bibliotheek, om ook van de verbinding gebruik te kunnen maken. Belangrijk is aandacht voor kinderen. Voor het huidige onderwijs is het noodzakelijk dat kinderen thuis over een computer kunnen beschikken. Voor andere doelgroepen is het beschikbaar hebben van leenapparatuur of faciliteiten een oplossing om iedereen toegang te kunnen geven.



Speerpunt 3: We werken aan digitale basisvaardigheden voor iedereen.

We streven naar een adequaat niveau van basisvaardigheden voor inwoners en medewerkers, ongeacht achtergrond. Bijna elk beroep, en ook het dagelijks leven, vereist minimale kennis van de huidige digitale middelen. Samen met andere programmasporen stimuleren we dat iedereen continu blijft leren en dat hier middelen voor beschikbaar zijn. Zo vergroten we voor iedereen de kans op duurzame inzetbaarheid op de arbeidsmarkt. We maken een aanbod -samen met onze partners in de stad - vanuit basiseducatie gericht op de prive-situatie en een aanbod gericht op de arbeidsmarkt vanuit het programma ‘Werk voor iedereen’.

Speerpunt 4: We zorgen voor digitale systemen die voor iedereen te gebruiken zijn.

We zorgen dat iedereen kan meedoen en gebruik kan maken van onze dienstverlening en roepen onze keten- en sociale partners op hetzelfde te doen. Naast de digitale kanalen blijven we andere kanalen aanbieden. Voor inwoners die daar de voorkeur aan geven en voor inwoners voor wie digitale middelen te moeilijk zijn en blijven. Tegelijk blijven we ons inspannen om onze toepassingen zo gebruikersvriendelijk mogelijk te maken, zodat zoveel mogelijk mensen ze kunnen gebruiken. Daarbij hebben we ook aandacht voor psychisch kwetsbare en fysiek beperkte doelgroepen. In onze Uthiek aanpak (zie Spoor Grondrechten en Ethiek) is dit expliciet geborgd in de waarde Rechtvaardigheid.

Samenwerking

Samenwerking met en bijdrage aan deze visie:
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Göteborg (S)
- Gemeente Nice (F)
- Economic Board Utrecht
- Rathenau Instituut
- Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht
- Utrecht Data School
- Eurocities
- Autoriteit Persoonsgegevens
- Ministerie van Binnenlandse Zaken
- Ministerie van Economische zaken
- Ministerie van J&V/ Nationaal Cyber Security Centrum
- USBO
- VNG/Samen organiseren en Common ground
- Utrecht Sustainability Institute
- Bo-ex
- LomboXnet
- ENECO
- HKU
- STEDIN
- Qbuzz
- Civity
- KPN
- Vodafone/ZIGGO
- T-mobile systems
- Spotinfo
- Dutch Game Garden
- ESRI
- Europose Commissie/Horizon 2020
- Europese fonds voor Regionale ontwikkeling
- St. Antonius ziekenhuis
- Openbaar Ministerie
- VNO/NCW Utrecht
- Rabobank
- Veiligheidsregio Utrecht
- NOVUM Innovatie Lab
- Prorail
- De Volksbank
- DutchSec
- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden
- PCOU Willibrord
- Jaarbeurs
- Diakonessenhuis
- Provincie Utrecht
- Surfnet
- Politie

Literatuurlijst

- Christensen, C.M. (2016). *Competing Against Luck*. New York: HarperCollins.
- DG Connect. (2018, 20 April). *How the Power of Data will drive the EU Economy*. Brussel: EU.
- Dijck, van J. & Poel, T. & Waal, de M. (2018). *The Platform Society. Public Values in a Connective World.* Oxford: Oxford University Press.
- Est, R. van, E. de Bakker, J. van den Broek, J. Deuten, P. Diederen, I. van Keulen, I. Korthagen & H. Voncken (2018). *Waardevol digitaliseren – Hoe lokale bestuurders vanuit publiek perspectief mee kunnen doen aan het 'technologiespe*l'. Den Haag: Rathenau Instituut.
- Europese Commissie Wetenschap en Kennisdienst (2019, 1 september). *The Digital Competence Framework 2.0.* Geraadpleegd van https://ec.europa.eu/jrc/en/digcomp/digital-competence-framework.
- Goetheer, A. & Zee, van der, F.A. & Heide, de, M.J.L. (2018). *De staat van Nederland Innovatieland 2018. Missies en 'nieuw' missiegedreven beleid.* Den Haag: TNO.
- Mazzucato, M. (2018). Mission-Oriented Research & Innovation in the European Union A problem-solving approach to fuel innovation-led growth. (*European Commission Directorate-General for Research and Innovation Directorate A – Policy Development and Coordination Unit A.6 – Open Data Policy and Science Cloud).*
- Mazzucato, M. (2018). *The Entrepreneurial State. Debunking Public vs. Private Sector Myths*. Londen: Ingram Publisher Services.
- Mazzucato, M. (2021) *Mission Economy*. A Moonshot Guide to Changing Capitalism.
- Robberecht, D. & Smet, S. (2019). *Bouwen aan morgen. Een innovatieproces voor de ontwikkeling van nieuwe diensten, producten en bedrijfsmodellen in de slimme stad.* Den Haag: Stichting Arbeidsmarkt- en Opleidingsfonds Gemeenten.
- Wiebes, E.D. (2018, 13 juli). Naar Missiegedreven Innovatiebeleid met Impact [Kamerbrief]. Geraadpleegd van https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2018/07/13/kamerbrief-naar-missiegedreven-innovatiebeleid-met-impact/Kamerbrief+Naar+Missiegedreven+Innovatiebeleid+met+Impact.pdf.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Visie Digitale Stad 2021-2025

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Bedrijfsvoerings- en Strategienetwerk
Opsteller	Stijn Arts, Thomas Kruse, Yannick God
Zaaknummer	7714136
Jaargang en nummer	2021, nr. 74
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Visie Digitale Stad 2021-2025 vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden ondersteund door synergie te creëren binnen de volgende 6 sporen:
   - Onderzoek en innovatie;
   - Ander werk, nieuwe vaardigheden en leven lang leren;
   - Dynamische digitale economie;
   - Digitale weerbaarheid van burgers en organisaties;
   - Grondrechten en ethiek in de digitale tijd;
   - Digitale inclusie.

   We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat, en waarbij wordt uitgegaan van de volgende Utrechtse waarden voor digitalisering: privacy, autonomie, menselijke waardigheid, gezondheid, rechtvaardigheid, veiligheid, controle op technologie en machtsverhoudingen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,	De voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

STAFNOTITIE GEMEENTERAAD

Datum	19 juni 2021
Behandeld door	Erwin Raemakers
Doorkiesnummer	
E-mailadres	e.raemakers@utrecht.nl
Kenmerk	
Onderwerp	Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021 - 2025
Beleidsveld	Personeel en Organisatie, Publieksdienstverlening en Economische zaken

---

Op 3 november 2020 heeft de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst geïnitieerd n.a.v. het raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2020-2024. Op 12 november 2020 is het raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2020–2024 besproken in de commissie Mens en Samenleving. De daar gestelde vragen hebben geleid tot een strekt ter vervanging van zowel het ingediende raadsvoorstel als de visie.

Verwerking van de reacties uit de consultatie hebben geleid tot een verdere vervolmaking van de Visie Digitale Stad 2021-2025.

In deze notitie bij het raadsvoorstel wordt gereflecteerd op de gevraagde punten en aanpassingen in de commissie Mens en Samenleving van 12 november 2020 en de beantwoording van wethouder Voortman tijdens die vergadering.

Wat valt op?

In het aangepaste raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021 – 2025 is ingegaan op de door de commissieleden gevraagde aanpassingen. Deze zijn verwoord in het aangepaste raadsvoorstel en deze komen overeen met de gestelde vragen.

Geadviseerd wordt om een jaarlijks herijkingsmoment te definiëren om de voortgang van de actieagenda zoals genoemd in het Raadsvoorstel Visie Digitale Stad 2021 - 2025 te volgen, actueel te houden en zo een vast onderdeel te laten zijn van het monitoren.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1929
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	9
Titel	Debat Utrecht Marketing
ID	2085
Behandelend ambtenaar	D. Appel
Telefoon	14 030
E-mail	deb.appel@utrecht.nl
Datum collegebesluit	14 mei 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	D. Appel	**Datum**	14 mei 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	4913409 / 20210420DA
E-mail	deb.appel@utrecht.nl	**Onderwerp**	Utrecht Marketing
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Economische Zaken

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de gemeentelijke opdracht aan Utrecht Marketing vanaf 2022. Daarnaast komen wij terug op enkele toezeggingen in onze beantwoording op uw schriftelijke vragen (SV2020 nr 266).

Wij hebben toegezegd:
- U te betrekken bij een vervolgopdracht aan Utrecht Marketing.
- U nader te informeren over de mate waarin de aanbevelingen van Berenschot hun beslag hebben gekregen.
- U nader te informeren over de kosten en mogelijkheden van een eventuele naamswijziging van Utrecht Marketing, als onderdeel van de eerstvolgende meerjarenopdracht.

In deze brief gaan wij in op de genoemde punten.

In een eerdere brief (dd. 16 december 2020) hebben wij aangegeven om samen met de gemeenteraad de ambities voor de stad - waar een marketingorganisatie aan kan bijdragen - te willen bespreken. Verder hebben wij aangekondigd de raad bij een eventuele meerjarenovereenkomst te betrekken. Dit via een raadsinformatiebijeenkomst als de raad dit wenst. We maken u graag nogmaals attent op deze mogelijkheid. Wij informeren u via deze brief over het beoogde proces.

Nieuwe meerjarenovereenkomst
Na de tussenevaluatie door adviesbureau Berenschot hebben gemeente en Utrecht Marketing constructief gewerkt aan een verbeterde samenwerking. Het afgelopen jaar was daarvoor een onbedoelde *testcase*, waarbij Utrecht Marketing toonde een wendbare organisatie en een belangrijke partner te zijn voor gemeente en mensen in alle sectoren die zijn getroffen door de coronacrisis.

Wij zijn voornemens een nieuwe meerjarenopdracht te verstrekken aan Utrecht Marketing voor de periode 2022-2026. Overwegingen hierbij zijn:
- Juist de coronacrisis en de ondersteuning van het herstel uit die crisis vragen om een langere termijnperspectief en -aanpak door de marketingorganisatie van de stad.

- De wens en noodzaak om in onderlinge samenhang de stadspromotie, vrijetijdseconomie en cultuurparticipatie/ educatie te laten behartigen en bevorderen.
- De positieve resultaten van de realisatie van de aanbevelingen uit de tussenevaluatie door adviesbureau Berenschot. In bijlage I treft u een gedetailleerd overzicht.
- De jaarplannen binnen een meerjarige overeenkomst geven ruimte om activiteiten aan te passen of toe te voegen passend bij de inzet van de marketingorganisatie. Ook dit is met name actueel bij het ondersteunen van het herstel van de stad uit de coronacrisis.

Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB); Uitsluitend recht
Wij hebben besloten om Utrecht Marketing te kwalificeren als een Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) en deze op basis van een uitsluitend recht op te dragen aan Stichting Utrecht Marketing. Hiermee wordt – in aanvulling op de inhoudelijke contractuele bepalingen - tot meerdere zekerheid geborgd dat de vergoeding voor de uit te voeren diensten niet als een vorm van staatssteun opgevat kan worden.

Verder herbevestigen we hiermee de al bestaande situatie dat Stichting Utrecht Marketing de eerst aangewezen partij is voor deze integrale opdracht. Stichting Utrecht Marketing is destijds voor dit taakveld in het leven geroepen, en heeft in 2017 haar organisatie in opdracht van de gemeente opgestart. Naast de gemeente zijn ook andere opdrachtgevers in meerjarige samenwerkingsverbanden bij de Stichting Utrecht Marketing betrokken. Er is geen reden om aan te nemen dat een open uitvraag – gesteld dat daarvoor nu juridisch de ruimte zou zijn - tot een betere prijs/ kwaliteit zou leiden.

Na openbare bekendmaking van dit besluit wordt het verdere traject doorlopen om te komen tot een uitgewerkte meerjarenovereenkomst van Opdracht aan Stichting Utrecht Marketing.

Uitgangspunten nieuwe meerjarenopdracht
Op basis van het toetsingskader dat is ontwikkeld voor de huidige jaaropdracht aan Utrecht Marketing (op advies van Berenschot) formuleren wij een nieuwe opdracht aan Utrecht Marketing. Dat betekent dat wij de opdracht zullen blijven verbinden aan de strategische doelen van de stad op het gebied van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Belangrijke uitgangspunten zijn daarbij:

- Utrecht Marketing blijft zich inzetten voor cultuurparticipatie en -marketing en duurzaam kwaliteitstoerisme, waaronder bezoekersspreiding.
- Utrecht Marketing blijft haar regionale aanpak ontwikkelen.
- Utrecht Marketing investeert in verdere ontwikkeling van economische en zakelijke marketing.
- Utrecht Marketing blijft zich ontwikkelen als strategisch partner van de gemeente.
- Utrecht Marketing blijft zich ontwikkelen als kennis- en expertisecentrum op basis van onderzoek en samenwerking met partners in stad en regio, maar ook landelijk.
- Utrecht Marketing blijft wendbaar en flexibel om, zoals zij hebben laten zien in 2020/2021, in te kunnen spelen op onvoorziene omstandigheden.

Verkenning nieuwe naam Utrecht Marketing
Wij schreven u eerder dat een nieuwe naam, die meer recht doet aan het doel en het werk van Utrecht Marketing, een goede stap zou zijn. Maar gezien de opgaves als gevolg van de coronacrisis ten aanzien van cultuurparticipatie, economie en citybranding menen wij dat een naamswijziging nu geen prioriteit heeft. Een naamswijziging kost niet alleen geld maar ook tijd en inzet.

Wij willen dat Utrecht Marketing zich in 2022 nog vooral richt op herstel uit de coronacrisis en op grote zaken zoals de viering van Utrecht 900 jaar en de gewenste start van de Vuelta in Utrecht. Wij stellen de raad voor om de gewenste naamswijziging in de nieuwe meerjarenovereenkomst op te nemen, maar de stichting Utrecht Marketing ruimte te geven om hiervoor een zorgvuldig proces op te starten en dit niet eerder dan in 2023 te doen.

Dit betekent dat Utrecht Marketing het onderzoek naar een naamswijziging opneemt in een jaarplan binnen de periode van het komende meerjarenplan. Utrecht Marketing financiert de eventuele naamswijziging naar rato uit de bijdragen van economie, cultuur en marketing. Een overzicht van de kosten en werkzaamheden voor een naamswijziging vindt u in de bijlage.

Implementatie aanbevelingen tussenevaluatie
In 2019 heeft adviesbureau Berenschot in opdracht van de gemeente een tussentijdse evaluatie uitgevoerd om te onderzoeken in hoeverre de doelen die gesteld waren bij de oprichting van Utrecht Marketing worden gehaald, en om hierop eventueel te kunnen bijsturen. Over de bevindingen hebben wij uw raad geïnformeerd op 3 maart 2020. Sinds die tijd, en ondanks de pandemie, hebben gemeente en Utrecht Marketing verder gewerkt aan de implementatie van de aanbevelingen.

De resultaten stonden gedeeltelijk onder invloed van de coronamaatregelen. Zo zijn de geplande Culturele Zondagen (op één na) omgezet naar een online CZ@home programmering. Daarvoor zijn meer dan 20 culturele video’s en livestreams gerealiseerd, met tientallen makers en organisaties die samen meer dan 100.000 kijkers trokken. Het is een voorbeeld van waar Utrecht Marketing wendbaar kon zijn in een goed overleg met de gemeente. In bijgevoegd memo geven wij u een overzicht van de acties die per aanbeveling zijn ondernomen.

Zowel naar onze mening als naar mening van Utrecht Marketing en haar Raad van Toezicht hebben de doorgevoerde aanbevelingen geleid tot een betere samenwerking. De resultaten bieden voldoende houvast en vertrouwen voor het verstrekken van een meerjarige opdracht met een termijn van 4 jaar.

Vervolg
Wij hebben Utrecht Marketing gevraagd om te starten met de verkenningen voor een meerjarenplan in samenspraak met de gemeente, en hierbij belanghebbenden te betrekken in stad en regio uit de sectoren cultuur, vrije tijd en de zakelijke markt. Indien u dit wenst kan de raad betrokken worden bij dit proces tijdens een raadsinformatiebijeenkomst. De gemeente stelt een meerjarenopdracht op in het verlengde van het toetsingskader dat ook voor dit jaar is gebruikt. Utrecht Marketing schrijft vervolgens op basis van deze opdracht een concept meerjarenplan dat ambtelijk en bestuurlijk wordt besproken in Q3. Op basis daarvan stelt Utrecht Marketing een jaarplan op voor 2022.

Tot slot
De bijzondere situatie die is ontstaan door de coronacrisis heeft grote impact op het leven van vele bewoners, ondernemers en instellingen in Utrecht. Herstel uit deze situatie kan niemand alleen; alles is verbonden. Geen vitaal winkelgebied zonder horeca, zonder horeca en enthousiaste bewoners geen culturele instellingen en festiviteiten, zonder cultuur geen goed vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. De urgentie om integraal te werken aan marketing en met partnernetwerken is groter dan ooit: het is een opdracht die Utrecht Marketing vanaf het begin meekreeg.

Utrecht mag zich in deze situatie gelukkig prijzen dat zij in 2017 besloot zo'n marketingorganisatie op te richten. Daardoor hebben we nu een solide marketingorganisatie die dienstbaar is aan de doelen van stad en regio, met een groot netwerk en veel kennis van onze stad.

Wij zijn ervan overtuigd dat de extra middelen en inspanningen voor herstel uit de coronacrisis, zoals onder meer voor de culturele sector en de binnenstad zijn vrijgemaakt, nog effectiever zijn nu Utrecht Marketing ondersteuning biedt bij de uitvoering van de plannen.

Met Utrecht Marketing blijven we ons inzetten voor stad en regio en voor het herstel van sectoren na de coronacrisis. Zodat we blijven werken aan de stad van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Memo

Van	Marketing- en Communicatienetwerk	Datum	20 april 2021
		Opgesteld door	D.J. Appel
Onderwerp	Aanbevelingen Berenschot Utrecht Marketing	Doorkiesnummer	14 030
		E-mail	Deb.appel@utrecht.nl

Onderstaand overzicht geeft een toelichting op de acties die zijn ondernomen om de aanbevelingen van adviesbureau Berenschot met betrekking tot de samenwerking Gemeente – Utrecht Marketing door te voeren.

Vanzelfsprekend blijven acties die zijn afgerond relevant en onderdeel van de samenwerking. De hier vermelde status geeft slechts aan of de aanbeveling inmiddels een plek heeft gekregen in de samenwerking.

Aanbeveling	**Toelichting ondernomen actie**	**Status**
Definieer als gemeente Utrecht opnieuw de opdrachtgeversrol ten opzichte van Utrecht Marketing.	Hanneke de Korte (directeur Marketing & Communicatie Gemeente Utrecht) is integraal opdrachtgever. Een nieuw toetsingskader is ontwikkeld.	Afgerond
Richt een nieuwe overlegstructuur en planning en control cyclus in.	• Er zijn reguliere opdrachtgever - opdrachtnemeroverleggen. • Er zijn reguliere interne managementoverleggen. • Er is tweejaarlijks een Bestuurlijk Overleg met directie Utrecht Marketing en wethouders Cultuur en Economie. • Afspraken over (half)jaarrapportages zijn gemaakt.	Afgerond
Maak als gemeente Utrecht in het opdrachtgeverschap onderscheid tussen opdrachtgever en partnership met Utrecht Marketing	Op alle inhoudelijke onderwerpen zijn partnerships gevormd tussen (beleids)ambtenaren en medewerkers van Utrecht Marketing. Zij overleggen separaat van de integraal opdrachtgever met Utrecht Marketing.	Afgerond
Formuleer indicatoren die de toegevoegde waarde van Utrecht Marketing aantonen.	Deze zijn opgenomen in het nieuwe toetsingskader dat in 2020 is ontwikkeld, en verwerkt in het jaarplan 2021. Voor alle activiteiten	Afgerond

	is beschreven: de doelstelling, de wijze waarop en het te behalen effect/resultaat (why, how, what).	
Laat Utrecht Marketing bij het bepalen van specifieke campagnes en activiteiten zoveel mogelijk gebruik maken van zogenaamde effectiviteitsratio's. Zorg ervoor dat de effectiviteit van Utrecht Marketing niet alleen wordt beoordeeld op basis van deze ratio's.	Opgenomen in jaarplan 2021 De effectratio's zijn geformuleerd en geëvalueerd voor zomercampagne 2020 ('vakantie in ons stadsie'); dit model kan worden toegepast voor komende campagnes. Naast deze effectratio's is input en tevredenheid partnernetwerk zwaarwegende factor in de beoordelingen. Zo is het plan Stadsprogrammering met 25 culturele partners opgesteld, is de werving en selectie van een nieuw team voor Stadsprogrammering met culturele partners gedaan, en wordt momenteel een nieuwe strategie voor de vrijetijdssector opgestemd met een reeks partnerorganisaties	
Geef Utrecht Marketing de tijd (tot en met 2021) om de ambities in het Ambitiedocument waar te maken.	De opdracht voor 2021 was om die reden een verlenging met 1 jaar.	Loopt
Geef Utrecht Marketing expliciet opdracht om samen met de sector een nieuw concept voor de Culturele Zondagen te ontwikkelen.	Vernieuwingsplan is met de sector ontwikkeld en opgeleverd op 1 juni 2020. UM heeft nieuw team mensen aangesteld. Vanwege coronamaatregelen konden de Zondagen nog niet worden uitgevoerd. De succesvolle online culturele zondagen waren het alternatief in deze periode.	Deels afgerond (niet volledig i.v.m. corona)
Veranker in de opdracht de regionale aanpak van Utrecht Marketing.	'Samenwerking in buurt, stad en regio' is een hoofdstuk in jaarplan 2021 van Utrecht Marketing, waarbij de organisatie zich zowel richt op de vrijetijdssector als op zakelijk toerisme om deze in dienst te stellen van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.	Afgerond
Geef Utrecht Marketing een belangrijke adviserende rol bij het ontwikkelen en het evalueren van het toeristisch beleid in de regio Utrecht.	Opgenomen in jaarplan 2021: Utrecht Marketing stelt i.s.m. de gemeente en talrijke partners uit de stad een nieuwe duurzame strategie op voor de bezoekerseconomie en deze is in mei 2021 gereed.	Loopt
Overweeg Utrecht Marketing een rol te geven bij de Vuelta en Utrecht 900.	UM heeft in 2021 een aanvullende opdracht gekregen voor Utrecht 900 en krijgt dit wellicht voor de start van de Vuelta als deze in Utrecht plaatsvindt.	Afgerond
Richt je als Utrecht Marketing nog nadrukkelijker op de zakelijke markt.	Utrecht Marketing heeft in overleg met gemeente geen prioriteit kunnen geven aan werving van zakelijk bezoek vanwege de (inter)nationale coronamaatregelen. Utrecht Marketing heeft wel bijgedragen aan zakelijke netwerken middels de '1,5M sessies' in 2020 en de 'perspectief-sessies'	Loopt

	in 2021. Ook bij het herstel na corona wordt Utrecht Marketing betrokken.	
Besteed als Utrecht Marketing meer aandacht aan het verder professionaliseren en (regionaal) uitbouwen van het UCB.	Utrecht Marketing heeft in overleg met gemeente geen prioriteit kunnen geven aan werving van zakelijk bezoek / uitbouwen van UCB vanwege de coronamaatregelen.	Uitgesteld
Stimuleer als gemeente Utrecht het streven van Utrecht Marketing om zoveel mogelijk projecten te ontwikkelen op basis van cofinanciering.	Gemeente steunt de plannen rond de viering van 700 jaar Domtoren. Coronamaatregelen bemoeilijken de mogelijkheden voor projecten met co-financiering.	Loopt
Stimuleer als gemeente dat Utrecht Marketing (nog) meer aandacht en middelen besteedt aan het doen van onderzoek naar “facts and figures” van de toeristische sector en de effectiviteit van haar activiteiten.	Opgenomen in het jaarplan 2021, met performance indicatoren.	Afgerond
Ontwikkel als Utrecht Marketing minimaal tweejaarlijks (beter nog jaarlijks) een agenda voor “blockbusters”.	Voor 2021 en 2022 heeft Utrecht Marketing een aanvullende opdracht gekregen voor de viering van Utrecht 900 jaar.	Afgerond
Ga als Utrecht Marketing op korte termijn aan de slag met het organiseren van meer betrokkenheid van partners.	In 2020 heeft Utrecht Marketing initiatief genomen tot de organisatie van zogenaamde ‘1,5 meter sessies’: digitale bijeenkomsten met Utrechtse instellingen en bedrijven. Voor 2021 is dit opgenomen in het jaarplan.	Afgerond
Formuleer een nieuwe opdracht voor het Brandteam.	Opgenomen in jaarplan 2021. Nieuwe opdracht voor het UBT (Utrecht Brand Team) is geformuleerd, op basis daarvan een kleiner en daadkrachtiger UBT geselecteerd dat inmiddels is gestart.	Afgerond

Gemeente Utrecht

Memo naamswijziging UM

Onderwerp	Afwegingen naamswijziging Stichting Utrecht Marketing
Datum	1 april 2021
Van	Deb Appel

---

1. Aanleiding

In de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 266 van raadsleden Van der Zweth (PvdA), Deldjou Fard (GroenLinks) en Sasbrink (Partij voor de Dieren) van 12 november 2020 over Utrecht Marketing, hebben wij toegezegd de raad te informeren over kosten en mogelijkheden van een naamswijziging van Utrecht Marketing.

De gestelde vraag en het antwoord waren:
Vraag 5
Kan het college de kosten inzichtelijk maken en onderzoeken hoe het mogelijk is een naamswijziging te bewerkstelligen bij de eerstvolgende meerjarenopdracht?

Antwoord 5
Ja, we zullen deze kosten en mogelijkheden inzichtelijk maken op het moment dat wij u betrekken bij het afsluiten van een eventuele meerjarenovereenkomst.

2. Strategische afwegingen

Utrecht Marketing wordt steeds meer een brede marketingorganisatie die allerlei sectoren en doelgroepen bedient, strategisch partner is voor allerlei stakeholders (niet alleen voor de gemeente) en als een reputatiebouwer en kenniscentrum voor stad en regio. Partners van UM in de stad zouden betrokken moeten worden bij de vraag of een nieuwe naam wenselijk is en welke naam dat zou moeten zijn.

Als de inhoudelijke koers (het meerjarenprogramma 2022-2026) voor Utrecht Marketing is bepaald, en als het herstel uit de coronacrisis en de viering van Utrecht 900 jaar en de Vuelta in 2022 is afgewikkeld, kan worden gekeken naar de wenselijkheid van een nieuwe naam. Ook kan dan worden bezien welke organisatienaam het beste past bij die vernieuwde meerjarenstrategie en bij de rollen en doelstellingen van de Stichting.

Een nieuwe naam zou snel (weer) goed bekend moeten zijn bij alle belanghebbenden.

Utrecht onderscheidt zich positief ten opzichte van andere steden in dat het citymarketinglogo onderdeel is van de organisatienaam Utrecht Marketing (zie overzicht onderaan dit memo.) Dit zou behouden moeten blijven in een eventuele nieuwe naam.

3. Kosten (ontwerp en implementatie)

Naamsbekendheid moet na een eventuele naamswijziging worden opgebouwd. Het is belangrijk dat partners weten dat Utrecht Marketing dezelfde rol vervult; dat er niet een 'nieuwe' organisatie is opgericht, maar dat het slechts een naamswijziging betreft. Dit om de zorgvuldig opgebouwde partnerschappen te behouden. Dit vraagt een investering in communicatie met deze belanghebbenden.

Veel on- en offline marketingmiddelen zijn in de in de citybrandinghuisstijl; de Utrecht-stijl die - binnen de hiervoor geldende kaders - ook door partners kan worden gebruikt. Deze kunnen ongewijzigd blijven. Het aantal communicatiemiddelen van de afzender Utrecht Marketing is beperkter. Daardoor zijn kosten van een naamswijziging te overzien. Utrecht Marketing financiert de eventuele naamswijziging naar rato uit de jaarlijkse subsidiebijdragen van economie, cultuur en marketing.

Onderstaande middelen zouden in ieder geval aangepast moeten worden:

- Ontwerp organisatielogo Stichting Utrecht Marketing
- Implementatie op correspondentiemiddelen: briefpapier, enveloppen, visitekaartjes, sjablonen voor overeenkomsten, etc.
- Implementatie in ontwerpen online: www.utrechtmarketing.nl, sjablonen mailings/nieuwsbrieven, e-mail/digitale handtekeningen, powerpoint-sjablonen, intro/outro voor video's, etc.
- Implementatie in publicaties (half)jaarplannen, visuals, kennisupdates, huisstijlhandboek
- On site: signing in en om het kantoor (stadhuis)

Inschatting out-of-pocketkosten aanpassing marketingcommunicatiemiddelen:	€12.500,-
Inschatting communicatie naamsbekendheid:	€ 7.500,-
Totaal kosten ten behoeve van naamswijziging:	€ 20.000,-

In overleg met Utrecht Marketing wordt de eventuele naamswijziging ingepland in een jaar dat valt binnen de nieuwe meerjarenovereenkomst 2022-2026, maar in ieder geval na 2022.

BIJLAGE Benchmark destinatiemarketingorganisaties

De marketingorganisatie	Het citymarketinglogo
amsterdam& partners	I amsterdam.
rotterdam partners	ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.
The Hague. & Partners	Den Haag The Hague
Utrecht Marketing	Utrecht
De citymarketingorganisatie van Eindhoven bestaat sinds 2012 uit twee stichtingen: Stichting 365 gaat over de strategische branding van de regio.	

Stichting 247 gaat over de exploitatie van marketingactiviteiten.   	
MARKETING GRONINGEN De organisatienaam wordt in het speciaal voor citymarketing ontwikkelde lettertype Gronika geschreven.	ER GAAT NIETS BOVEN GRONINGEN

Gemeenteraad

Dossiernummer	1994
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	10.1
Titel	Raadsbrief Regionale huisvestingsverordening: aanvullende gegevens en terugkoppeling regionale bestuurstafel
ID	2153
Behandelend ambtenaar	F.J. Meijer
Telefoon	14 030
E-mail	frank.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	22 juni 2021
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Wonen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	F.J. Meijer	**Datum**	22 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8972345
E-mail	frank.meijer@utrecht.nl	**Onderwerp**	Regionale huisvestingsverordening: aanvullende gegevens en terugkoppeling regionale bestuurstafel
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Wonen

Geachte leden van de raad,

Tijdens de commissievergadering S&R van 27 mei 2021, over de evaluatie van de regionale huisvestingsverordening, hebben wij toegezegd u nader te informeren over:

a) enkele aanvullende cijfers, zowel uit het evaluatierapport van RIGO, alsmede cijfers over omzetten & splitsen, en
b) de voorgestelde aanpassingen van de regionale huisvestingsverordening zoals die op de regionale Bestuurstafel Gezonde Woon- en Leefomgeving (hierna: bestuurstafel) van 9 juni jl. besproken zijn.

De bestuurstafel heeft besloten om voor de regionale huisvestingsverordening een planning te volgen die uiterlijk voor 1 januari 2021 moet leiden tot vaststelling van de huisvestingsverordening door de gemeenteraden in de regio Utrecht. Dat betekent dat er in september 2021 nog een bestuurstafel komt met de definitieve voorstellen voor de aanpassingen, die dan vervolgens in het najaar via de colleges aan de gemeenteraden worden aangeboden ter besluitvorming.
Deze extra bestuurstafel in september geeft de raad de gelegenheid om via een agendering voor een raadsvergadering vóór het zomerreces, nog aandachtspunten mee te geven aan het college.

a) Aanvullende cijfers over loten, de bezettingsnorm, de doorstroming bij de Van Groot naar Beter regeling en omzetten & splitsen

In de commissie Stad en Ruimte van 27 mei zijn een aantal vragen gesteld naar aanleiding van het evaluatierapport van Rigo. De extra gevraagde informatie is door RIGO op een rij gezet en in bijlage 1 van deze brief opgenomen.

De vraag om aanvullende informatie zat onder andere bij de *verlote* woningen in de regio en de gemeente Utrecht, zie deel 2 van de bijlage. De leeftijdsverdeling van de verlote woningen in Utrecht en de regio ontlopen elkaar niet veel: rond de 90% van de verlote woningen gaat naar mensen die jonger zijn dan 35 jaar. Als er gekeken wordt naar huishoudtypes dan valt op dat in gemeente Utrecht er iets meer verloot wordt onder eenpersoonshuishoudens. Dat kan te maken met het relatief grote aandeel van de SSH binnen de verlote woningen.

De CDA vroeg waarom er niet meer vierkamerwoningen zijn vrijgekomen door de Van Groot naar Beter regeling. Wat we wel zien is dat het aantal doorstromers toeneemt: in het RIGO-rapport staat

dat het regionale aandeel doorstromers is gestegen van 30% in 2019 naar 34% in 2020 (en dus ook het absolute aantal omdat totaal aantal toewijzingen toenam). Ook is het aandeel (van 34% naar 38%) en aantal verhuringen van driekamerwoningen tussen 2019 en 2020 toegenomen. Het aandeel vrijgekomen vierkamerwoningen nam echter niet toe. In de analyses zijn geen doorstroomketens in beeld gebracht, wat het lastig maakt om een precies antwoord te geven op de vraag waar dat (nog) niet is gebeurd. Wel is hier navraag gedaan bij de corporaties en Woningnet. Aangegeven wordt dat het aantal vrijgekomen vierkamerwoningen zonder de regeling waarschijnlijk lager was geweest en dat een deel van de vrijgekomen woningen *mogelijk* daarna eerst opgeknapt en/of gesloopt worden, waardoor ze niet weer (direct) in de verhuur terugkomen. Bij herziening van de huisvestingsverordening in 2022/2023 zullen we dit deel van VGNB specifieker gaan onderzoeken.

Een nadere uitsplitsing binnen de leeftijdsgroep 23 t/m 34 jaar was op deze termijn niet mogelijk (vraag van S&S). Bij het volgende traject, in aanloop naar de nieuwe huisvestingsverordening, die uiterlijk 1 juli 2023 moet zijn vastgesteld, zullen we deze groep wel nader specificeren.

Tot slot is door S&S gevraagd naar cijfers over omzetten en splitsen, over de jaren 2018 tot en met 2020:

	Verleende omzettingen	Verleende splitsingen
2018	5	19
2019	6	24
2020	8	18

Na het reces zult u een uitbreidere analyse ontvangen van de omzettingen en splitsingen.

b) Voorgestelde aanpassingen van de regionale huisvestingsverordening zoals besproken bij de regionale Bestuurstafel Gezonde Woon- en Leefomgeving van 9 juni

Hieronder koppelen we u per voorgestelde aanpassing de belangrijkste uitkomsten uit dit overleg terug. Naast het bespreken van deze aanpassingen, is in de bestuurstafel vanuit de gemeente Utrecht de oproep gedaan (mede naar aanleiding van de commissie S&R van 27 mei) om de komende periode versterkt in te zetten op de productie van meer sociale huurwoningen, en om loten meer toe te gaanpassen , juist ook in de regiogemeenten.

1. Mogelijkheid om beperkt voorrang te geven aan huishoudens met een laag middeninkomen in het huursegment hoger dan de tweede aftoppingsgrens.

Landelijk hebben corporaties de ruimte gekregen om meer te differentiëren bij de toewijzing naar inkomens (de zogenaamde 80-10-10 regeling). Om woningzoekenden met een laag middeninkomen (van €40.024 tot €51.199; prijspeil 2021) meer kans te geven, biedt de regionale verordening sinds 2015 de mogelijkheid om bij sociale huurwoningen vanaf de tweede aftoppingsgrens (€678,66; prijspeil 2021), ook lage middeninkomens toe te wijzen. Van het totale aantal verhuringen gaat een paar procent naar deze doelgroep. (zie figuur 3-1, RIGO onderzoek). In de verordening ontbreek echter een voorrangsinstrument hierop, terwijl het op sommige locaties en projecten wel wenselijk kan zijn om dat gericht en beperkt toe te passen. Voorstel is dan ook om hier een kan-bepaling van te maken en dat het college nadere voorwaarden kan stellen aan de inzet van dit instrument.

Het college is voorstander van dergelijk instrument, maar deze dient wel beperkt gebruikt te worden en gemonitord.

2. Mogelijkheid om voorrang primaire doelgroep uit te kunnen zetten

Voor kleine huishoudens in de secundaire doelgroep blijft er in sommige regiogemeenten weinig aanbod over, door de combinatie van de voorrang voor lage inkomens en de bezettingsnorm. Zij maken dan vrijwel alleen kans op kleine woningen in de hogere huurprijsklasse. Om het aanbod daarin te vergroten, kan een corporatie sturen in het huurbeleid door te verhuren boven aftoppingsgrenzen, echter dat is lang niet altijd mogelijk vanwege het puntenstelsel. Voorstel is om de huidige voorrangsregel voor lage inkomens soms uit te kunnen zetten. Voorstel is ook om hier een

kan-bepaling van te maken en dat het college nadere voorwaarden kan stellen aan de inzet van dit instrument.

Dit vraagstuk lijkt in de gemeente Utrecht minder te spelen. Als het ingezet wordt, dan dient het wel beperkt gebruikt te worden en zorgvuldig gemonitord. Voorwaarde is ook dat in het voorafgaande jaar in een gemeente de toewijzingen aan de primaire doelgroep boven de 70% zat, zodat deze inzet niet ten koste gaat van de primaire doelgroep.

3. Bezettingsnorm: trapsgewijs voorrang verlenen bij de toewijzing van grote woningen

Om grote woningen efficiënt toe te wijzen biedt de regionale verordening (sinds 2015) de mogelijkheid om voorrang via bezettingsnormen te hanteren. Daarvoor zijn twee varianten: een eenvoudige variant (1) en een uitgebreide variant (2). Inmiddels maken zes van de zestien gemeenten gebruik van de tweede variant, waaronder de gemeente Utrecht. Het RIG- onderzoek laat zien dat ook grote woningen worden toegewezen aan kleine huishoudens. Dit gebeurt in beide varianten van de bezettingsnorm (variant 1: eenvoudige norm; variant 2 meer diversiteit op kamers-woningtype-gebruiksoppervlakte). In variant 2 worden de grotere woningen wel iets meer toegewezen aan grotere gezinnen dan in variant 1. Variant 2 moest resulteren in een meer passende toewijzing.

Bij deel 2 van de bijlage zijn de absolute cijfers opgenomen over de toewijzing o.b.v. de *bezettingsnorm*, verdeeld naar eengezins- en meergezinswoningen (appartementen) op verzoek van de SP. Dit geeft een beter beeld van de mate waarin bijvoorbeeld vierkamer meergezinswoningen zijn toegewezen aan eenpersoonshuishoudens. In het hoofdrapport van RIGO was al geconstateerd dat het aandeel eenpersoonshuishoudens in alle toewijzingen van vierkamerwoningen (eengezins + meergezins) in de variant 2 gemeenten 25% was (in de gemeente Utrecht lag dat voor deze groep ook op 25%). Door de uitsplitsing naar eengezins- en meergezinswoningen is nu beter te zien dat dat vooral speelt bij de toewijzing van *appartementen* met vier kamers. Van de 286 toegewezen vierkamerappartementen in de gemeente Utrecht (2020), zijn er 113 toegewezen aan eenpersoonshuishoudens: een aandeel van maar liefst 40% (Utrecht wijkt hierin niet af van de andere variant 2 gemeenten).

Dat het aandeel vierkamerappartementen dat toegewezen wordt aan eenpersoonshuishoudens hoger ligt dan bij de eengezinswoningen, komt omdat voor de grotere eengezinswoningen met vier kamers, voorrang wordt verleend aan 3 of meer personen. Bij de vierkamerappartementen wordt nu geen voorrang verleend o.b.v. omvang huishouden.

Voorstel is om variant 2 verder te verbeteren, en wel op de volgende manieren:

3a: verdere invulling van tabel variant 2

In de bijbehorende bezettingsnormtabel is het voorstel om met name een aantal huidige “n.v.t.’s” verder in te vullen, waardoor er met name bij de kleinere appartementen gerichter voorrang kan worden verleend:

		Huishouden naar personen in	
Woonruimte naar kamers	Oppervlakte	Eengezins-woningen	Meergezins-woningen
1 kamer	n.v.t.	1-2 (was 1)	1-2 (was n.v.t.)
2 kamers	< 60 m2	1 of 2	1 of 2 (was n.v.t.)
	> 60 m2	2	1 of 2 (was n.v.t.)
3 kamers	< 60 m2	1 of meer	1 of 2 (was n.v.t.)
	> 60 m2	2 of meer	2 of meer (was n.v.t.)
4 kamers	< 60 m2	2 of meer (was 1 of meer)	2 of meer (was n.v.t.)
	> 60 m2	3 of meer	2 of meer (was n.v.t.)

5 kamers	< 80 m2	3 of meer	3 of meer(was n.v.t.)
	> 80 m2	5 of meer	5 of meer
6 kamers	< 80 m2	5 of meer	5 of meer
	> 80 m2	6 of meer	6 of meer
7 kamers	< 80 m2	6 of meer	6 of meer
	> 80 m2	7 of meer	7 of meer
8 kamers	< 80 m2	7 of meer	7 of meer
	> 80 m2	8 of meer	8 of meer

3b: staffel voorrang woonruimte vanaf 4 of meer kamers in variant 2

Op dit moment wordt in de verordening bij een 5 kamerwoning > 80 m2 bijvoorbeeld voorrang verleend aan een huishouden van 5 of meer. Als deze er niet is, vervalt de voorrang op basis van omvang huishouden en heeft een eenpersoonshuishouden op dat vlak net zoveel kans als een vierpersoonshuishouden. Voorstel om dit ongewenste effect aan te passen: in het voorbeeld wordt dan daarna aangeboden met voorrang aan een vierpersoonshuishouden, daarna aan driepersoons etc.

Het college is positief over de voorgestelde aanpassingen in 3a en 3b. Ten aanzien van 3b wil het college al *vanaf* de 4 kamer woningen die groter zijn dan 60m2, die voorrang met genoemde staffel verlenen. Dus als er bij een grotere vierkamer eengezinswoning geen driepersoonshuishouden (of meer) reageert, dan wordt daarna voorrang verleend aan een tweepersoonshuishouden. Dat is meer in de geest van de regeling en getalsmatig heeft het dan ook meer effect.

Gemeente Utrecht heeft recent aanvullend een nadere regel hierover vastgesteld ter overbrugging van de periode tot de bijgestelde verordening ingaat. Deze beleidsregel is in lijn met bovenstaande, zeker voor de voorgestelde aanpassing onder 3b. De voorgestelde aanpassingen in bovenstaande tabel (3a) gaan verder dan de tijdelijke nadere regel, omdat in bovenstaande tabel de ‘n.v.t.’s’ verder worden ingevuld. In de tijdelijke nadere regel is nog niet gekozen voor die precisering op dat deel, maar is meer ruimte voor de corporaties geboden om voor maximaal 10% van de toewijzingen *tijdelijk* een afwijkende voorrangsregel te hanteren. In de praktijk zal dat veelal betekenen dat corporaties bij de n.v.t. bij de kleinere appartementen, toch een voorrangsregel hanteren (bijvoorbeeld voorrang bij kleinere 3 kamer appartementen aan 1-2 persoons huishoudens).

In de aangepaste verordening gaat de nieuwe bezettingsnormtabel gelden en kan daarnaast nog bij een bepaald percentage woningen worden afgeweken van de tabel. Zie hiervoor het volgende punt.

4. Bij de toepassing van de bezettingsnorm meer ruimte voor maatwerk bieden aan woningcorporaties

Corporaties moeten met de verdere invulling van de tabel nog steeds de ruimte krijgen om af en toe te kunnen afwijken van de bezettingsnorm. Een voorbeeld daarbij is mogelijke geluidsoverlast bij bepaalde appartementen, in combinatie met grote huishoudens. Hoewel een groot deel van dit vraagstuk nu opgevangen wordt door de nadere invulling ‘n.v.t.’ bij meergezins (immers, minder kans op een grote huishoudens in te kleine appartementen), is de ervaring van corporaties dat maatwerk nodig is. Corporaties kennen als geen ander hun bezit en de leefbaarheid binnen de wijk en het complex, en maken daarbij een afweging tussen een doelmatige inzet van de schaarse voorraad en leefbare wijken.

Het college is voorstander van het bieden van maatwerk in afwijking van bezettingsnormtabel. Vraag die nog wel openstaat is in welke mate dat wordt afgesproken. Te denken valt aan een lokale

beleidsregel met een maximering op bijvoorbeeld 5% afwijking van de tabel. In de tijdelijke nadere regel die recent is vastgesteld, is deze ruimte op 10% gezet, maar door de verdere invulling van de n.v.t.'s in de nieuwe verordening, kan een lager percentage waarschijnlijk volstaan.

5. Bij de regeling Van Groot Naar Beter aanvullende voorwaarden opnemen

Om de benutting van grote woningen te verbeteren krijgen doorstromers die een grote woning achterlaten voorrang bij kleine woningen. Sinds 2019 geldt deze regeling Van Groot naar Beter (VGNB) voor alle gemeenten en alle woningzoekenden (voorheen beperkt tot senioren). Hierdoor is het aantal verhuringen met voorrang op basis van VGNB in de regio fors gestegen, van 194 in 2019 naar 559 in 2020. Er worden een aantal aanscherpingen voorgesteld, met name op basis van de ervaringen van de corporaties:

> 5a Beperking van het recht op voorrang tot huurders van verhuurders die hun woningen via WoningNet Regio Utrecht verhuren (dus niet van buiten de regio, en alleen verhuurders aangesloten bij Woningnet, omdat anders het heel lastig is om te controleren of er een grote sociale huurwoning wordt achtergelaten).
> 5b Invoeren van een minimale woonduur van een jaar voordat er recht op voorrang is (om sluiproute te voorkomen via een mogelijk minder aantrekkelijke vierkamerwoning naar een gewilde driekamerwoning, komt beperkt voor)
> 5c Een uitzonderingsmogelijkheid voor nieuwbouwprojecten om de voorrangsregeling niet toe te passen (het komt voor dat bij projecten nieuwe driekamerappartementen voor een groot deel aan VGNB worden toegewezen)
> 5d Een uitzonderingsmogelijkheid voor grote driekamer e*engezins*woningen (deze komen nu soms terecht bij eenpersoonshuishoudens, komt beperkt voor)

Op onderdeel 5akan het college zich goed vinden. De uitzonderingsmogelijkheid op nieuwbouw (5c) wil het college nog nader bekijken. Vraag is onder andere daarbij hoe erg het is dat bij nieuwbouwprojecten soms voor een groot deel VGNB-ers instromen, als doorstroming het hoofddoel is van de regeling. Aangezien 5b en 5d weinig voorkomen, vraagt het college zich af of het zinvol is om deze onderdelen aan te passen.

6. Bij de doorschuifregeling de eis laten vervallen dat er geen sprake mag zijn van een wooncarrière

Om doorstroming binnen een complex mogelijk te maken, biedt de regionale verordening ook de mogelijkheid om gebruik te maken van een doorschuifregeling. In 2020 zijn in totaal slechts 24 woningen aangeboden in zes gemeenten waarbij de doorschuifregeling van toepassing was. In de praktijk leidt het gebruik van het begrip 'geen wooncarrière maken' namelijk tot veel onduidelijkheden. Voorstel is om die voorwaarde in het deel van de huisvestingsverordening te laten vervallen. De regeling is dan beter uit te leggen, is transparanter en minder bewerkelijk voor de corporaties en gemeenten.

Het college is positief over de voorgestelde aanpassing om het begrip wooncarrière te laten vervallen. De versoepeling van regeling kan ten goede komen aan het versterken van de cohesie in sommige complexen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

RIGO Research en Advies
Woon- werk- en leefomgeving

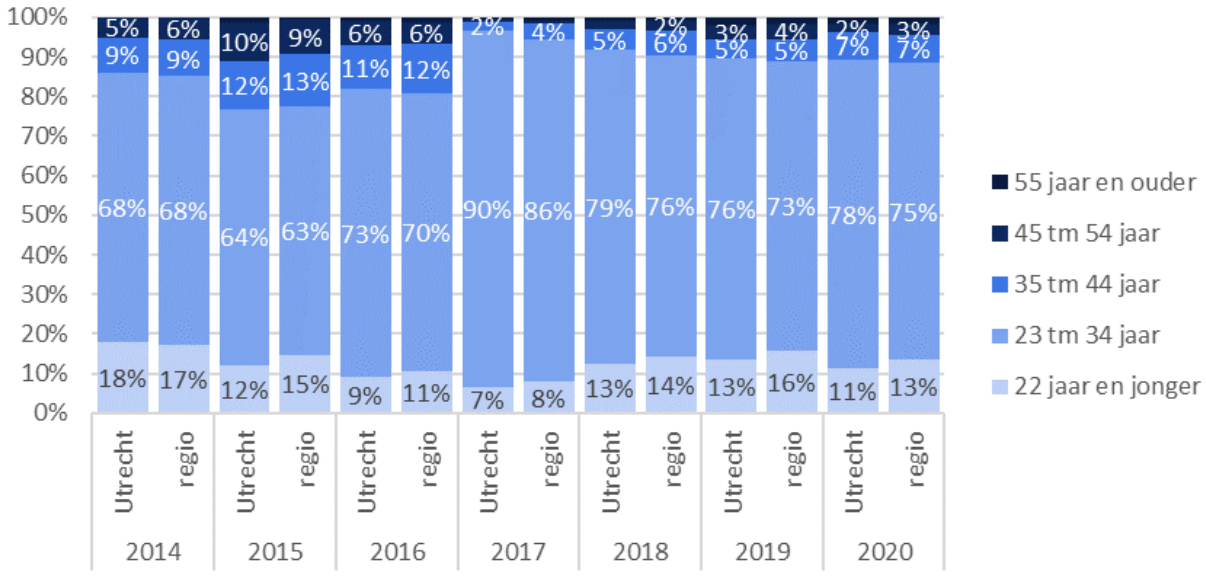
Memo

Van: RIGO

Onderwerp: Aanvullende figuren evaluatie woonruimteverdeling regio Utrecht

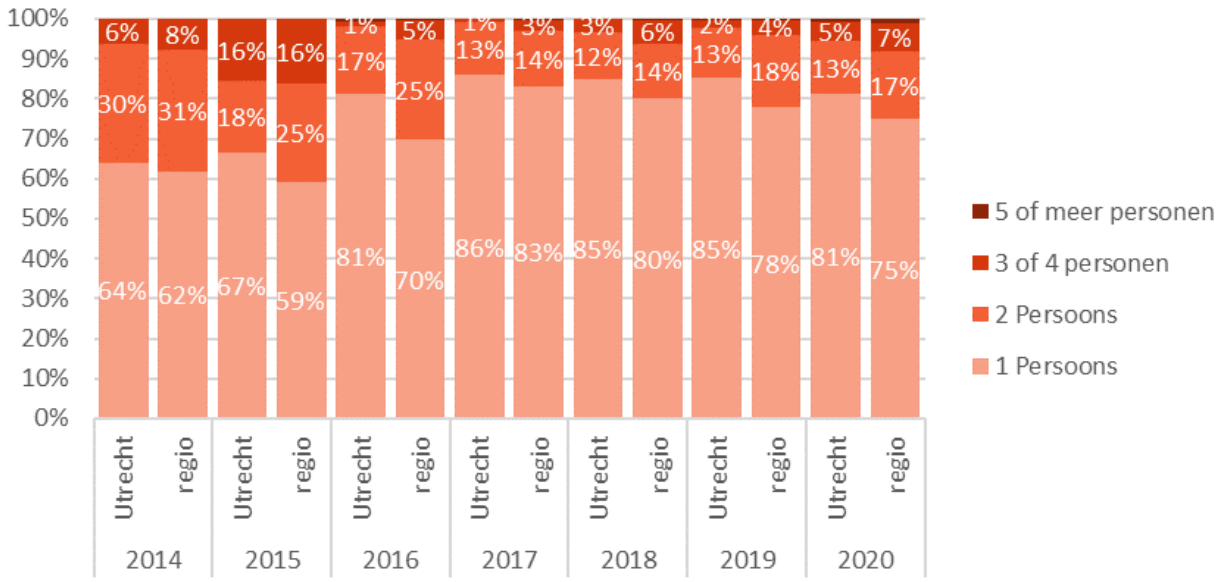
1 Loting

1. Lotingtoewijzingen naar leeftijdsgroep, gemeente Utrecht versus hele regio, 2014-2020



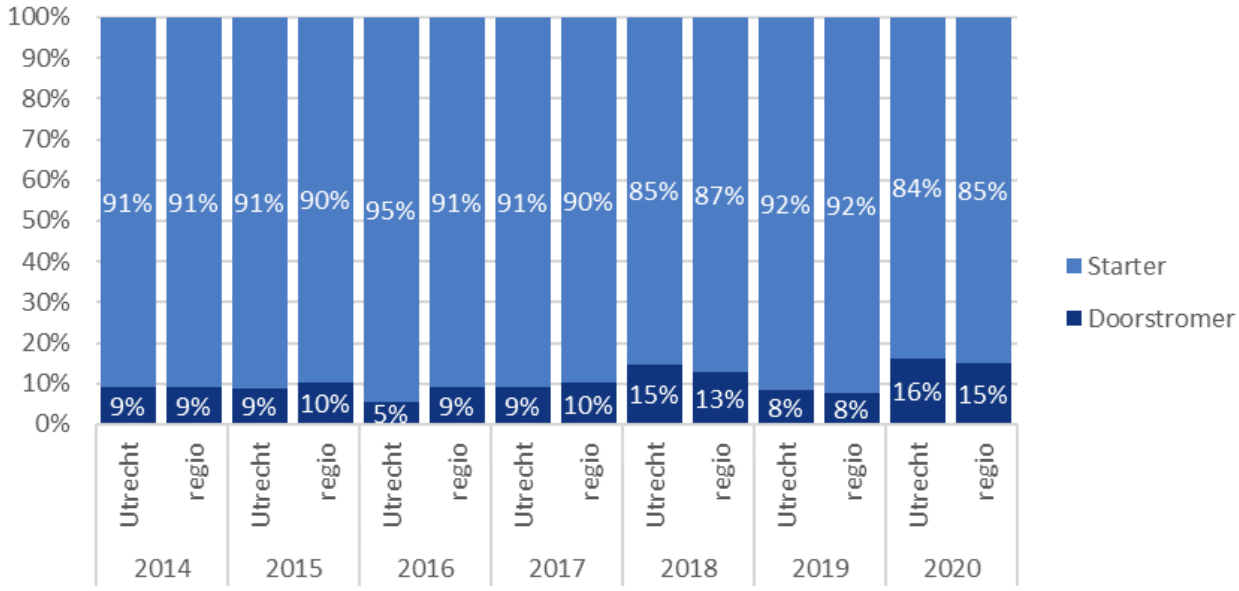
	Klasse leeftijd	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utrecht	22 jaar en jonger	49	11	10	26	47	46	44
	23 tm 34 jaar	185	58	81	352	295	262	303
	35 tm 44 jaar	24	11	12	9	20	16	27
	45 tm 54 jaar	14	9	7	2	8	12	9
	55 jaar en ouder	0	1	1	2	3	7	6
	totaal	272	90	111	391	373	343	389
regio	22 jaar en jonger	66	30	20	35	63	69	73
	23 tm 34 jaar	259	127	133	384	339	321	408
	35 tm 44 jaar	35	27	23	18	27	24	38
	45 tm 54 jaar	22	18	11	4	11	17	16
	55 jaar en ouder	0	1	2	3	4	8	9
	totaal	382	203	189	444	444	439	544

2. Lotingtoewijzingen naar huishoudensgrootte, gemeente Utrecht versus hele regio, 2014-2020



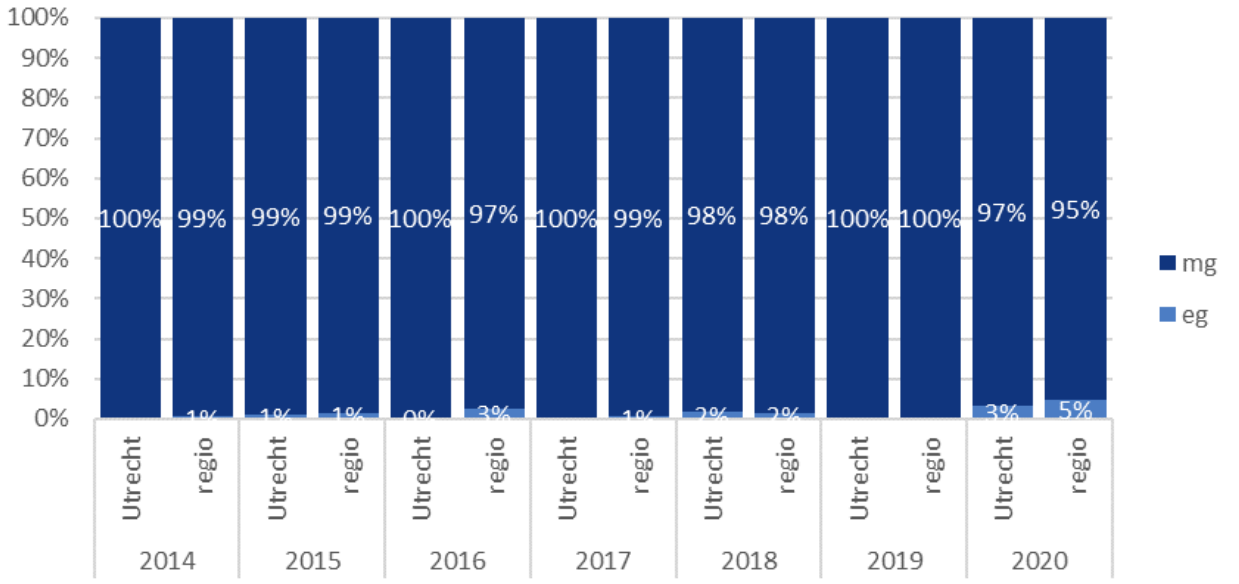
	Huishoudensamenstelling	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utrecht	1 Persoons	174	60	90	336	316	292	316
	2 Persoons	81	16	19	52	44	43	51
	3 of 4 personen	17	14	1	3	13	7	19
	5 of meer personen	0	0	1	0	0	1	3
	totaal	272	90	111	391	373	343	389
regio	1 Persoons	236	120	132	369	355	342	407
	2 Persoons	117	50	47	61	61	79	93
	3 of 4 personen	29	33	9	13	27	17	38
	5 of meer personen	0	0	1	1	1	1	6
	totaal	382	203	189	444	444	439	544

3. Lotingtoewijzingen naar starters-doorstromers, gemeente Utrecht versus hele regio, 2014-2020



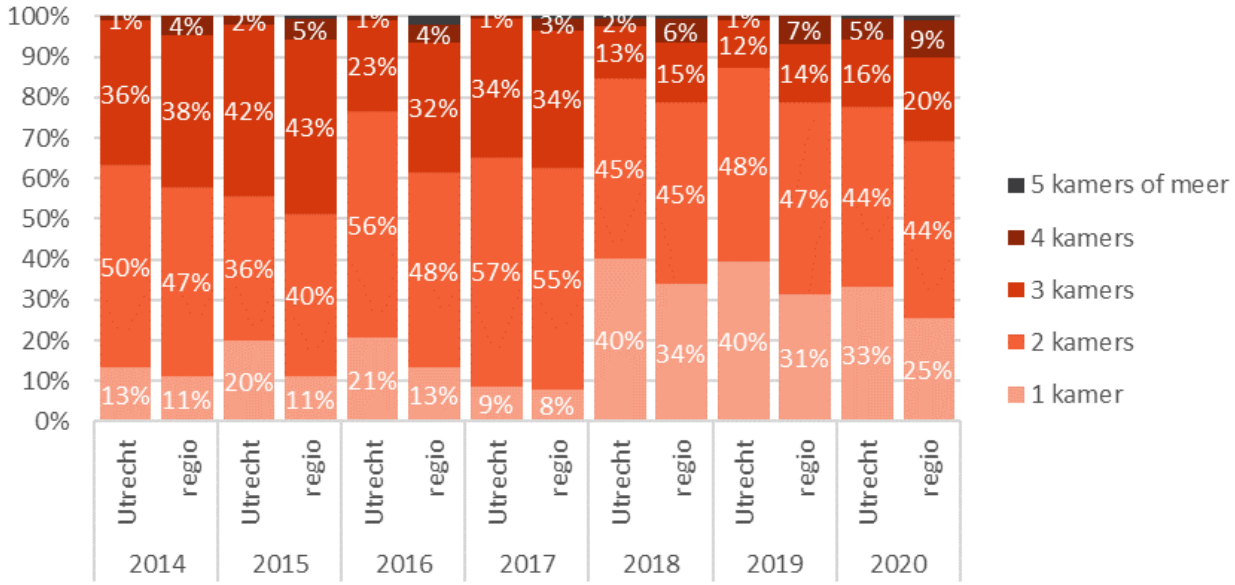
	Label Woningzoekende	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utrecht	Doorstromer	25	8	6	36	55	29	63
	Starter	247	82	105	355	318	314	326
	totaal	272	90	111	391	373	343	389
regio	Doorstromer	35	21	17	45	57	34	82
	Starter	347	182	172	399	387	405	462
	totaal	382	203	189	444	444	439	544

4. Lotingtoewijzingen naar woonvorm, gemeente Utrecht versus hele regio, 2014-2020



	woningtype	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utrecht	eg	1	1	0	0	7	1	13
	mg	271	89	111	391	366	342	376
	totaal	272	90	111	391	373	343	389
regio	eg	2	3	5	3	7	1	26
	mg	380	200	184	441	437	438	518
	totaal	382	203	189	444	444	439	544

5. Lotingtoewijzingen naar kamertal, gemeente Utrecht versus hele regio, 2014-2020



	Klasse kamers	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utrecht	1 kamer	36	18	23	34	150	136	130
	2 kamers	136	32	62	221	166	163	173
	3 kamers	97	38	25	134	48	41	63
	4 kamers	3	2	1	2	7	3	21
	5 kamers of meer	0	0	0	0	2	0	2
	totaal	272	90	111	391	373	343	389
regio	1 kamer	43	23	25	35	151	138	138
	2 kamers	178	81	91	243	199	208	239
	3 kamers	144	87	61	151	65	63	111
	4 kamers	17	11	8	13	27	30	51
	5 kamers of meer	0	1	4	2	2	0	5
	totaal	382	203	189	444	444	439	544

2 Bezettingsnorm

6. Toewijzingen naar gebied, woningtype, aantal kamers en aantal personen (absoluut)

gebied	woningtype	aantal kamers	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 en meer pers.	totaal
Utrecht	mg	1 kamer	170	10	1	0	0	181
		2 kamers	494	77	5	0	0	576
		3 kamers	611	206	44	24	5	890
		4 kamers	113	54	64	37	18	286
		5+ kmrs.	4	1	2	6	15	28
		totaal	**1392**	**348**	**116**	**67**	**38**	**1961**
	eg	1 kamer	0	0	0	0	0	0
		2 kamers	5	0	0	0	0	5
		3 kamers	16	15	11	9	1	52
		4 kamers	22	31	88	68	56	265
		5+ kmrs.	1	0	8	8	20	37
		totaal	**44**	**46**	**107**	**85**	**77**	**359**
alle variant 2 gemeenten	mg	1 kamer	189	10	1	0	0	200
		2 kamers	743	114	5	0	0	862
		3 kamers	776	306	56	29	7	1174
		4 kamers	169	91	85	47	21	413
		5+ kmrs.	5	4	3	8	18	38
		totaal	**1882**	**525**	**150**	**84**	**46**	**2687**
	eg	1 kamer	1	0	0	0	0	1
		2 kamers	15	2	0	0	0	17
		3 kamers	36	33	26	15	1	111
		4 kamers	44	36	189	108	68	445
		5+ kmrs.	6	0	21	14	74	115
		totaal	**102**	**71**	**236**	**137**	**143**	**689**

7. Toewijzingen naar gebied, woningtype, aantal kamers en aantal personen (percentueel)

gebied	woningtype	aantal kamers	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 en meer pers.	totaal
Utrecht	mg	1 kamer	94%	6%	1%	0%	0%	100%
		2 kamers	86%	13%	1%	0%	0%	100%
		3 kamers	69%	23%	5%	3%	1%	100%
		4 kamers	40%	19%	22%	13%	6%	100%
		5+ kmrs.	14%	4%	7%	21%	54%	100%
		totaal	**71%**	**18%**	**6%**	**3%**	**2%**	**100%**
	eg	1 kamer	-	-	-	-	-	-
		2 kamers	100%	0%	0%	0%	0%	100%
		3 kamers	31%	29%	21%	17%	2%	100%
		4 kamers	8%	12%	33%	26%	21%	100%
		5+ kmrs.	3%	0%	22%	22%	54%	100%
		totaal	**12%**	**13%**	**30%**	**24%**	**21%**	**100%**
alle variant 2 gemeenten	mg	1 kamer	95%	5%	1%	0%	0%	100%
		2 kamers	86%	13%	1%	0%	0%	100%
		3 kamers	66%	26%	5%	2%	1%	100%
		4 kamers	41%	22%	21%	11%	5%	100%
		5+ kmrs.	13%	11%	8%	21%	47%	100%
		totaal	**70%**	**20%**	**6%**	**3%**	**2%**	**100%**
	eg	1 kamer	100%	0%	0%	0%	0%	100%
		2 kamers	88%	12%	0%	0%	0%	100%
		3 kamers	32%	30%	23%	14%	1%	100%
		4 kamers	10%	8%	42%	24%	15%	100%
		5+ kmrs.	5%	0%	18%	12%	64%	100%
		totaal	**15%**	**10%**	**34%**	**20%**	**21%**	**100%**

Gemeenteraad

Dossiernummer	1907
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	11.1
Titel	Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord
ID	1962
Behandelend ambtenaar	M. Langevoort
Telefoon	0302863513
E-mail	m.langevoort@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Geocodering	Overvecht
Thema	Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Ooijen
Beleidsveld	Sport
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Asiel en integratie, Cultuur, MBO, Onderwijs, Sport/06-24862310

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	8 juni 2021
Commissie Mens en Samenleving	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

ZUILENSE RING

Veld 16
- gras
- voetbal

Veld 17
nieuw te bouwen voetbal KNVB
Kunstgras hoofdveld 105 x 68 m
nog nader uit te werken

Veld 18
nieuw te bouwen multifunctioneel
kunstgrasveld geschikt voor
KNVB 8 tegen 8 (onder 11 en onder 12) en
7 tegen 7 senioren wedstrijden
veld is 42,5 x 60 m en met verplichte uitloop
minimaal 46,5 x 64 m
nader in detail uit te werken

Veld 15
- gras

Veld 14
- gras

Veld 13
- gras

Veld 12
- gras

Veld 19
- tennis

gebouw FC Utrecht

gebouw / Veld 20
- streethockey

Kl = Kleedkamer

Ka = Kantine

uitloopstrook 4m

haag aan buitenzijde terreinafscheiding hekwerk

terreinafscheiding hekwerk 2 m hoog

grasbetonstenen (groene uitstraling) bereikbaarheid (noad) veld 16 en 17 en veld 13, 14 en 15.

ballenvanger 5 m hoog

Grindkoffer

Bestaande hoogte ~0.50/~0.60NAP

~0.25 NAP

+0.10 NAP

Looppoort 1.20 Hoekpaal

Dwarsrichting verkeersdrempel 4.00 meter

Fietsenstalling nader in te richten

planten 2 bomen entree FC Utrecht

planten 2 bomen eiken

verkeersdrempel op asfalt

auto achteruitrij drempel en nood voorzieningen poort bereikbaarheid veld 18

anti parkeerhekwerk ter bescherming tennishekwerk

2 x verkeersdrempel op asfalt

aanbrengen palen / geleidinghekwerk bescherming streethockey hal

parkeerplaatsen verdiepen

plaatsen thermoplast belijning 15 km zone en bebording

pad handhaven

Poort 4 meters

Poort 6 meters

Poort 8 meters

Poort 10 meters

Poort 12 meters

Poort 14 meters

Poort 16 meters

Poort 18 meters

Poort 20 meters

Poort 22 meters

Poort 24 meters

Poort 26 meters

Poort 28 meters

Poort 30 meters

Poort 32 meters

Poort 34 meters

Poort 36 meters

Poort 38 meters

Poort 40 meters

Poort 42 meters

Poort 44 meters

Poort 46 meters

Poort 48 meters

Poort 50 meters

Poort 52 meters

Poort 54 meters

Poort 56 meters

Poort 58 meters

Poort 60 meters

Poort 62 meters

Poort 64 meters

Poort 66 meters

Poort 68 meters

Poort 70 meters

Poort 72 meters

Poort 74 meters

Poort 76 meters

Poort 78 meters

Poort 80 meters

Poort 82 meters

Poort 84 meters

Poort 86 meters

Poort 88 meters

Poort 90 meters

Poort 92 meters

Poort 94 meters

Poort 96 meters

Poort 98 meters

Poort 100 meters

Poort 102 meters

Poort 104 meters

Poort 106 meters

Poort 108 meters

Poort 110 meters

Poort 112 meters

Poort 114 meters

Poort 116 meters

Poort 118 meters

Poort 120 meters

Poort 122 meters

Poort 124 meters

Poort 126 meters

Poort 128 meters

Poort 130 meters

Poort 132 meters

Poort 134 meters

Poort 136 meters

Poort 138 meters

Poort 140 meters

Poort 142 meters

Poort 144 meters

Poort 146 meters

Poort 148 meters

Poort 150 meters

Poort 152 meters

Poort 154 meters

Poort 156 meters

Poort 158 meters

Poort 160 meters

Poort 162 meters

Poort 164 meters

Poort 166 meters

Poort 168 meters

Poort 170 meters

Poort 172 meters

Poort 174 meters

Poort 176 meters

Poort 178 meters

Poort 180 meters

Poort 182 meters

Poort 184 meters

Poort 186 meters

Poort 188 meters

Poort 190 meters

Poort 192 meters

Poort 194 meters

Poort 196 meters

Poort 198 meters

Poort 200 meters

Poort 202 meters

Poort 204 meters

Poort 206 meters

Poort 208 meters

Poort 210 meters

Poort 212 meters

Poort 214 meters

Poort 216 meters

Poort 218 meters

Poort 220 meters

Poort 222 meters

Poort 224 meters

Poort 226 meters

Poort 228 meters

Poort 230 meters

Poort 232 meters

Poort 234 meters

Poort 236 meters

Poort 238 meters

Poort 240 meters

Poort 242 meters

Poort 244 meters

Poort 246 meters

Poort 248 meters

Poort 250 meters

Poort 252 meters

Poort 254 meters

Poort 256 meters

Poort 258 meters

Poort 260 meters

Poort 262 meters

Poort 264 meters

Poort 266 meters

Poort 268 meters

Poort 270 meters

Poort 272 meters

Poort 274 meters

Poort 276 meters

Poort 278 meters

Poort 280 meters

Poort 282 meters

Poort 284 meters

Poort 286 meters

Poort 288 meters

Poort 290 meters

Poort 292 meters

Poort 294 meters

Poort 296 meters

Poort 298 meters

Poort 300 meters

Poort 302 meters

Poort 304 meters

Poort 306 meters

Poort 308 meters

Poort 310 meters

Poort 312 meters

Poort 314 meters

Poort 316 meters

Poort 318 meters

Poort 320 meters

Poort 322 meters

Poort 324 meters

Poort 326 meters

Poort 328 meters

Poort 330 meters

Poort 332 meters

Poort 334 meters

Poort 336 meters

Poort 338 meters

Poort 340 meters

Poort 342 meters

Poort 344 meters

Poort 346 meters

Poort 348 meters

Poort 350 meters

Poort 352 meters

Poort 354 meters

Poort 356 meters

Poort 358 meters

Poort 360 meters

Poort 362 meters

Poort 364 meters

Poort 366 meters

Poort 368 meters

Poort 370 meters

Poort 372 meters

Poort 374 meters

Poort 376 meters

Poort 378 meters

Poort 380 meters

Poort 382 meters

Poort 384 meters

Poort 386 meters

Poort 388 meters

Poort 390 meters

Poort 392 meters

Poort 394 meters

Poort 396 meters

Poort 398 meters

Poort 400 meters

Poort 402 meters

Poort 404 meters

Poort 406 meters

Poort 408 meters

Poort 410 meters

Poort 412 meters

Poort 414 meters

Poort 416 meters

Poort 418 meters

Poort 420 meters

Poort 422 meters

Poort 424 meters

Poort 426 meters

Poort 428 meters

Poort 430 meters

Poort 432 meters

Poort 434 meters

Poort 436 meters

Poort 438 meters

Poort 440 meters

Poort 442 meters

Poort 444 meters

Poort 446 meters

Poort 448 meters

Poort 450 meters

Poort 452 meters

Poort 454 meters

Poort 456 meters

Poort 458 meters

Poort 460 meters

Poort 462 meters

Poort 464 meters

Poort 466 meters

Poort 468 meters

Poort 470 meters

Poort 472 meters

Poort 474 meters

Poort 476 meters

Poort 478 meters

Poort 480 meters

Poort 482 meters

Poort 484 meters

Poort 486 meters

Poort 488 meters

Poort 490 meters

Poort 492 meters

Poort 494 meters

Poort 496 meters

Poort 498 meters

Poort 500 meters

Poort 502 meters

Poort 504 meters

Poort 506 meters

Poort 508 meters

Poort 510 meters

Poort 512 meters

Poort 514 meters

Poort 516 meters

Poort 518 meters

Poort 520 meters

Poort 522 meters

Poort 524 meters

Poort 526 meters

Poort 528 meters

Poort 530 meters

Poort 532 meters

Poort 534 meters

Poort 536 meters

Poort 538 meters

Poort 540 meters

Poort 542 meters

Poort 544 meters

Poort 546 meters

Poort 548 meters

Poort 550 meters

Poort 552 meters

Poort 554 meters

Poort 556 meters

Poort 558 meters

Poort 560 meters

Poort 562 meters

Poort 564 meters

Poort 566 meters

Poort 568 meters

Poort 570 meters

Poort 572 meters

Poort 574 meters

Poort 576 meters

Poort 578 meters

Poort 580 meters

Poort 582 meters

Poort 584 meters

Poort 586 meters

Poort 588 meters

Poort 590 meters

Poort 592 meters

Poort 594 meters

Poort 596 meters

Poort 598 meters

Poort 600 meters

Poort 602 meters

Poort 604 meters

Poort 606 meters

Poort 608 meters

Poort 610 meters

Poort 612 meters

Poort 614 meters

Poort 616 meters

Poort 618 meters

Poort 620 meters

Poort 622 meters

Poort 624 meters

Poort 626 meters

Poort 628 meters

Poort 630 meters

Poort 632 meters

Poort 634 meters

Poort 636 meters

Poort 638 meters

Poort 640 meters

Poort 642 meters

Poort 644 meters

Poort 646 meters

Poort 648 meters

Poort 650 meters

Poort 652 meters

Poort 654 meters

Poort 656 meters

Poort 658 meters

Poort 660 meters

Poort 662 meters

Poort 664 meters

Poort 666 meters

Poort 668 meters

Poort 670 meters

Poort 672 meters

Poort 674 meters

Poort 676 meters

Poort 678 meters

Poort 680 meters

Poort 682 meters

Poort 684 meters

Poort 686 meters

Poort 688 meters

Poort 690 meters

Poort 692 meters

Poort 694 meters

Poort 696 meters

Poort 698 meters

Poort 700 meters

Poort 702 meters

Poort 704 meters

Poort 706 meters

Poort 708 meters

Poort 710 meters

Poort 712 meters

Poort 714 meters

Poort 716 meters

Poort 718 meters

Poort 720 meters

Poort 722 meters

Poort 724 meters

Poort 726 meters

Poort 728 meters

Poort 730 meters

Poort 732 meters

Poort 734 meters

Poort 736 meters

Poort 738 meters

Poort 740 meters

Poort 742 meters

Poort 744 meters

Poort 746 meters

Poort 748 meters

Poort 750 meters

Poort 752 meters

Poort 754 meters

Poort 756 meters

Poort 758 meters

Poort 760 meters

Poort 762 meters

Poort 764 meters

Poort 766 meters

Poort 768 meters

Poort 770 meters

Poort 772 meters

Poort 774 meters

Poort 776 meters

Poort 778 meters

Poort 780 meters

Poort 782 meters

Poort 784 meters

Poort 786 meters

Poort 788 meters

Poort 790 meters

Poort 792 meters

Poort 794 meters

Poort 796 meters

Poort 798 meters

Poort 800 meters

Poort 802 meters

Poort 804 meters

Poort 806 meters

Poort 808 meters

Poort 810 meters

Poort 812 meters

Poort 814 meters

Poort 816 meters

Poort 818 meters

Poort 820 meters

Poort 822 meters

Poort 824 meters

Poort 826 meters

Poort 828 meters

Poort 830 meters

Poort 832 meters

Poort 834 meters

Poort 836 meters

Poort 838 meters

Poort 840 meters

Poort 842 meters

Poort 844 meters

Poort 846 meters

Poort 848 meters

Poort 850 meters

Poort 852 meters

Poort 854 meters

Poort 856 meters

Poort 858 meters

Poort 860 meters

Poort 862 meters

Poort 864 meters

Poort 866 meters

Poort 868 meters

Poort 870 meters

Poort 872 meters

Poort 874 meters

Poort 876 meters

Poort 878 meters

Poort 880 meters

Poort 882 meters

Poort 884 meters

Poort 886 meters

Poort 888 meters

Poort 890 meters

Poort 892 meters

Poort 894 meters

Poort 896 meters

Poort 898 meters

Poort 900 meters

Poort 902 meters

Poort 904 meters

Poort 906 meters

Poort 908 meters

Poort 910 meters

Poort 912 meters

Poort 914 meters

Poort 916 meters

Poort 918 meters

Poort 920 meters

Poort 922 meters

Poort 924 meters

Poort 926 meters

Poort 928 meters

Poort 930 meters

Poort 932 meters

Poort 934 meters

Poort 936 meters

Poort 938 meters

Poort 940 meters

Poort 942 meters

Poort 944 meters

Poort 946 meters

Poort 948 meters

Poort 950 meters

Poort 952 meters

Poort 954 meters

Poort 956 meters

Poort 958 meters

Poort 960 meters

Poort 962 meters

Poort 964 meters

Poort 966 meters

Poort 968 meters

Poort 970 meters

Poort 972 meters

Poort 974 meters

Poort 976 meters

Poort 978 meters

Poort 980 meters

Poort 982 meters

Poort 984 meters

Poort 986 meters

Poort 988 meters

Poort 990 meters

Poort 992 meters

Poort 994 meters

Poort 996 meters

Poort 998 meters

Poort 1000 meters

Maten in meters tenzij anders vermeld, peilmaten in meters t.o.v. NAP

opdrachtgever:
Gemeente Utrecht

project:
Sportpark Overvecht-Noord - Manitobadreef 8

onderdeel:
Herinrichting sportpark Overvecht Noord

status:	Definitief	datum:		
getekend:	MB	12-04-2021		
gecontroleerd:				
gezien:				
formaat:	schaal:	bladnr:	versie:	tek.nr:
	1 op 1000	1 - 1	V-1	overvecht noord herinrichtingplan 13-04-2021 definitief.dwg

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Langevoort	**Datum**	23 April 2021
Doorkiesnummer	0302863513	**Kenmerk**	8772803
E-mail	m.langevoort@utrecht.nl	**Onderwerp**	Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Sport

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over de inrichting van sportpark Overvecht-Noord naar aanleiding van de komst van twee nieuwe gebruikers op het park. In uw motie M214 heeft u gevraagd naar een plan van aanpak voor de ingebruikname van het sportpark Overvecht Noord. Met deze brief informeren wij u over dit plan. Vanaf het sportjaar 2021-2022 zijn er op sportpark Overvecht Noord in totaal 5 gebruikers: FC Utrecht, EDO, URV, TAU en Disaster.

Aanpak
Het afgelopen half jaar is samengewerkt met de verenigingen op het park, FC Utrecht en Sport Utrecht om te komen tot een inrichting die zoveel mogelijk aansluit bij de wensen van alle belanghebbenden. Op basis van gesprekken met alle gebruikers, de gemeentelijke kaders voor voetbaltraining en -wedstrijdcapaciteit en de Utrechtse parkeernorm zijn alle mogelijke scenario's voor een veldindeling opgesteld en is onderbouwd hoe deze tot stand zijn gekomen. Ook is op basis daarvan het onderwerp parkeren uitgewerkt en is kort het kleedkamer gebruik aan de orde gekomen.

Met alle gebruikers zijn de door de gemeente uitgewerkte scenario's voor de veldindeling besproken. Deze veldindeling is feitelijk alleen van belang voor EDO en URV. Het scenario waarbij kunstgras wordt gerealiseerd op het hoofdveld van EDO (veld 17 op de bijlage) en op het trainingsveld/7*7 wedstrijdveld in het midden van het sportpark, had de voorkeur van EDO en kon op voldoende steun rekenen van URV. Het grasveld dat EDO gebruikt (veld 16 op de bijlage) wordt gerenoveerd. Aanleg van een kunstgras voetbalveld is nodig en mogelijk als gevolg van de komst van FC Utrecht, die de kosten van de aanleg op zich neemt.
EDO krijgt in dit scenario voldoende ruimte voor haar huidige teams om te trainen en wedstrijden te spelen en ook de mogelijkheid om te groeien. Voor groei dient EDO maximaal gebruik te maken van de beschikbare trainingsdagen (maandag tot en met donderdag) en de tijden dat er wedstrijden gespeeld kunnen worden op (vrijdagavond en) zaterdag. Er is in dit scenario rekening gehouden met

het feit dat EDO de keuze maakt om wedstrijden niet te spreiden over het weekend maar alleen op zaterdag te spelen en niet op zondag.

EDO blijft de wens uitspreken om daarnaast op zaterdagmiddag het veld van URV structureel te gebruiken voor wedstrijden. EDO wil graag een compact wedstrijdschema op de zaterdag voor een lagere belasting van de vrijwilligers en om de verenigingscultuur van EDO te behouden. URV wil daaraan meewerken maar kan het veld zaterdagmiddag niet structureel missen. Voor URV zijn de zaterdagen noodzakelijk voor het plannen van wedstrijden en bijeenkomsten.

Uiteindelijk is besloten dat EDO één zaterdagmiddag per maand vanaf 13 uur gebruik kan maken van het URV-veld. Op deze manier wordt EDO tegemoetgekomen om af en toe een meer gecomprimeerd programma in te kunnen plannen en heeft URV nog steeds voldoende ruimte om haar activiteiten te organiseren.

Parkeren
Er zijn zorgen bij de gebruikers over de beschikbare parkeerruimte. Naar aanleiding van de gesprekken met de gebruikers, is gezocht naar een optimale benutting van de beschikbare ruimte. In de restruimten van het park zijn inmiddels extra plekken gevonden. In totaal zijn er 120 parkeerplaatsen mogelijk naast de parkeerplaatsen voor FC Utrecht. FC Utrecht heeft 37 parkeerplaatsen tot haar beschikking die afgesloten kunnen worden in het belang van de veiligheid voor haar spelers. Als FC Utrecht niet aanwezig is, zijn deze plaatsen ook voor de rest van het park beschikbaar. De Utrechtse parkeernorm voor sportpark Overvecht Noord is 102. Hiermee zijn de zorgen van de gebruikers op het park niet weg. Dat er vooral op zaterdagen soms krapte is qua parkeerplaatsen is waarschijnlijk, vooral als alle gebruikers aanwezig zijn. Op verschillende sportparken in Utrecht is er sprake van een parkeerpiek en/of knelpunt op zaterdagen, voor sportpark Overvecht Noord is dat niet anders. Onze insteek is om schaarse ruimte optimaal te benutten. Daarin past het niet om de hoeveelheid parkeerruimte aan te passen aan piekmomenten. Mede daarom stimuleren wij andere vormen van vervoer, en zullen op het sportpark enkele fietsenstallingen bij de kantines worden gerealiseerd.

Vervolg
Tot en met de zomervakantie 2021 staan de volgende stappen gepland:

- Aanbesteding en aanleggen kunstgras op hoofdveld (veld 17) en de kooi (veld 18) ;
- FC Utrecht realiseert haar eigen accommodatie en velden;
- Opstellen van kleedkamerplan voor het park en het gebruik ervan door de verenigingen;
- Opstellen afspraken en structuur voor gebruikers overleggen;
- Uitvoering geven aan het inrichtingsplan, onder meer plaatsen van hekken en aanleg parkeerplaatsen (zie inpassingstekening in de bijlage).
- De verenigingen worden daarbij ondersteund door een gemeentelijke projectleider en Sport Utrecht

Er wordt nog een parkeerdrukmeting gehouden op het moment dat het park volledig in gebruik is, zodat objectief kan worden vastgesteld of en wanneer er sprake is van een parkeerknelpunt. Op basis van deze meting kan dan bekeken worden of er maatwerk mogelijk is. Te denken valt dan aan bijvoorbeeld parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein of elders in de omgeving van het sportpark. Ook wordt een planning opgesteld wanneer het logisch is grasveld 2 te renoveren. Op langere termijn realiseren we ook de aanpassingen van de kleedkamergebouwen op basis van het bovengenoemde

kleedkamerplan. Alle voorgenomen activiteiten plannen we en voeren we uit in overleg en afstemming met de gebruikers van het sportpark.

Bezwaarprocedure omgevingsvergunning
De verenigingen EDO en Disaster hebben bezwaar gemaakt tegen de verleende tijdelijke omgevingsvergunning voor een accommodatie gebouw en ballenvangers van FC Utrecht en een verleende vergunning voor het kappen van een boom. In afwachting van de behandeling van de bezwarenprocedure is EDO daarnaast een voorlopige voorziening procedure gestart. Op 5 maart heeft de voorlopige voorzieningenrechter uitspraak gedaan en heeft het verzoek van EDO afgewezen. Dat betekent dat de vergunningen van kracht blijven en FC Utrecht voor eigen risico en rekening verder kon met de bouwwerkzaamheden in afwachting van de beslissing in de bodemprocedure. Dinsdag 17 maart 2021 heeft de hoorzitting n.a.v. de ontvangen bezwaarschiften tegen de verleende omgevingsvergunningen plaatsgevonden en is aanvullende informatie rondom het parkeren aan bezwaarmakers voorgelegd. Binnen enkele weken wordt een beslissing verwacht. Tegen deze beslissing is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Tot slot
De verdichting van de stad zorgt ervoor dat we maximaal gebruik moeten maken van bestaande en nieuwe sportcapaciteit. Deze opgave vraagt aanpassingsvermogen van alle betrokken partijen. Verenigingen wordt bijvoorbeeld gevraagd om een sportpark samen te gebruiken of keuzes te maken wat betreft hun profiel en bijbehorende leden. Waar tijdens bijeenkomsten over de toekomst van het voetbal (Toekomst voetbal) begrip is voor de opgave om de beschikbare ruimte in Utrecht zo efficiënt en optimaal mogelijk te verdelen, blijkt dit weerbarstig in de dagelijkse praktijk waar de gevraagde aanpassingen concreet en reëel worden. Dit betekent voor ons dat we in de toekomst bij veranderingen op andere parken meer aandacht en tijd moeten besteden in de aanloop hiernaartoe.

De opgave om sportparken maximaal te benutten krijgt met de komst van URV en FC Utrecht op het sportpark Overvecht Noord concrete invulling. We verwachten dat de komst van FC Utrecht een positieve uitwerking heeft voor de wijk Overvecht. We gaan uit van een mooie bruisende toekomst voor sportpark Overvecht Noord en al haar gebruikers.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeenteraad

Dossiernummer	2011
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	11.2
Titel	Raadsbrief Tijdelijke situatie sportpark Overvecht Noord
ID	2170
Behandelend ambtenaar	M. Langevoort, G Mulders
Telefoon	030 286 3307
E-mail	14 030
Datum collegebesluit	25 juni 2021
Geocodering	Noordoost
Thema	Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Ooijen
Beleidsveld	Sport
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Asiel en integratie, Cultuur, MBO, Onderwijs, Sport/06-24862310

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mens en Samenleving	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Langevoort, G Mulders	**Datum**	25 juni 2021
Doorkiesnummer	030 286 3307	**Kenmerk**	8772803
E-mail	14 030	**Onderwerp**	Tijdelijke situatie sportpark Overvecht Noord
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Sport

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over de tijdelijke situatie op sportpark Overvecht Noord, zoals aan u toegezegd tijdens uw Raadsvergadering op 17 juni 2021 bij bespreking van motie 110. Er is een nieuwe ontwikkeling. De verhuizing van de Utrechtse Rashonden Vereniging (URV) naar sportpark Overvecht Noord moet met ruim een half jaar worden uitgesteld omdat we meer tijd nodig hebben vanwege een wettelijk vereist flora-en faunaonderzoek, het kunnen aanvragen van de vergunning veldverlichting daarna en waarna de veldverlichting kan worden geplaatst.

De aanleg van het kunstgras op het hoofdveld van USC EDO is 21 juni gestart, deze is naar verwachting medio augustus klaar. Vanwege het nog lopende flora- en fauna onderzoek kan de benodigde verlichting -die spelen in de avonduren mogelijk maakt- nog niet worden geplaatst.
Uit het QuickScan Flora en Faunaonderzoek in dit voorjaar is gebleken dat er een vervolgonderzoek naar mogelijke aanwezigheid van vleermuizen op en rond het park alsnog nodig is. Dit onderzoek loopt en wordt eind september afgerond, waarna indien nodig maatregelen getroffen kunnen worden en de vergunningen voor het plaatsen van de veldverlichting kunnen worden aangevraagd. De benodigde vergunning voor het plaatsen van de veldverlichting kan pas worden aangevraagd als er volledige duidelijkheid is over de aanwezigheid van vleermuizen eind september. Deze volgordelijkheid en de gevolgen op diverse planningen in dit project zijn ambtelijk onvoldoende onderkend. Om dit in andere projecten te voorkomen, nemen we de planning van lopende sportprojecten nog eens kritisch onder de loep op dit aspect. Deze les nemen we ook mee voor toekomstige projecten.

Het gevolg hiervan is dat er in tegenstelling tot wat we eerder dachten toch een kleine periode capaciteitsgebrek ontstaat op sportpark Overvecht Noord voor EDO. Vanaf medio augustus kunnen trainingen en wedstrijden worden gespeeld op het hoofdveld zolang het avondlicht dit toelaat. Met de invallende duisternis eind september kan er ’s avonds niet meer gespeeld worden op dit veld. Trainingen en wedstrijden op het (verlichte) bijveld blijven wel mogelijk. Ook het trainingsveld (de Kooi) wordt gerenoveerd en zal naar verwachting eind september met verlichting worden opgeleverd.

Ons uitgangspunt is dat er voldoende capaciteit moet zijn voor EDO, bij voorkeur op het Sportpark Overvecht Noord ook in de tijdelijke situatie. Uw raad heeft dat vorig jaar bekrachtigd met een aangenomen motie 214 in de raad van 16 juli 2020.

Resumerend het vereiste Flora en Fauna onderzoek en de uitloop in het aanvragen van de vereiste vergunningen en daarmee in de uitvoering heeft tot gevolg dat de 16 EDO teams niet volledig gefaciliteerd kunnen worden zolang de verlichting niet aan kan op Overvecht Noord. Door gebruik te maken van sportpark Loevenhout zou EDO wel voldoende capaciteit hebben, maar deze oplossing is voor EDO niet acceptabel. Daarom is alles afwegende besloten om de verhuizing van URV uit te stellen.

Wij hebben URV inmiddels op de hoogte gesteld van dit nieuwe tijdelijke uitstel. Ook EDO is geïnformeerd over deze wijziging. Wij betreuren deze situatie. Deze uitkomst is voor URV uiteraard meer dan teleurstellend. De voorbereidingen voor hun verhuizing waren in volle gang, en zij zagen uit naar de start van een nieuw seizoen vol activiteiten op hun nieuwe plek. Wij ondersteunen de verlenging van het verblijf van URV op het sportpark Zuilen zoveel als mogelijk. Naast de uitgestelde verhuizing van URV, is ook de verhuizing van American Football vereniging Dominators uitgesteld. Zij zouden per januari 2022 van het sportpark op Manitobadreef 4 naar sportpark Zuilen verhuizen. Zij blijven tot de zomer 2022 op sportpark Manitobadreef 4. De betrokken partijen zijn allen inmiddels door ons op de hoogte gesteld.

We doen er alles aan om in goed overleg met de betrokken clubs de overlast tot een minimum te beperken. We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. We gaan volle kracht door met alle aanpassingen die nodig zijn (zie ook eerdere raadsbrief dd 23 april) en die zijn afgesproken met de gebruikers op sportpark Overvecht Noord.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeenteraad

Dossiernummer	1871
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	12
Titel	Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid
ID	1925
Behandelend ambtenaar	Renate Gerritse
Telefoon	030-2860526
E-mail	renate.gerritse@utrecht.nl
Datum collegebesluit	18 mei 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Bestuur en ondersteuning
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Juridische Zaken
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Florien Bouts/Juridische zaken/06-29098240

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mens en Samenleving	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid; aanwijzing locatie wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen

Beleidsveld:	Juridische Zaken
Organisatieonderdeel:	Bedrijfsvoerings- en Strategienetwerk
Opsteller:	Elien Vugts/Renate Gerritse
Kenmerk:	8682810
Vergaderdatum raad:	Volgt
Geheim:	nee

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

1. De Verordening op de elektronische bekendmaking in te trekken.

2. Het stadskantoor aan te wijzen als locatie waar wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van stukken van de gemeenteraad, fysiek ter inzage worden gelegd.

3. Het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282) in te trekken.

Burgemeester en wethouder van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Samenvatting

De Verordening op de elektronische bekendmaking is deels overbodig door de Wet elektronische publicaties en daarnaast deels achterhaald. Daarom wordt voorgesteld de verordening in te trekken en het stadskantoor aan te wijzen als locatie voor fysieke terinzagelegging van raadsstukken. Daarnaast wordt voorgesteld het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen in te trekken omdat dit kader verouderd is en de kwaliteit van Utrechtse regelingen inmiddels op andere wijze is geborgd.

Context

Aanleiding

Op 1 juli 2021 wordt de Wet elektronische publicaties van kracht. Deze wet verplicht overheidsorganen de wettelijk voorgeschreven bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen van besluiten te doen in het officiële elektronische publicatieblad van de gemeente (het digitale gemeenteblad), te raadplegen via www.officielebekendmakingen.nl. Digitale toegankelijkheid wordt de norm, per 1 juli 2022 moeten daarom ook de terinzageleggingen digitaal gaan plaatsvinden. Daarnaast blijft fysieke terinzagelegging verplicht, bijvoorbeeld voor mensen die minder digitaal vaardig zijn.
Door de nieuwe wet wordt de huidige Verordening op de elektronische bekendmaking grotendeels overbodig. Daarom wordt voorgesteld de verordening in te trekken.

Juridische context

Gemeenten waren al verplicht algemeen verbindende voorschriften bekend te maken in het digitale gemeenteblad. Elektronische publicatie van andere besluiten (zoals beleidsregels, kennisgevingen van verleende omgevingsvergunningen) was tot nu toe niet verplicht, maar het kon wel als een gemeente dat in een verordening had vastgelegd. De gemeenteraad heeft in 2013 de Verordening op de elektronische bekendmaking vastgesteld en publiceert sindsdien digitaal. Daarmee is de publicatie van gemeentebesluiten in huis-aan-huisbladen, Gemeenteberichten en het fysieke Gemeenteblad beëindigd. Door de Wet elektronische publicaties vervalt deze verordening grotendeels van rechtswege, omdat die wet in dezelfde materie voorziet. Er zou echter discussie kunnen ontstaan over de geldigheid van de verordening voor onderdelen die niet in die wet geregeld zijn, met name de aanwijzing van locaties voor terinzagelegging. De in de verordening aangewezen locaties zijn niet actueel meer en een verordening die maar voor een deel geldt, is niet wenselijk. Daarom zijn intrekking van de verordening en aanwijzing van een locatie voor fysieke terinzagelegging nodig.

Publicaties van ruimtelijke plannen konden nog niet onder de werking van deze verordening worden gebracht, daarvoor was een wetswijziging nodig. Deze publicaties vinden (naast bekendmakingen op www.ruimtelijkeplannen.nl) tot op heden nog plaats via de plaatselijke krant en vormen daarmee dus een uitzondering. Met de inwerkingtreding van de nieuwe wet moeten ook deze publicaties digitaal gaan plaatsvinden. Ons college heeft daarom in mei jl. besloten kennisgevingen van bekendmakingen van ruimtelijke plannen vanaf 1 juli 2021 niet meer te publiceren in de plaatselijke kranten Het Stadsblad en De Brug en het stadskantoor aan te wijzen als locatie waar de wettelijk voorgeschreven collegestukken fysiek ter inzage liggen. Het beleid rondom wijkberichten blijft overigens ongewijzigd; bij ontwikkelingen met enige impact voor een wijk worden bewoners actief geïnformeerd via een wijkbericht.

Nu er een raadsbesluit nodig is over intrekking van de verordening, ligt het voor de hand dat de raad ook een besluit neemt over een aan de Wet elektronische publicaties en het project Verbetering Utrechtse regelingen gelieerd onderwerp. Het betreft hier de intrekking van het op 4 december 2003 door de raad vastgestelde kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282). Dit kader is sterk verouderd, en de hierin geformuleerde inhoudelijke eisen aan verordeningen en beleidsregels komen bovendien terug in de VNG-publicatie 100 ideeën voor de gemeentelijke regelgever, dat door de meeste gemeenten, ook de gemeente Utrecht, wordt gebruikt. In een beschrijving van het regelgevingsproces bij de gemeente Utrecht wordt het gebruik van deze VNG-publicatie, VNG-modelverordeningen en geactualiseerde formats aanbevolen. Deze procesbeschrijving kan makkelijker aangepast worden aan nieuwe ontwikkelingen dan een raadskader. Het raadskader kan dus worden ingetrokken.

De Wet elektronische publicaties brengt meer verplichtingen voor de gemeente met zich mee dan de huidige Verordening op de elektronische bekendmaking. De meeste verplichtingen moeten vóór 1 juli 2021 geïmplementeerd zijn in de organisatie. In een afzonderlijke raadsbrief, die tegelijk met dit voorstel aan uw raad is voorgelegd, geven wij een informatief overzicht van de belangrijkste gevolgen van de inwerkingtreding van de wet. Met deze brief wordt ook invulling gegeven aan de toezegging 20/t390 om de raad te informeren over de Bekendmakingswet en het project Verbetering Utrechtse regelingen.

Beoogd effect
Met deze intrekking en aanwijzing wordt voldaan aan de Wet elektronische publicaties en kunnen inwoners, ondernemers en organisaties alle officiële publicaties makkelijker vinden en (kosteloos) raadplegen. De fysieke terinzagelegging sluit beter aan bij de praktijk en bij het opstellen van regelingen kan sneller ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 29 oktober 2020: Toezegging informatie over de Bekendmakingswet en de voortgang van het project “Verbetering Utrechtse regelingen” (20/T390) in cie. Mens en Samenleving
- 10 januari 2013: Raadsbesluit tot vaststelling Verordening op de elektronische bekendmaking
- 18 november 2003: Raasvoorstel en raadsbesluit regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282)

Beslispunt	
1	De Verordening op de elektronische bekendmaking in te trekken.
Argumenten	
1.1	<u>Een gemeentelijke verordening is niet meer nodig</u>
	Een gemeentelijke verordening is niet meer nodig, nu de Wet elektronische publicaties een volledige regeling geeft van de wijze van publiceren van de wettelijk voorgeschreven bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen van (voorgenomen) besluiten die niet tot een of meer belanghebbenden zijn gericht. Ook voor aanwijzing van een terinzageleggingslocatie is geen verordening nodig. Dit kan met een aanwijzingsbesluit.
1.2	<u>Intrekking zorgt voor duidelijkheid</u>
	Als de verordening niet wordt ingetrokken, kan er onduidelijkheid ontstaan of de verordening (gedeeltelijk) blijft gelden naast onderwerpen die niet in de Wet elektronische publicaties zijn geregeld, zoals de locaties voor terinzagelegging.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	<u>Niet iedereen is digitaal vaardig</u>
	Vanaf 1 juli worden bepaalde kennisgevingen niet meer in huis-aan-huisbladen gepubliceerd maar digitaal. Niet iedereen is echter digitaal vaardig. De gemeente zal daarom op verzoek kosteloos inzage verlenen in de publicaties en tegen kostprijs een papieren afschrift verstrekken van het gemeenteblad, bijlagen of ter inzage gelegde stukken. Hierdoor kunnen ook minder digitaal vaardige inwoners kennisnemen van officiële besluiten van de gemeente. Daarnaast is het altijd mogelijk om een concrete oplossing te zoeken als dit voor iemand toch tot problemen leidt. Het beleid rondom wijkberichten blijft overigens ongewijzigd; bij ontwikkelingen met enige impact voor een wijk worden bewoners actief geïnformeerd via een wijkbericht.
Beslispunt	
2	Het stadskantoor aan te wijzen als locatie waar wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van stukken van de gemeenteraad, fysiek ter inzage worden gelegd.

Argumenten	
2.1	Eén locatie voor fysieke terinzagelegging is naar verwachting voldoende
	Wij verwachten dat door de digitale terinzagelegging de behoefte aan het fysiek inzien van stukken flink daalt. Daarom kan het aantal locaties worden beperkt. Mocht de aanloop toch groter blijken dan verwacht, dan kan altijd alsnog uitgebreid worden naar enkele wijkbureaus. Dit brengt uiteraard wel kosten met zich mee.
2.2	Het stadskantoor leent zich goed voor deze functie
	Terinzagelegging op het stadskantoor is al de huidige werkwijze bij ruimtelijke plannen en werkt in de praktijk goed. Op het stadskantoor kan iedereen die dat wil, bij het servicepunt de gemeentelijke publicaties via een computer raadplegen en waar nodig zal er ondersteuning zijn.
2.3	De huidige locaties zijn deels niet meer in gebruik
	De locaties die nu in de Verordening op de elektronische bekendmaking zijn aangewezen (kantoor van gebouw 2 aan het Rachmaninoffplantsoen 61, de wijkbureaus en de gemeentelijke bibliotheken) zijn deels niet meer in gebruik bij de gemeente.
2.4	Andere locaties zijn niet voor deze taak toegerust
	Voor zover deze en andere locaties wél bij de gemeente in gebruik zijn (bijvoorbeeld de locatie Vleuten) zijn die niet toegerust voor deze taak. Er zijn geen voorzieningen aanwezig, zoals een stand alone computer en een geschikte ruimte om die neer te zetten. Die zijn er wél op het stadskantoor. Bovendien betekent het bieden van ondersteuning zonder voorafgaande afspraak dat ook hier altijd bezetting zou moeten zijn.
Kanttekeningen/Risico's	
	Digitale terinzagelegging vereist technische aanpassingen
2.1	Om de digitale terinzagelegging voor alle overheidsberichten mogelijk te maken, bereidt de landelijke overheid een voorziening voor. Er bestaat een kans dat het ontwikkelen van deze voorziening vertraging oploopt waardoor digitale terinzagelegging op een later moment dan 1 juli 2022 verplicht wordt.
Beslispunt	
3	Het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282) in te trekken.
Argumenten	
3.1	Dit kader is deels achterhaald en niet meer actueel.
	Dit kader is in 2003 vastgesteld, maar is inmiddels deels achterhaald, onder meer door de toegenomen digitalisering en de daarmee samenhangende wijze van publiceren. Bovendien kloppen de standaarddocumenten en verwijzingen in het kader niet meer. De geformuleerde inhoudelijke eisen aan verordeningen en beleidsregels komen terug in de VNG-publicatie 100 Ideeën voor de gemeentelijke regelgever (van prof. mr. Willem Konijnenbelt), waarmee bij de gemeente Utrecht wordt gewerkt. Ook wordt bij het opstellen van verordeningen waar mogelijk aangesloten bij VNG-modelverordeningen. Daarom is dit gemeentelijke kader niet langer nodig. Er komt een interne beschrijving van het regelgevingsproces, waarin het gebruik van dergelijke documenten en bepaalde formats wordt aangemoedigd. Met deze procesbeschrijving kan – anders dan bij een raadsbesluit – sneller en flexibeler ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen.

Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	<u>De raad kan hiermee minder vooraf sturen</u>
	De raad stuurt de kwaliteit van de Utrechtse regelingen niet langer via een vooraf vastgesteld kader. Door het gebruik van de 100 ideeën voor de gemeentelijke regelgever en de VNG-modellen blijven de verordeningen (en de beleidsregels) echter wel voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau. Bovendien stelt de raad de verordeningen vast en houdt op die manier invloed op de kwaliteit en de inhoud van de Utrechtse regelingen.

Financiën
De kosten van de huidige papieren publicaties bedragen circa € 50.000,-- per jaar. Door niet meer in de krant te publiceren zal de gemeente deze kosten besparen. De gemeente is al aangesloten op de verplicht te gebruiken applicatie (DROP), dit brengt geen extra kosten met zich mee.

Vervolg
De Wet elektronisch publicaties heeft betrekking op de wijze van publiceren van overheidsbesluiten. Naast deze wet zijn er nog enkele andere wetten in voorbereiding die de digitale toegankelijkheid van overheidsinformatie moeten verbeteren: de Wet digitale overheid, de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer, de Wet open overheid en het Digitaal stelstel Omgevingswet. Deze wetten zullen op een nog nader te bepalen tijdstip in werking treden.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Vanaf 1 juni 2021 wordt in de plaatselijke kranten, Het Stadsblad en De Brug, vermeld dat kennisgevingen over ruimtelijke plannen vanaf 1 juli 2021 niet meer plaatsvindt in die krant maar uitsluitend op www.overheid.nl en ruimtelijkeplannen.nl. Dit bericht komt ook op de website**.** Daarnaast melden we in de plaatselijke kranten, via wijkcommunicatie en social media, dat inwoners zich ook kunnen abonneren op www.overuwbuurt.overheid.nl. Via deze website kan een inwoner zich inschrijven om via een emailservice of een app gericht informatie te krijgen over besluiten die direct invloed hebben op de omgeving, zoals vergunningen, plannen en plaatselijke regelgeving. Daarbij kan een inwoner zelf instellen welke berichten hij wil ontvangen.

Gedeeltelijk referendabel
Door inwerkingtreding van de Wet elektronische publicatie vervalt een groot deel van de Verordening op de elektronische bekendmaking van rechtswege. De referendumverordening is voor dat deel niet van toepassing (artikel 3 lid 2 onder k Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht). De volgende onderdelen zijn wél referendabel:

- aanwijzen van het stadskantoor als locatie waar de stukken van wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van de gemeenteraad, fysiek ter inzage worden gelegd
- besluit tot intrekking van het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:

- Ontwerp-intrekkingsbesluit

Bijlagen informatief:

- Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving, raadsvoorstel van 18 november 2003 en raadsbesluit van 4 december 2003, BGS 03.9366,2003, nr. 282.

Besluit tot intrekking van de Verordening op de elektronische bekendmaking

De raad van de gemeente Utrecht;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 mei 2021, nr. 8682810

Gelet op het bepaalde in artikel 139 en 147 van de Gemeentewet, afdeling 3.6, artikel 3:12, eerste lid en artikel 2:14, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende dat door de inwerkingtreding van de Wet op de elektronische publicaties per 1 juli 2021, de Verordening op de elektronische bekendmaking niet meer noodzakelijk is;

Besluit tot intrekking van de Verordening op de elektronische bekendmaking (vastgesteld op 11 juli 2013, Gemeenteblad 2013, 430).

Dit besluit treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 30 september 2021.

De griffier,
Merel van Hall

De burgemeester,
Sharon A.M. Dijksma

Raadsvoorstel

Gemeente Utrecht

Datum	**18 november 2003**	Jaargang	20 **03**	Nummer	**282**
Dienst/sector/afdeling	**Secretarie/JZ/BZ**	Kenmerk	**BGS 03.9366**		
Onderwerp	**Regelgevingsbeleid en juridische kwaliteitskaders verordeningen.**				

Bijlagen: Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen d.d. 18 juni 2003 en Concernplan voor juridische kwaliteitszorg en control (in de leeskamer ter inzage).

Voorstel

instemmen met Regelgevingsbeleid en juridische kwaliteitskaders verordeningen.

Samenvatting

Begin 2002 is binnen de gemeente Utrecht een begin gemaakt met vorm en inhoud geven aan concernbrede juridische kwaliteitszorg en control. D.d. 27 augustus 2002 hebben wij het Plan van aanpak juridische kwaliteitszorg en -control gemeente Utrecht 2002 e.v. 'De juridische kwaliteit staat goed aan de voorkant' vastgesteld. U bent hierover per brief d.d. 27 augustus 2002 geïnformeerd.
Met dat plan wordt beoogd het op het juiste niveau brengen/houden van de juridische kwaliteit van producten en bedrijfsprocessen. Dit heeft ten doel om juridische risico's - welke zich doorgaans vertalen in grote financiële, beleidsmatige en bestuurlijke afbreuk - waar mogelijk te beperken. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van inhoudelijke juridische handreikingen/kwaliteitskaders - toegespitst op de gemeente Utrecht.
In dit kader stellen wij u hierbij voor om in te stemmen met het "Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen".

Conclusie commissie voor Bestuur en Veiligheid d.d. 21 oktober 2003

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.
A-status.

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij **Jaargang 2003, nr. 282**

Kenmerk **BGS 03.9366**

Bladnummer **2**

Datum **18 november 2003**

Algemeen
Wij leggen u hierbij ter instemming voor het Regelgevingsbeleid en juridische kwaliteitskader verordeningen.
Dit biedt praktische instrumenten en handreikingen voor het ontwerpen van kwalitatief hoogwaardige verordeningen/regelingen, hetgeen de juridische kwaliteit en leesbaarheid ten goede zal komen.
Verder is naast het geven van inhoudelijke handreikingen - aandacht geschonken aan het Utrechtse regelingenbestand.
De in de concepten opgenomen 'richtlijnen' dienen in principe gevolgd te worden, tenzij bijzondere omstandigheden aanleiding geven om hiervan af te wijken.
De geboden handreikingen zijn derhalve niet vrijblijvend van aard.

A. Regelgevingsbeleid.
In het ter instemming voorgelegde beleidsstuk is als richtlijn opgenomen:
Regelgeving dient te voldoen aan de algemene kwaliteitseisen.
a. Rechtmatigheid
b. Rechtsbeginselen
c. Doeltreffendheid en doelmatigheid
d. Subsidiariteit en evenredigheid
e. Naleefbaarheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid
f. Beperking lasten voor burgers en gemeente
g. Zichtbaar maken en beperking ambtelijke en bestuurlijke uitvoeringslasten
h. Conflictbeperking
i. Kwaliteit van regelingen

B. Beleidskader verordeningen.
De diverse stappen in het regelgevingsproces zijn toegelicht en van handreikingen voorzien.
Verordeningen moeten voldoen aan het 'programma van eisen'.
Daarbij worden praktische hulpmiddelen geboden die hierbij van dienst kunnen zijn.

Program van eisen verordening (in het juridisch kwaliteitskader nader toegelicht).
1. De verordening past in het gemeentelijk regelgevingsbeleid.
2. Er zijn voldoende redenen om voor de vorm van een verordening te kiezen.
3. De verordening is afgestemd op andere - inclusief Europese - regelgeving.
4. De verordening heeft een overzichtelijke indeling en systematische opbouw.
5. De verordening is eenvoudig, duidelijk, toegankelijk, en het taalgebruik is goed.
6. De verordening heeft een duidelijke normstelling.
7. In de verordening staan geen wetteksten of herhalingen van Awb.
8. Bezien is of een evaluatiebepaling en/of een horizonbepaling moet worden opgenomen.
9. In beginsel wordt geen hardheidsclausule opgenomen.
10. Er is bezien of overgangsrecht noodzakelijk is.
11. De verordening voldoet ook overigens aan de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (worden tevens hierbij ter accordering aangeboden).

In het kader van de juridische control zal na verloop van tijd gevolgd worden wat er van de implementatie terecht is gekomen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. M.J.C. Heeremans Mr. A.H. Brouwer-Korf

Regelgevingsbeleid en Juridisch kwaliteitskader

verordeningen gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

11 september 2003

Inhoudsopgave

I. Inleiding

II. Verordeningen

II.1 Algemeen verbindend voorschrift
II.2 Bevoegdheid - Delegatie/Mandaat
II.3 Soorten verordeningen (autonomie - medebewind)
II.4 Verordening - Beleidsregel (onderscheid)
II.5 Verordening - Beleidsregel (keuze)

III. Regelgevingsbeleid

III.1 Algemene kwaliteitseisen inzake regelgevingsbeleid
III.2 Richtlijn

IV. Regelgevingsproces

IV.1 Stappenplan regelgevingsproces
IV.2 Aanleveren verordeningen

V. Program van eisen verordening
(Waar moet een goede verordening aan voldoen?)

V.1 Waar moet een goede verordening aan voldoen?
V.2 Richtlijn

VI. Hulpmiddelen voor het opstellen van verordeningen

VI.1 Utrechtse aanwijzingen decentrale regelgeving (UAdr)
VI.2 Checklists in aanvulling op de (U)Adr
VI.3 Modelverordeningen VNG
VI.4 Richtlijnen

VII. Utrechtse regelingenbestand

VII.1 Algemeen
VII.2 Archivering verordeningen
VII.3 Digitaal bestand
VII.4 Nationale wettenbanken
VII.5 Actuele lijst van verordeningen

VIII. Wijzigen van verordeningen

VIII.1 Methoden wijzigen verordeningen
VIII.2 Richtlijn

Bijlage 1 Format voor het opstellen van een (Utrechtse) verordening
Bijlage 2 Format voor het opstellen van een wijzigingsverordening

I. Inleiding

De gemeente Utrecht staat voor de kwaliteit van haar verordeningen. Dat moet ook wel, want de kwaliteit van wetgeving is van wezenlijk belang voor het functioneren van onze rechtsstaat. Deugdelijke regels vormen immers de ruggegraat van onze (juridische) infrastructuur. Dit geldt niet slechts voor formele wetgeving afkomstig van regering en Staten-Generaal, maar ook voor lagere wetgeving zoals gemeentelijke verordeningen.

Het verschijnsel 'wetgeving' kan vanuit verschillende invalshoeken bekeken worden. Enerzijds fungeert de wet als instrument voor bestuur en rechter; anderzijds vormt de wet een waarborg voor burgers.
Meer specifiek kunnen de volgende betekenissen aan wetgeving worden toegedicht:
- richtsnoer voor het handelen van de burger;
- richtsnoer voor het handelen van het bestuur en de rechter;
- norm voor (publieke en private) rechtsverhoudingen;
- richtinggevend voor het gedrag in de samenleving;
- gericht op het verschaffen van (rechts)zekerheid en duidelijkheid;
- kader voor de toedeling en begrenzing van de bevoegdheden van de overheid;
- kader voor de afweging van belangen.

Deze notitie heeft met name betrekking op het onderwerp 'verordeningen'. Over het onderwerp 'beleidsregels' is in aanvulling op deze notitie een apart kwaliteitskader opgesteld.

Het zal duidelijk zijn dat - rekening houdend met bovengenoemde invalshoeken - het ontwerpen van regelingen een aangelegenheid is die heel nauw luistert: 'er moet met beleid worden wetgegeven/geregeld'.
Hierbij moet in de eerste plaats bedacht worden dat een teveel aan regels (overregulering) een negatieve uitwerking kan hebben: men voelt zich bijvoorbeeld onnodig belast, in zijn/haar vrijheid beperkt of zelfs 'betutteld', het overzicht raakt zoek, regels worden terzijde geschoven en ga zo maar door.
Verder is het van belang dat tussen de regeling en het bestuur enerzijds en de burger anderzijds niet een te ruime afstand bestaat. Des te kleiner deze afstand is, des te groter is de legitimatie van de regeling en daarmee de bereidheid van de burger tot naleving van de regeling.

Doel van de notitie
Basisinformatie met betrekking tot regelgeving is te vinden in het boekje 'De basisnoties… ...voor juridische kwaliteit', en wel in hoofdstuk 9 (in de verkorte versie hoofdstuk 8). Deze basisnoties zijn terug te vinden op de intranetsite De Speurneus. De onderhavige notitie geeft als juridisch kwaliteitskader de nadere informatie en aandachtspunten.

Het doel van dit stuk is om - al diegenen die het aangaat - een aantal praktische instrumenten c.q. handreikingen te bieden voor het ontwerpen van kwalitatief hoogwaardige verordeningen/regelingen, hetgeen de leesbaarheid hiervan ten goede zal komen.
Enerzijds worden algemene handreikingen/kwaliteitseisen gegeven inzake het Utrechtse regelgevingsbeleid; anderzijds worden algemene handreikingen/kwaliteitseisen gegeven voor het opstellen dan wel wijzigen van een verordening. Deze laatstgenoemde handreikingen zijn verder uitgewerkt in de op intranet gepubliceerde Utrechtse aanwijzingen voor de decentrale regelgeving (UAdr).
Tevens wordt in deze notitie aandacht geschonken aan overige reeds bestaande hulpmiddelen voor het opstellen van kwalitatief hoogwaardige verordeningen, zoals de modelverordeningen van de VNG.
Tot slot is - naast het geven van voornoemde, inhoudelijke handreikingen - aandacht geschonken aan het Utrechtse regelingenbestand.

Naast het bieden van een instrumentarium voor de feitelijke ontwerpers van decentrale regelingen, is het stuk tevens waardevol voor degenen die regelingen moeten voorbereiden, uitvoeren, handhaven, wijzigen, onderhouden en controleren.

Richtlijnen
De in deze notitie specifiek opgenomen 'richtlijnen' dienen in principe gevolgd te worden, tenzij bijzondere omstandigheden aanleiding geven om hiervan af te wijken.

De geboden handreikingen zijn derhalve niet vrijblijvend van aard.

II. Verordeningen

II.1 Algemeen verbindend voorschrift

Veruit de meeste verordeningen betreffen zogenaamde 'algemeen verbindende voorschriften', welke term identiek is aan de term 'wetten in materiële zin'.
Algemeen verbindende voorschriften zijn door het daartoe bevoegde orgaan vastgestelde, naar buiten toe werkende algemene regels, uitgevaardigd krachtens een wetgevende bevoegdheid die uiteindelijk is ontleend aan de Grondwet of een wet in formele zin (dat wil zeggen afkomstig van regering en Staten-Generaal).
Er moet dus voldaan zijn aan drie vereisten om te kunnen spreken van een algemeen verbindend voorschrift:
1. het moet gaan om een regeling die een overheidsorgaan heeft uitgevaardigd krachtens een wetgevende bevoegdheid die aan de Grondwet of een formele wet is ontleend;
2. de regeling moet algemene regels inhouden waarin rechtsnormen zijn vervat. Dat wil zeggen dat de regeling rechten, verplichtingen of bevoegdheden regelt dan wel een instantie in het leven roept;
3. de regeling moet externe werking hebben.

Een (wettelijke) definitie van het begrip verordening bestaat niet. Het begrip verordening is in feite slechts een naam, en zegt - in tegenstelling tot het begrip 'algemeen verbindend voorschrift' - niet veel over de inhoud en de werking van de regeling.

Zoals gezegd zullen veruit de meeste gemeentelijke verordeningen gekwalificeerd kunnen worden als algemeen verbindende voorschriften, maar beide begrippen vallen niet zonder meer samen. De gemeentelijke organisatieverordening heeft bijvoorbeeld geen externe werking, waardoor geen sprake is van een algemeen verbindend voorschrift.
Daarnaast zijn er ook algemeen verbindende voorschriften die niet als verordening plegen te worden aangeduid, bijvoorbeeld sommige ambtenarenreglementen.

II.2 Bevoegdheid - Delegatie/Mandaat

In de Gemeentewet wordt in artikel 147 bepaald dat gemeentelijke verordeningen in principe door de gemeenteraad worden vastgesteld. Dit is slechts anders indien de wet expliciet aangeeft dat het college of de burgemeester hiertoe bevoegd is.

Ingevolge artikel 156 van de Gemeentewet kan de raad binnen zekere grenzen bevoegdheden overdragen oftewel delegeren aan het college, een door hem ingestelde bestuurscommissie of een deelraad, tenzij de aard van de bevoegdheid zich tegen delegatie verzet. Van deze mogelijkheid kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt voor het stellen van nadere regels van technische of administratieve aard, voor het uitwerken van de details van een regeling, voor het stellen van voorschriften die geregeld wijziging behoeven en van voorschriften waarvan te voorzien is dat zij mogelijk met grote spoed moeten worden vastgesteld.

De bevoegdheid tot het vaststellen van verordeningen, door strafbepaling of bestuursdwang te handhaven, kan de raad slechts overdragen voor zover het betreft de vaststelling van nadere regels met betrekking tot bepaalde door de raad in zijn verordeningen aangewezen onderwerpen (artikel 156, derde lid, Gemeentewet).

De bevoegdheid tot het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften kan niet aan ambtenaren worden gedelegeerd.

Verlening van mandaat tot het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften geschiedt niet, tenzij bij de verlening van de bevoegdheid tot het vaststellen van die algemeen verbindende voorschriften in de mandaatverlening is voorzien (artikel 10:3, tweede lid, Awb).

II.3 Soorten verordeningen (autonomie - medebewind)

De volgende twee soorten verordeningen dienen onderscheiden te worden: autonome verordeningen en medebewindsverordeningen.

Op grond van artikel 108 van de Gemeentewet is de bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente aan het gemeentebestuur overgelaten.
De raad maakt in dit verband de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt (artikel 149 Gemeentewet).
Deze algemene bevoegdheid om al datgene te regelen wat wenselijk wordt geacht, wordt ook wel genoemd de autonome verordeningsbevoegdheid.
De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) kan genoemd worden als voorbeeld van een autonome verordening.

Van praktisch veel groter belang dan de algemene, autonome verordeningsbevoegdheid, is de verordeningsbevoegheid op grond van bijzondere regelingen ('in medebewind'). Bij wet, Algemene maatregel van bestuur of provinciale verordening kan worden bepaald dat de gemeenteraad een verordening moet of kan vaststellen ter regeling van de onderwerpen die in de hogere regeling worden genoemd.
Als voorbeeld kan genoemd worden de verplichting die de Woningwet stelt om een bouwverordening vast te stellen, of de bevoegdheid die de raad ingevolge de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing krijgt om een leefmilieuverordening vast te stellen.

II.4 Verordening - Beleidsregel (onderscheid)

Een beleidsregel onderscheidt zich van een verordening doordat een beleidsregel geen algemeen verbindend karakter heeft en slechts betrekking kan hebben op een reeds bestaande bestuursbevoegdheid.
Overeenkomst tussen een verordening en een beleidsregel is dat een beleidsregel ook beoogt extern en algemeen te werken.

II.5 V*erordening - Beleidsregel (keuze)*

Veelal wordt voor de vorm van een verordening gekozen omdat daarmee bevoegdheden kunnen worden gecreëerd en verbindende regels kunnen worden gesteld om daarmee beleid te effectueren. Bij de beleidsregel ligt meer het accent op precisering van een bevoegdheid in regels en op bekendmaking van beleid. Daarnaast is er ten aanzien van beleidsregels altijd een - zij het beperkte - afwijkingsmogelijkheid. Beleidsregels zijn daardoor meestal flexibeler in hun toepassing.
In een verordening kan overigens ook wel een ruime mate van flexibiliteit worden ingebouwd, namelijk door een vergunning- of ontheffingstelsel, dan wel een vrijstellingsmogelijkheid met een 'kan'-bepaling op te nemen, of door het opnemen van een hardheidsclausule.
Een verordening is aangewezen indien juist niet een al te individuele benadering beoogd wordt. Een eenduidige tekst in een verordening zonder hardheidsclausule voorkomt, dat alle in's en out's van ieder concreet geval zorgvuldig onderzocht moeten worden.
Bij de toepassing van beleidsregels moet dat - gelet op de inherente afwijkingsbevoegdheid - in beginsel wel. Dat kan heel wat extra werk opleveren.

Indien de regels voor de burger een verplichtend karakter dienen te hebben, of indien bestuursbevoegdheden gecreëerd dienen te worden, dan is het opstellen van een verordening de aangewezen vorm.

III. Regelgevingsbeleid

III.1 Algemene kwaliteitseisen inzake regelgevingsbeleid

Regelingen werken op verschillende manieren door in de samenleving. Regelgeving moet niet slechts als juridisch verschijnsel gezien worden, maar dient in een veel breder perspectief geplaatst te worden: maatschappelijk, politiek-bestuurlijk, democratisch-rechtstatelijk, technisch en juridisch. Het is dan ook van belang dat regelingen/verordeningen van hoge kwaliteit zijn.
Regelgeving dient in elk geval aan de volgende algemene kwaliteitseisen te voldoen:

a. Rechtmatigheid

Een verordening moet gebaseerd zijn op een bestaande gemeentelijke bevoegdheid om regels te stellen. Gemeentelijke regelingen mogen voorts niet in strijd komen met hogere regelgeving (wet in formele zin; Amvb; ministeriële regeling; provinciale verordening). Bepalingen in een gemeentelijke verordening waarin door een hogere regeling is voorzien, zijn van rechtswege vervallen (artikel 122 Gemeentewet).

b. Rechtsbeginselen

Regelingen mogen niet in strijd komen met algemene (bestuursrechtelijke) rechtsbeginselen, zoals het rechtszekerheidsbeginsel en het gelijkheidsbeginsel.

c. Doeltreffendheid en doelmatigheid

Regelingen moeten op een effectieve en zo min mogelijk belastende manier bijdragen aan het bereiken van de gestelde doelen en aan het gewenste beleid.
De doelen die worden nagestreefd worden zo concreet en nauwkeurig mogelijk vastgesteld.

Nieuwe regelingen worden alleen tot stand gebracht indien een wettelijke verplichting daartoe bestaat of, als er geen verplichting bestaat, slechts indien de noodzaak daarvan is komen vast te staan.

d. Subsidiariteit en evenredigheid

Waar mogelijk moet ruimte worden gelaten voor zelfregulering door instellingen, andere decentrale overheden, bedrijven en burgers. Dit geldt bij de beoordeling van zowel de noodzaak van het vaststellen van een regeling als de inhoud van de regeling.

Bij de totstandkoming van een regeling moet bovendien worden gezorgd voor een redelijke verhouding tussen de baten en de lasten die de uitvoering van de regeling met zich brengt. De voor één of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een regeling mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met de regeling te dienen doelen.

e. Naleefbaarheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Nieuwe regelingen die niet verplicht zijn voorgeschreven door een hogere regeling, worden niet tot stand gebracht dan nadat is nagegaan of naleving goed mogelijk is en of uitvoering en handhaving van de regeling in voldoende mate te realiseren zijn.

f. Beperking lasten voor burgers en gemeente

Bij het ontwerpen van een regeling wordt gestreefd naar zo beperkt mogelijke lasten voor burgers, bedrijven, instellingen of andere betrokkenen, alsmede voor zo beperkt mogelijke lasten voor de gemeente.
Bij het opleggen van administratieve en andere verplichtingen aan bedrijven of instellingen wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande bedrijfsvoering.

g. Zichtbaar maken en beperking ambtelijke en bestuurlijke uitvoeringslasten

Bij het ontwerpen van een regeling worden de ambtelijke en bestuurlijke uitvoeringsconsequenties in beeld gebracht en wordt gestreefd deze zo beperkt mogelijk te houden.

h. Conflictbeperking

Een regeling wordt op zodanige wijze ingericht dat zij zo weinig mogelijk conflicten oproept.

i. Kwaliteit van regelingen

De regelingen dienen van goede juridische en inhoudelijke kwaliteit te zijn (zie hoofdstuk Program van eisen).
Ter bevordering van de kwaliteit van de regelingen wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde modellen.

III.2 Richtlijn

Regelgeving dient te voldoen aan de in dit hoofdstuk genoemde algemene kwaliteitseisen inzake regelgevingsbeleid.

IV. Regelgevingsproces

IV.1 Stappenplan regelgevingsproces

In de 'Aanwijzingen voor de decentrale regelgeving (Adr)', afkomstig van de Verenging van Nederlandse Gemeenten wordt een stappenplan gegeven om te checken of alle relevante aspecten in het regelgevingsproces aan de orde zijn gekomen. Gelet op nut en compactheid van dit stappenplan, zal deze hier (nagenoeg) integraal worden opgenomen.

a. Voorfase

Stel, er dient een bepaald beleid gerealiseerd te worden, dan dient bij de volgende vragen in de voorfase stilgestaan te worden:
- Wat wil de gemeente met bereiken, wat wordt beoogd?
- Welk beleidsinstrument is het meest aangewezen voor dit beleid? Moet het worden vastgesteld in een verordening, beleidsregel of anderszins? Welke gevolgen heeft dat voor bijvoorbeeld handhaving en uitvoering, rechtszekerheid en rechtsbescherming?
- Wat zijn de mogelijkheden tot naleving, uitvoering en handhaving? Terughoudendheid met regelgeving is geboden. Stel alleen een regeling vast die ook echt kan en zal worden uitgevoerd en gehandhaafd!
- Heeft een bedrijfseffectentoets en een toets op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regeling (de zogenaamde BET- en U&H-toets, waarover hierna nog meer) plaatsgevonden?
- - Heeft een toets aan Europese regels plaatsgevonden?
- Heeft een belangeninventarisatie plaatsgevonden? (is nadeelcompensatie overwogen?)

b. De fase van het opstellen van een regeling

In deze fase spelen onder andere de volgende vragen een rol:
- Als er een regeling moet komen, welk type regeling is dan het meest aangewezen?
- Wie is bevoegd de regeling vast te stellen?
- Geeft een hogere regeling voorschriften voor de op te stellen regeling?
- Kan er gebruik gemaakt worden van een model (bijv. VNG-model)?
- Is gedacht aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (bijv. zorgvuldige voorbereiding)?
- Is het nuttig een evaluatiebepaling op te nemen?
- Is overgangsrecht nodig?
- Wat is het tijdstip van inwerkingtreding?
- Is inspraak bij de vaststelling van de regeling voorgeschreven of wenselijk? Denk hierbij aan de algemene inspraakverordening of de afdelingen 3.4 en 3.5 van de Awb (per juli 2003 naar verwachting samengevoegd tot één afdeling 3.4).
- Is de verordening mogelijk op andere wijze voldoende gecommuniceerd met de doelgroepen?

Zie verder voor de inhoud en de formuleringen van een verordening het volgende hoofdstuk 'Program van eisen'.

c. Vaststelling, bekendmaking, inwerkingtreding

In deze fase komen de volgende vragen aan bod:
- Is de verordening op de juiste wijze en door het daartoe bevoegde orgaan vastgesteld?
- Is de verordening op de juiste wijze bekendgemaakt? Is hierbij gedacht aan het eventueel van toepassing zijn van de Tijdelijke Referendumwet die een andere regeling geeft ten aanzien van de inwerkingtreding van algemeen verbindende voorschriften?
- Is de verordening overeenkomstig de Gemeentewet kosteloos ter inzage gelegd?

d. Uitvoeringsfase

In deze fase kunnen de volgende kwesties aan de orde komen:

- Is actieve voorlichting over de regeling gewenst?
- Hoe wordt de ambtelijke organisatie van de nieuwe regeling op de hoogte gebracht en op de gevolgen voorbereid?
- Is de organisatie van de uitvoering en de handhaving rond?
- Is de regeling opgenomen in het regelingenbestand?
- Is er gezorgd voor een mogelijkheid tot terugkoppeling of voor een eventuele evaluatie van de regeling of de uitvoering?

IV.2 Aanleveren verordeningen

Uitgangspunt is dat de diensten zelf verantwoordelijk zijn voor het opstellen en actueel houden van de eigen verordeningen.
Vanuit het Bureau Gemeentesecretaris (BGS) vindt de coördinatie plaats van de behandeling van de (gewijzigde) verordening in het college. Vervolgens verzorgt de Griffie de verdere coördinatie richting presidium, die de agenda en daarmee de behandeling van de verordening in de raadscommissie en de gemeenteraad bepaalt.
Na vaststelling van de verordening door de raad zorgt de Griffie voor bekendmaking van de verordening in 'Ons Utrecht' en opname in het Gemeenteblad.

Artikel 139, eerste lid, van de Gemeentewet bepaalt dat besluiten van het gemeentebestuur die algemeen verbindende voorschriften inhouden, niet verbinden voordat zij zijn bekendgemaakt.
In het tweede lid van artikel 139 is bepaald dat de bekendmaking van algemeen verbindende voorschriften geschiedt door plaatsing in het Gemeenteblad.

Na bekendmaking wordt het complete dossier, inclusief een origineel getekend exemplaar van het raadsvoorstel en het raadsbesluit, naar de afdeling Documentaire Zaken van de Secretarie gezonden ter archivering.
De dienst ontvangt vervolgens van de Griffie slechts een exemplaar van het raadsvoorstel, met daarop vermeld de besluitvorming.

V. Program van eisen verordening

V.1 Waar moet een goede verordening aan voldoen?

De hierna geformuleerde kernpunten zijn voor een deel ontleend aan het hoofdstuk 'kernregels voor het maken van verordeningen' uit het boek 'Juridische kwaliteitszorg, jaarboek 2000/2001 voor de overheid' van mr J.A.P.M. van den Bosch, mr J.J. van Vliet, drs M. Vonk en J.P.A.F. Vriens (ISBN 90-5749-642-9).

Waar in het hiernavolgende wordt gesproken over 'aanwijzingen', wordt bedoeld de Utrechtse Aanwijzingen voor de decentrale regelgeving (UAdr), waarop in het volgende hoofdstuk wordt teruggekomen.

1. **De verordening past in het gemeentelijk regelgevingsbeleid.**
   Zie hoofdstuk III 'Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen'.

2. **Er zijn voldoende redenen om voor de vorm van een verordening te kiezen.**
   Zie de paragrafen 4 en 5 van hoofdstuk II voor het onderscheid en de keuze tussen een beleidsregel en een verordening.

3. **De verordening is afgestemd op andere - inclusief Europese - regelgeving.**
   Bij de totstandkoming van een regeling wordt gelet op de effecten die de regeling op andere regelingen heeft of van andere regelingen ondervindt. Het verordeningenbestand dient een consistent geheel te zijn. Gestreefd wordt naar onderlinge afstemming van de eigen regelingen. Ook Europese aspecten kunnen een belangrijke rol spelen bij het ontwerpen van verordeningen. In een bijlage bij de UAdr is een checklist opgenomen voor het toetsen van (ontwerp)regelingen aan EG-regels over vrij verkeer van goederen alsmede over het toetsen van (ontwerp)subsidieregelingen en andere bevoordelingsmaatregelen aan EG-regels over staatssteun.
   Indien verschillende regelingen dezelfde soorten onderwerpen regelen, wordt bovendien zo veel mogelijk gestreefd naar uniformiteit.

4. **De verordening heeft een overzichtelijke indeling en systematische opbouw.**
   Zie Uadr nrs 22 tot en met 30 voor de wijze van indeling van een regeling (hoofdstukken, paragrafen, artikelen, opschriften, opsommingen, bijlagen).
   Het is van belang dat een verordening op een logische, systematische wijze wordt opgebouwd. De toelichting bij aanwijzing nr 59 van de UAdr (op intranet gepubliceerd) geeft een voorbeeld van een logische, systematische opbouw van de verschillende bestanddelen van een verordening. Het gebruik van een vaste volgorde wordt aangeraden.

5. **De verordening is eenvoudig, duidelijk, toegankelijk, en het taalgebruik is goed.**
   Een regeling moet eenvoudig, duidelijk en toegankelijk zijn voor burger, bedrijf, uitvoerder, bestuurder en rechter: iedereen die met de regeling te maken krijgt moet kunnen begrijpen wat de regeling inhoudt en wat hij zelf moet of mag doen of nalaten. Uadr 31 tot en met 47.

6. **De verordening heeft een duidelijke normstelling.**
   De verordening moet aangeven op welke gedragingen de regeling betrekking heeft.
   De strafbare, subsidiabele of heffingplichtige handeling moet duidelijk worden aangegeven.
   De verlenings -of weigeringscriteria zijn eenduidig geformuleerd.

7. **In de verordening staan geen wetteksten of herhalingen van Awb.**
   Het overnemen van wetteksten in een verordening gaat veelal ten koste van de kwaliteit van de verordening en is dus ongewenst. Regel in de verordening dus geen zaken die al in een wet (bijvoorbeeld Awb) zijn geregeld, tenzij het gaat om een aanvulling/verbijzondering of een toegestane afwijking. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bepalingen over beslistermijnen, aanvraagbescheiden etc.

8. **Bezien is of een evaluatiebepaling en/of een horizonbepaling moet worden opgenomen.**

Indien wenselijk kan in de verordening een bepaling worden opgenomen die de verplichting bevat periodiek de uitvoering en de noodzaak van de verordening te evalueren. Op deze wijze kan worden bekeken in hoeverre de regeling in de praktijk uitvoerbaar is en of er neveneffecten aan de uitvoering van de regeling zijn verbonden. Na verloop van tijd kan worden bekeken of er nog behoefte bestaat aan de verordening.

> De evaluatiebepaling kan aldus worden geformuleerd: 'Het bevoegde orgaan zendt binnen (termijn) en vervolgens telkens na (termijn) na inwerkingtreding van de verordening (citeertitel) aan de gemeenteraad een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening in de praktijk'.

De verordening kan een bepaling bevatten die de geldigheidsduur van de verordening beperkt (horizonbepaling).

> De volgende formulering kan hiervoor worden gehanteerd: 'Deze verordening treedt in werking met ingang van (datum) en vervalt met ingang van (datum)'.

9. **In beginsel wordt geen hardheidsclausule opgenomen.**
   Een hardheidsclausule bevat een bepaling waarin is opgenomen dat wanneer de toepassing van de regeling zou leiden tot 'onbillijkheden van overwegende aard' afgeweken mag worden van de regeling. Deze clausule biedt het bevoegde orgaan enige vrijheid bij het toepassen van de bepalingen van de verordening. Veelvuldig gebruik van de hardheidsclausule betekent dat de verordening moet worden aangepast of ingetrokken. Doordat een hardheidsclausule het bestuursorgaan verplicht om alle bijzonderheden van het concrete geval te onderzoeken leidt het opnemen daarvan doorgaans tot onevenredige bestuurslasten, en roept deze extra bezwaren en beroepen op. Daarom: grote terughoudendheid bij het opnemen daarvan in een verordening. UAdr 79 tot en met 81.

10. **Er is bezien of overgangsrecht noodzakelijk is.**
    Bij de vaststelling van een nieuwe verordening moet beoordeeld worden of het opnemen van overgangsrecht noodzakelijk is. Er zal rekening gehouden moeten worden met reeds bestaande rechtsverhoudingen en aangegeven zal moeten worden hoe oude, bestaande situaties beoordeeld gaan worden in verband met de nieuwe, veelal strengere normen (rechtszekerheidbeginsel). Het overgangsrecht kan hierbij uitkomst bieden.

11. **De verordening voldoet ook overigens aan de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving.**

V.2 Richtlijn

Verordeningen moeten voldoen aan het in dit hoofdstuk neergelegde programma van eisen. In het volgende hoofdstuk wordt gewezen op enkele praktische hulpmiddelen die hierbij van dienst kunnen zijn.

VI. Hulpmiddelen voor het opstellen van verordeningen

Een belangrijk onderdeel van juridische kwaliteitszorg behoort te zijn het op een zo uniform mogelijke wijze redigeren van verordeningen. Zoals uit de inleiding al blijkt, is het ontwerpen van verordeningen echter een lastige klus die heel nauw luistert, mede gelet op de sterke uitvoeringsgerichtheid van gemeentelijke verordeningen.
Daarom zijn enkele hulpmiddelen ontwikkeld voor het opstellen van verordeningen. Deze hulpmiddelen bieden als het ware handreikingen om te kunnen voldoen aan de eisen zoals genoemd in hoofdstuk V.

VI.1 Utrechtse aanwijzingen voor de decentrale regelgeving (UAdr)

In de eerste plaats wordt gewezen op de *'Utrechtse aanwijzingen voor de decentrale regelgeving (UAdr)*'. De Utrechtse aanwijzingen zijn als volgt tot stand gekomen: de algemene aanwijzingen voor de decentrale regelgeving van de VNG (de eerdergenoemde Adr) zijn als uitgangspunt genomen, waarin vervolgens enkele specifiek Utrechtse keuzes en verbijzonderingen geïntegreerd zijn, en welke aangevuld zijn met onderdelen van de door mr. J.A.P.M. van den Bosch, mr. J.J. van Vliet, drs. M. Vonk en J.P.A.F. Vriens in hun eerdergenoemde boek neergelegde kernregels voor het maken van verordeningen.

De Utrechtse aanwijzingen bieden duidelijke handreikingen ter verhoging van de kwaliteit van regelingen. Door bij het ontwerpen of wijzigen van gemeentelijke regelingen telkens de UAdr te volgen, kan immers een betere afstemming tussen de regelingen en een grotere gelijkvormigheid ontstaan. De toegankelijkheid van de regelingen zal hiermee worden verbeterd. Verder zal dit ook indirect positieve gevolgen hebben, bijvoorbeeld het vergroten van de handhavingsmogelijkheden.
Naast het geven van juridisch-technische aanwijzingen, bevatten de UAdr ook veel beleidsmatige aanwijzingen ten aanzien van bijvoorbeeld de vaststelling van regelingen, handhaving, uitvoering, overgangsrecht, evaluatie, bekendmaking en bestandsbeheer.
Maak dus dankbaar gebruik van deze UAdr.

De Utrechtse aanwijzingen zijn te vinden op de intranetsite 'Juridische kwaliteit' van de Speurneus, onder het kopje 'documenten'.

N.B.: De aanwijzingen hebben overigens niet alleen betrekking op verordeningen, maar ook op andere soorten decentrale regelingen, zoals beleidsregels, reglementen en instructies, planvoorschriften bij bestemmingsplannen, uitvoeringsregelingen en algemene voorwaarden.

VI.2 Checklists in aanvulling op de (U)Adr

Na de totstandkoming van de Adr van de VNG is nog een aantal checklists ontwikkeld waaraan gemeentelijke verordeningen en overige decentrale regelingen vooraf getoetst zouden moeten worden.

In de eerste plaats wordt gewezen op de *'Handleiding toetsing regelgeving van provincies en gemeenten'* van het ministerie van Economische Zaken.
Deze handleiding is gebaseerd op het rapport 'Toetsingsinstrumentarium decentrale regelgeving' dat in het kader van de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) is gemaakt. Dit rapport is op internet beschikbaar via de site www.mdw.ez.nl; secretariaat MDW: 070-3796810 (tel); 070-3796092 (fax).

De handleiding bevat checklists om regelgeving van provincies en gemeenten te toetsen op de effecten voor het bedrijfsleven en op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van regelingen (de zogenaamde checklisten BET en U&H).
Geadviseerd wordt deze checklists te gebruiken bij het opstellen van regelingen die substantiële gevolgen (kunnen) hebben voor het bedrijfsleven dan wel voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van regelingen.
Deze checklists zijn te vinden op ons eigen intranet (de Speurneus).

In de tweede plaats wordt gewezen op de door het Ministerie van Justitie, Directie wetgeving, in 1998 ontwikkelde checklist voor toetsing van (ontwerp)regelgeving aan de EG-regels over

vrij verkeer van goederen. Een samenvatting hiervan is opgenomen als bijlage bij de UAdr, en is derhalve op intranet te vinden.

In de derde plaats wordt gewezen op de in de UAdr als bijlage opgenomen checklist voor het toetsen van (ontwerp)subsidieregelingen en andere bevoordelingsmaatregelen aan EG-regels over staatssteun. Voor het opstellen van deze checklist is gebruik gemaakt van de in 1998 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Centrale Directie Juridische Zaken, ontwikkelde 'checklist staatssteun'.

VI.3 Modelverordeningen VNG

Andere hulpmiddelen voor het opstellen van gemeentelijke verordeningen vormen de vele door de VNG uitgebrachte modelverordeningen. De gemeente heeft een abonnement op de databank modelverordeningen, welke te vinden is via *www.modelverordeningen.nl.*
Om toegang te krijgen tot de databank dienen de volgende gegevens ingevoerd te worden:
* userid: Utrecht
* wachtwoord: 101692887 (hoeft maar 1 keer ingevoerd te worden)
De verordeningen kunnen gezocht worden op trefwoord of op beleidsterrein.

De databank bevat 186 modelverordeningen welke zijn voorzien van een toelichting. In de toelichting wordt uitgelegd wat de bevoegdheidsgrondslag is, welke overwegingen bij het opstellen van de regeling hebben meegespeeld, waarom gekozen is voor een bepaalde inrichting van de regeling etc. Deze elementen en overwegingen kunnen een handige bijdrage vormen voor het opstellen van een eigen gemeentelijke verordening.
Het gebruik maken van een modelverordening zal derhalve niet slechts een besparing in werk en tijd opleveren, maar tevens veelal bijdragen aan de kwaliteit van de regeling.
Uiteraard zal de opsteller van de gemeentelijke verordening altijd kritisch moeten beoordelen welke regels uit het model wél en welke niet overgenomen zullen worden in de eigen regeling.

VI.4 Richtlijnen

1. Maak bij het opstellen van verordeningen gebruik van de UAdr alsmede van de aanvullende checklists.
2. Maak bij het opstellen van verordeningen gebruik van de door de VNG opgestelde modelverordeningen. Beoordeel telkens kritisch welke regels wél en welke niet in de eigen regeling worden overgenomen.

VII. Utrechtse regelingenbestand

VII.1 Algemeen

De verzameling van binnen een overheidsinstantie bestaande regelingen, wordt ook wel aangeduid met de term 'regelingenbestand'.
Een regelingenbestand dient gemakkelijk toegankelijk, overzichtelijk, consistent en actueel te zijn.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van regelingen die algemeen verbindende voorschriften inhouden, bepaalt artikel 140 van de Gemeentewet dat deze voor een ieder kosteloos (en permanent) ter inzage moeten liggen.

In de eerdergenoemde Aanwijzingen voor de decentrale regelgeving van de VNG wordt een aantal handreikingen gegeven voor het opstellen, het vormgeven en het bijhouden van een toegankelijk, overzichtelijk, consistent en actueel regelingenbestand (aanwijzingen 138 t/m 141).

N.B. Waar in het hiernavolgende over regelingenbestand wordt gesproken, wordt bedoeld het (centrale) verordeningenbestand. Andere regelingen dan verordeningen worden niet centraal beheerd.

Het hieronder weergegeven model van beheer en archivering van de Utrechtse verordeningen voldoet niet in alle opzichten aan de door de VNG gegeven aanwijzingen inzake het regelingenbestand, maar lijkt niettemin voldoende toegankelijk, overzichtelijk en consistent te zijn. De actualiteit van het bestand zal verderop in dit hoofdstuk nog aan de orde komen.

VII.2 Archivering verordeningen

De afzonderlijke diensten van de gemeente Utrecht zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen en actueel houden van de eigen verordeningen.
De verordeningen moeten echter voor een ieder, dus ook voor personen buiten de dienst, gemakkelijk toegankelijk en opvraagbaar zijn, zodat de verordeningen (tevens) verzameld moeten worden op één centrale locatie binnen de gemeente. In Utrecht is dit de afdeling Documentaire Zaken (het archief) van de Secretarie (12e verdieping Neudeflat).
Bij Documentaire Zaken worden de (papieren) verordeningen systematisch geordend volgens de zogenaamde 'basisarchiefcode' van de VNG. Dit houdt - kort gezegd - in dat de verordeningen geordend worden aan de hand van de verschillende beleidsterreinen.
Vervolgens worden in een soort draaiboek de volgende gegevens ten aanzien van de verordeningen geregistreerd: het classificatienummer conform de basisarchiefcode, de omschrijving van de verordening, alle wijzigingen en intrekkingen die hebben plaatsgevonden, de datum van vaststelling van de verordening alsmede het nummer en het jaartal van het Gemeenteblad waarin de verordening gepubliceerd is.

Ook alle oude (vervallen/ingetrokken) verordeningen worden in het archief bewaard. Het is immers van groot belang dat oude bepalingen toegankelijk blijven, zowel vanwege mogelijk overgangsrecht als vanwege de mogelijkheid om inzicht te kunnen krijgen in de vóór de wijziging bestaande rechtstoestand (kan van belang zijn bij bijvoorbeeld beroepsprocedures).
De (oude) verordeningen van na 1970 worden bewaard in de kelder van de Neudeflat. Oude verordeningen van vóór 1970 worden bewaard in het (statische) Utrechtse gemeentearchief aan de Alexander Numankade.

VII.3 Digitaal bestand

Daarnaast zijn alle verordeningen vanaf 1997 op intranet terug te vinden via 'bestuur en organisatie', vervolgens via 'raadsinformatie', en tot slot via 'Gemeentebladen', welke per jaar gerangschikt zijn.
Hierin zijn echter niet alleen verordeningen terug te vinden, maar alle regelingen die in Gemeentebladen gepubliceerd worden.

Ingevolge artikel 1 van de verordening op het Gemeenteblad van 1938 worden in het Gemeenteblad opgenomen: 'verordeningen, tegen welker overtreding straf is bedreigd, de verordeningen betreffende de plaatselijke belastingen en voorts andere verordeningen, reglementen of besluiten welke naar het oordeel van burgemeester en wethouders voor opneming in dat blad in aanmerking komen'.

Een afzonderlijk overzicht van alleen verordeningen is op inter-/intranet dus niet te vinden, hetgeen niet overzichtelijk is. Bezien zal worden of de browser hierop kan worden aangepast. Uit een inventarisatie is gebleken dat binnen de gemeentelijke diensten verder nauwelijks knelpunten worden ervaren bij het zoeken van verordeningen op intranet.
Gezocht kan worden op trefwoorden via een geavanceerd zoeksysteem.
Er bestaat (vooralsnog) dan ook geen aanleiding hier wijziging in aan te brengen.

VII.4 Nationale wettenbanken

De achtereenvolgende kabinetten hebben zich in verschillende nota's uitgesproken over de wenselijkheid van het toegankelijk maken van belangrijke overheidsinformatie via internet. Gewezen kan worden op de nota 'Naar toegankelijkheid van overheidsinformatie' (1997), de nota 'Wetgeving voor de elektronische snelweg' (1998), de beleidslijn 'Naar optimale beschikbaarheid van overheidsinformatie' (2000), het kabinetsstandpunt op het advies van de Commissie Grondrechten in het digitale tijdperk (2000), en de kabinetsreactie op het rapport 'In dienst van de democratie' van de Commissie Toekomst Overheidscommunicatie (2001).
De geringe toegankelijkheid van de steeds groeiende regelgeving werd immers sinds begin jaren negentig ook door de rijksoverheid zelf in toenemende mate als probleem ervaren. De enkele toegankelijkheid van de geconsolideerde teksten van wetten, KB's en ministeriële regelingen voor professionals die een abonnement op de Kluwer CD-rom bezitten, heeft veel kritiek ontlokt. Wordt niet ieder geacht de wet te kennen en dient wet- en regelgeving dan ook niet eenvoudig en kosteloos voor ieder beschikbaar te zijn?
In reactie hierop heeft de Staat in 2001 opdracht gegeven tot de bouw van een eigen wettenbank. De verschillende soorten regelingen zullen gefaseerd worden opgeleverd: begin 2003 wetten, AMvB's en andere KB's en medio 2003 ministeriële regelingen. Het totale project zal in 2006 zijn voltooid.
Overigens is sinds 1999 alle wet- en regelgeving die sinds 1995 in het Staatsblad, de Staatscourant en het Tractatenblad is gepubliceerd in niet-geconsolideerde vorm kosteloos via internet toegankelijk (www.overheid.nl/op).

Op 13 november 2002 heeft de eerste bijeenkomst plaatsgevonden van de werkgroep 'wettenbank decentrale overheden', welke op initiatief van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is ingesteld. Nagedacht wordt over het tot stand brengen van een nationale, via internet te raadplegen wettenbank waarin alle decentrale regelgeving op uniforme wijze ondergebracht wordt, en wel in geconsolideerde vorm en inclusief versiebeheer. Zo ver is het echter nog niet.

In 'geconsolideerde vorm' wil zeggen: integraal, dus met verwerking van wijzigingsbesluiten.
'Versiebeheer' wil zeggen dat bijgehouden wordt hoe een regeling in het verleden luidde.

VII.5 Actuele lijst van verordeningen

De juridische werkgroep *dualisering* heeft op 11 juli 2002 - na analyse van de in het verleden opgemaakte verordeningenlijsten, het archief, alsmede raadsbesluiten - getracht een zo volledig mogelijk overzicht tot stand te brengen van alle binnen de gemeente geldende verordeningen.
Bij brief van 17 oktober 2002 is deze - nog niet geheel volledige en geactualiseerde - lijst aan alle diensthoofden toegezonden met het verzoek om een actieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een volledig en actueel overzicht van alle binnen de gemeente geldende verordeningen.
De reacties zijn verwerkt in een verordeningenoverzicht dat is neergelegd bij de Griffie die deze actueel zal houden. De verordeningenlijst is immers geen statische lijst, maar dient telkens na nieuwe ontwikkelingen op dat gebied aangepast te worden.
De diensten zelf dienen er zorg voor te dragen dat nieuwe verordeningen, intrekkingen, wijzigingen etc. bij de afdeling Documentaire Zaken - al dan niet via BGS - bekend en gearchiveerd worden (zie ook hoofdstuk VI).

N.B.: Uitgegaan is van de juistheid en volledigheid van de door de diensten zelf aangereikte informatie inzake het verordeningenbestand, waarvoor de diensten immers zelf verantwoordelijk zijn. Opgemerkt moet dus worden dat niet met 100% zekerheid gezegd kan worden dat de opgestelde verordeningenlijst ook daadwerkelijk compleet en 'up to date' is.

VIII. Wijzigen van verordeningen

VIII.1 Methoden wijzigen verordeningen

In de wetgevingspraktijk komt het veel vaker voor dat een bestaande wettelijke regeling gewijzigd moet worden dan dat een complete, nieuwe regeling moet worden ontworpen.
De volgende mogelijkheden voor het wijzigen van verordeningen en andere regelingen kunnen onderscheiden worden:

A.
Een wijzigingsverordening wordt vastgesteld met daarin opgenomen alleen de te wijzigen dan wel de nieuwe bepalingen. Deze wijzigingen worden separaat (in niet-geconsolideerde vorm) gedrukt, gepubliceerd op inter-/intranet, opgenomen in het Gemeenteblad en Ons Utrecht en gearchiveerd.

B.
Een wijzigingsverordening wordt vastgesteld zoals bedoeld onder A., waarna vervolgens de gewijzigde/nieuwe bepalingen na vaststelling integraal in de bestaande (moeder)verordening opgenomen worden (geconsolideerd worden). De tekst van de gewijzigde (moeder)verordening wordt vervolgens integraal gedrukt, gepubliceerd op inter-/intranet, opgenomen in het Gemeenteblad en Ons Utrecht en gearchiveerd.

C.
De bestaande verordening wordt ingetrokken en de gewijzigde verordening wordt in haar geheel opnieuw vastgesteld. Deze wordt vervolgens integraal gedrukt, gepubliceerd op inter-/intranet, opgenomen in het Gemeenteblad en Ons Utrecht en gearchiveerd.

Variant A dient zo veel mogelijk vermeden te worden omdat dit zeer zeker tot onoverzichtelijkheid van de verordening zelf alsmede van het regelingenbestand zal leiden.

Indien het voornemen bestaat om omvangrijke wijzigingen in een verordening aan te brengen verdient variant C de voorkeur, waarbij de verordening in zijn geheel opnieuw wordt vastgesteld en de bestaande verordening gelijktijdig wordt ingetrokken.
Indien het aantal wijzigingen minder omvangrijk is, verdient wijzigingsvariant B de voorkeur.

N.B. Uitvoeringsregelingen van een ingetrokken wet/verordening behoeven niet uitdrukkelijk te worden ingetrokken; zij vervallen van rechtswege na intrekking van de wet/verordening.

VIII.2 Richtlijn

1. Hanteer in beginsel variant B bij het aanbrengen van wijzigingen in een verordening;
2. Hanteer zo mogelijk variant C bij het aanbrengen van omvangrijke wijzigingen in een verordening;

In *bijlage 1* is een format opgenomen voor het opstellen van een verordening.
In *bijlage 2* is een voorbeeld opgenomen voor het opstellen van een wijzigingsverordening.

Bijlage 1

Format (voorbeeld) voor het opstellen van een (Utrechtse) verordening

De raad van de gemeente Utrecht,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van…. (datum en eventueel nummer);
inzake….;
gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;
of
gelet op artikel 108, tweede lid, van de Gemeentewet en artikel … (medebewindswet);
gezien het advies van…;
overwegende dat het wenselijk is regels te stellen voor… (considerans);

besluit vast te stellen de volgende verordening:

VERORDENING …. Utrecht

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen
In deze verordening wordt verstaan onder:
a. de wet: de Wet …(titel)
b. …

Artikel 2 Toepassingsbereik
…

Hoofdstuk 2 De vergunning

§ 1 Aanvraag

Artikel 3 Verbodsbepaling
1 Het is verboden zonder of in afwijking van een door burgemeester en wethouders verleende vergunning…;
2 …
3 …

Artikel 4 Aanvraagformulier
Een vergunning wordt aangevraagd met behulp van een door burgemeester en wethouders vastgesteld aanvraagformulier.

§ 2 Voorschriften

Artikel 5 Voorschriften aan vergunning
Burgemeester en wethouders kunnen aan een krachtens deze verordening verleende vergunning voorschriften of beperkingen verbinden in het belang van:
a …
b … ('en' dan wel 'of')
c …

§ 3 Weigeringsgronden

Artikel 6 Weigeringsgronden

De vergunning wordt geweigerd indien:
1 … ('en' dan wel 'of')
2 …
  a … ('en' dan wel 'of')
  b …
    1° … ('en' dan wel 'of')
    2° …
3 …

§ 4 Intrekkings- en wijzigingsgronden

Artikel 7 intrekking
Een krachtens deze verordening verleende vergunning kan worden ingetrokken indien:
1 … ('en' dan wel 'of')
2 …
  a … ('en' dan wel 'of')
  b …

Artikel 8 wijziging
Een krachtens deze verordening verleende vergunning kan worden gewijzigd indien:
1 … ('en' dan wel 'of')
2 …
  a … ('en' dan wel 'of')
  b …

Hoofdstuk 3 Strafbepalingen

Artikel 9
Overtreding van het bepaalde in de artikelen … en de krachtens deze artikelen gegeven voorschriften en beperkingen wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie, en kan bovendien worden gestraft met openbaarmaking van het gerechtelijk vonnis.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 10 Overgangsrecht
1 Vergunningen die zijn verleend onder de werking van de Verordening … en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als vergunningen krachtens deze verordening.
2 Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om vergunning op grond van de Verordening … is ingediend waarop nog niet is beslist, wordt daarop deze verordening toegepast.

Artikel 11 Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking op …. (bij voorkeur een concrete datum noemen)

Artikel 12 Intrekking oude regeling
Op het moment van inwerkingtreding van deze verordening wordt de Verordening … ingetrokken.

Artikel 13 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: …(naam verordening) Utrecht

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van … (datum)

de griffier, de burgemeester,

Bijlage 2

Format voor het opstellen van een wijzigingsverordening

De raad van de gemeente Utrecht,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van…. (datum en eventueel nummer);
inzake…;
gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;
of
gelet op artikel 108, tweede lid, van de Gemeentewet en artikel … (medebewindswet);
gezien het advies van…;
overwegende dat….(considerans);

besluit vast te stellen de volgende verordening tot wijziging van de Verordening….(titel)

Artikel I
De Verordening … wordt als volgt gewijzigd.

A In artikel… wordt '…' vervangen door: '…'

B Artikel … wordt als volgt gewijzigd:
- a In het eerste lid wordt '…' vervangen door '…'
- b In het tweede lid wordt '…' vervangen door '…'
- c Het derde en vierde lid vervallen.

C Artikel … komt te luiden:
Artikel …
1
2

Artikel II
(Overgangsrecht)

Artikel III
Dit besluit treedt in werking op … (datum)

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van … (datum)

de griffier, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.M. Gerritse	**Datum**	18 mei 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60526	**Kenmerk**	8682810
E-mail	renate.gerritse@utrecht.nl	**Onderwerp**	Wijziging Bekendmakingswet en project Verbetering Utrechtse regelingen
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Juridische Zaken

Geachte leden van de raad,

Aanleiding
Tijdens de commissievergadering van 29 oktober 2020 is toegezegd (toezegging 20/T390), u nader te informeren over de Bekendmakingswet en de voortgang van het project “Verbetering Utrechtse regelingen”.

Wet elektronische publicaties
De Bekendmakingswet is per 1 juli 2021 gewijzigd door de Wet elektronische publicaties. Gemeenten zijn vanaf die datum verplicht officiële publicaties digitaal te publiceren via de website www.officielebekendmakingen.nl. De Wet elektronische publicaties verbetert de digitale vindbaarheid en toegankelijkheid van diverse overheidsbesluiten. Daarmee sluit de wijziging van de Bekendmakingswet aan op het (interne) project Verbetering Utrechtse regelingen, waarbij naast de kwaliteit van de decentrale regelingen, ook de toegankelijkheid en vindbaarheid van gemeentelijke besluiten een rol speelt.
Hierna gaan wij in op de belangrijkste gevolgen van de inwerkingtreding van de wet, mede in relatie tot het project “Verbetering Utrechtse regelingen”.

Gestandaardiseerde werkwijze en één centraal digitaal platform voor o.a. regelgeving
De Wet elektronische publicaties verplicht gemeenten de in de wet genoemde publicaties te publiceren in het digitale Gemeenteblad. Dat gebeurt via een gestandaardiseerde en verplicht gestelde applicatie (Decentrale Regelgeving en Officiële Publicaties - DROP) op www.officiëlebekendmakingen.nl. Deze website is onderdeel van www.overheid.nl.

Wij hebben geïnventariseerd of en zo ja, welke aanpassingen in de huidige werkwijze nodig zijn ten aanzien van:

1. *Algemeen verbindende voorschriften, kennisgevingen en mededelingen, beleidsregels*
   De gemeente Utrecht is al geruime tijd aangesloten op DROP en heeft al veel ervaring met het digitaal plaatsen van officiële publicaties op www.overheid.nl:

- Algemeen verbindende voorschriften moeten al sinds 2014 digitaal bekend gemaakt worden op deze site.
- De meeste kennisgevingen en mededelingen worden er al sinds 2013 digitaal gepubliceerd.
- Beleidsregels worden eveneens al sinds 2013 op deze site bekend gemaakt.

De wijziging van de Bekendmakingswet brengt voor de gemeente op dit vlak dus niet veel wijzigingen met zich mee.

Het project Verbetering Utrechtse regelingen beoogt het toegankelijker en vindbaarder maken van Utrechtse regelingen. In dat kader is vorig jaar:

- onderzocht of de op www.overheid.nl te raadplegen regelgeving nog actueel was. Daar waar nodig zijn verouderde regelingen ingetrokken
- geïnventariseerd of alle geldende beleidsregels daadwerkelijk vindbaar zijn op overheid.nl. Een enkele beleidsregel moest achteraf nog digitaal worden gepubliceerd. De Wet elektronische publicaties verplicht gemeenten pas per 2022 om ook oudere, nog niet digitaal bekend gemaakte beleidsregels, digitaal te publiceren. Door de inventarisatie uit 2020 is daar nu al uitvoering aan gegeven.

2. *Ruimtelijke plannen, gemeenschappelijke regelingen en verkeersbesluiten*
Voor ruimtelijke plannen, verkeersbesluiten en gemeenschappelijke regelingen brengt de nieuwe wet enkele veranderingen. Ruimtelijke plannen zullen pas vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet als onderdeel van de nieuwe omgevingsplannen in de officiële publicatiebladen worden opgenomen. Tot dat moment vindt de *bekendmaking* van ruimtelijke plannen plaats op www.ruimtelijkeplannen.nl. Anders dan voorheen gebeurt echter de *kennisgeving* van de bekendmaking van deze besluiten vanaf 1 juli 2021 via het digitale Gemeenteblad. Dit betekent dat kennisgevingen vanaf die datum niet meer in de plaatselijke krant worden gepubliceerd. Vanaf 1 juni jl. worden inwoners en ondernemers erop gewezen dat de publicatie van deze kennisgevingen vanaf 1 juli niet meer via de plaatselijke krant maar digitaal gebeurt. Het beleid rondom wijkberichten blijft overigens ongewijzigd; bij ontwikkelingen met enige impact voor een wijk worden bewoners actief geïnformeerd via een wijkbericht.
Ook voor verkeersbesluiten is er door de inwerkingtreding van de Wet elektronische publicaties iets veranderd: deze worden nu ook in het digitale Gemeenteblad gepubliceerd en niet meer in de Staatscourant.
En ook voor gemeenschappelijke regelingen zijn er wijzigingen: op www.overheid.nl komt er een landelijk elektronisch register waarin alle gemeenschappelijke regelingen zijn opgenomen. De gemeente Utrecht heeft hiervoor onlangs de benodigde gegevens aangeleverd. Daarnaast moeten alle officiële publicaties van gemeenschappelijke regelingen digitaal gepubliceerd worden in het officiële publicatieblad van de desbetreffende gemeenschappelijke regeling. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeenschappelijke regeling zelf. Voor zover nodig zullen we de gemeenschappelijke regelingen waarin wij participeren op deze verplichting wijzen.

3. *Terinzageleggingen*
Soms moet de gemeente stukken ter inzage leggen, zodat inwoners en ondernemers deze kunnen raadplegen. Voorheen gebeurde dat fysiek, op diverse locaties in de stad. Deze locaties waren aangewezen in de Verordening op de elektronische bekendmaking. De wet verplicht gemeenten om naast de fysieke terinzagelegging, de stukken per 1 juli 2022 ook digitaal ter inzage te leggen. Deze verplichting vergroot de toegankelijkheid van overheidsbesluiten. Voor de verplichte digitale terinzagelegging wordt er op landelijk niveau door het door de rijksoverheid ingestelde Kennis- en exploitatiecentrum voor Officiële Overheidspublicaties (KOOP) een

voorziening gecreëerd. Daarbij zal ook aandacht zijn voor het anonimiseren van persoonsgegevens.
Met de toegenomen digitalisering van overheidsinformatie kan fysieke terinzagelegging beperkter worden dan in de Verordening op de elektronische bekendmaking is geregeld. De fysieke locaties voor terinzagelegging uit die Verordening zijn bovendien niet meer up to date. In een separaat raadsvoorstel wordt daarom een voorstel gedaan over de fysieke terinzagelegging van raadsstukken en het intrekken van de Verordening op de elektronische bekendmaking.

Digitaal vaardige burger
Er wordt een aantal maatregelen genomen om de digitale toegankelijkheid van de officiële overheidsbesluiten voor inwoners en ondernemers te vergroten. Zo kunnen personen automatische digitale attenderingen ontvangen van voor hen relevante besluiten. Deze service wordt uitgerold en verzorgd door de landelijke overheid. Wij zullen de inwoners hierover nog extra informeren via verschillende media. Niet alleen via de digitale media, zoals de socialkanalen, maar bijvoorbeeld ook door advertenties in lokale kranten. Ook zullen we verschillende mediapartners actief benaderen met het verzoek hier aandacht aan te geven.
De gemeente wordt verplicht op verzoek inzage te verlenen in het digitale Gemeenteblad. Hiervoor zal op het stadskantoor een stand alone computer komen waarop de digitale publicaties kunnen worden geraadpleegd. Zo nodig kunnen de medewerkers van het servicepunt daarbij ondersteunen. Op verzoek kan men ook een afschrift krijgen. Op het stadskantoor kan men ook ter inzage liggende stukken fysiek raadplegen. Dat gebeurt al voor ruimtelijke plannen en uit de praktijk blijkt dat dit goed werkt.

Project Verbetering Utrechtse regelingen
In verband met de gedeelde doelstelling van de Wet elektronische publicaties en het project “Verbetering Utrechtse regelingen” geven wij u een korte schets van dit project.
Het project heeft als doel het verbeteren van de juridische kwaliteit van Utrechtse regelingen, dus: verordeningen, nadere regels, beleidsregels, besluiten van algemene strekking en overige regelingen. Het project is gericht op de interne organisatie van het regelgevingsproces. Denk hierbij aan het beschikbaar stellen van kennisdocumenten, het gebruik van standaarddocumenten, van uniforme citeertitels, het verbeteren van de vindbaarheid van geldende regels op www.overheid.nl, maar ook aan formatie-uitbreiding met een regelgevingsjurist. Er worden regelgevingscursussen aangeboden, waarbij er zowel aandacht is voor de juridische kanten van regelgeving als voor de leesbaarheid en begrijpelijkheid hiervan. Vorig jaar is in het kader van dit project zowel door ons college als door uw raad een aantal regelingen ingetrokken omdat ze niet actueel meer waren. Het overzicht van geldende regelingen is daarmee opgeschoond. Dit betekent dus – ondanks het interne karakter van het project – ook extern, voor inwoners en organisaties, meer transparantie en een betere vindbaarheid.
Daarnaast wordt gewerkt aan een beschrijving van het gewenste regelgevingsproces. In deze procesbeschrijving wordt niet alleen aangegeven wie wanneer in het proces moet worden betrokken, maar ook ingegaan op de wens naar publieksvriendelijke teksten, zowel in de regelingen zelf als door een eenvoudig leesbare samenvatting op de gemeentelijke website. Ook wordt hierin aangegeven welke documenten bij het opstellen van regelingen moeten worden gebruikt.
Tot slot wordt het Handboek juridische kwaliteitszorg ook t.a.v. het onderwerp regelgeving geactualiseerd. De hiervoor in 2003 vastgestelde kaders zijn inmiddels gedateerd en achterhaald, zowel door nieuwe publicaties, zoals het door VNG beschikbaar gestelde document “100 ideeën voor de gemeentelijke regelgever”, als door de verplichte digitalisering, veranderende websites, wijzigingen in de organisatiestructuur en overige ontwikkelingen. De hiervoor genoemde beschrijving van het

regelgevingsproces kan flexibeler inspelen op nieuwe ontwikkelingen dan een door de raad vastgesteld kader.

Naast raadsbrief ook een raadsvoorstel nodig
Met deze raadsbrief voldoen wij aan de toezegging 20/T390 van 29 oktober 2020 om u te informeren over de Bekendmakingswet en de voortgang van het project “Verbetering Utrechtse regelingen”. Voor het intrekken van de Verordening elektronische bekendmaking en het aanwijzen van een nieuwe fysieke terinzageleggingslocatie voor raadsstukken is daarnaast een raadsbesluit nodig. Daarom leggen wij u, tegelijk met deze brief, een raadsvoorstel voor.

Tot slot
Op dit moment publiceren veel overheden nog op verschillende wijzen en op verschillende websites. De Wet elektronische publicaties wil een einde maken aan deze versnippering door het creëren van één centraal digitaal platform waar inwoners en ondernemers alle officiële publicaties kunnen vinden en kosteloos kunnen raadplegen. Het gebruik van de verplicht voorgeschreven applicatie zal de vindbaarheid en toegankelijkheid van veel overheidsbesluiten en regelingen verder vergroten. Daarnaast zorgt de gemeente Utrecht ook met het project “Verbetering Utrechtse regelingen” voor een betere toegankelijkheid en vindbaarheid van Utrechtse regelingen. De gemeente Utrecht publiceert nu al veel op www.officielebekendmakingen.nl. De Wet elektronische publicaties sluit daarmee aan op de lijn van de gemeente Utrecht om overheidsinformatie voor iedereen op een goede manier digitaal toegankelijk te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid

Beleidsveld	Juridische Zaken
Organisatieonderdeel	Bedrijfsvoerings- en Strategienetwerk
Opsteller	Elien Vugts/Renate Gerritse
Zaaknummer	8682810
Jaargang en nummer	2021, nr. 75
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Verordening op de elektronische bekendmaking in te trekken.
2. Het stadskantoor aan te wijzen als locatie waar wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van stukken van de gemeenteraad, fysiek ter inzage worden gelegd.
3. Het kader Regelgevingsbeleid en juridisch kwaliteitskader verordeningen, incl. de Utrechtse aanwijzingen voor de regelgeving (BGS 03.9366, 2003, nr. 282) in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

STAFNOTITIE GEMEENTERAAD

Datum	20 mei 2021
Behandeld door	Florien Bouts
Doorkiesnummer	
E-mailadres	florien.bouts@utrecht.nl
Kenmerk	
Onderwerp	Raadsvoorstel Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgeving
Beleidsveld	Juridische Zaken

De Verordening op de elektronische bekendmaking uit 2013 wordt grotendeels overbodig door de per 1 juli 2021 inwerkingtredende Wet elektronische publicaties. Deze wet verplicht overheidsorganen de wettelijke voorgeschreven bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen van besluiten te doen in het officiële publicatieblad van de gemeente (het digitale gemeenteblad), te raadplegen via www.officiëlebekendmakingen.nl.

Terinzagelegging collegestukken en ruimtelijke plannen
Met het vervallen van de verordening vervallen ook de eerder aangewezen locaties voor fysieke terinzagelegging van raadsstukken, en is het opnieuw aanwijzen van een locatie voor fysieke terinzagelegging nodig.
Het college heeft het Stadskantoor aangewezen als locatie waar de wettelijk voorgeschreven collegestukken fysiek ter inzake worden gelegd. De huidige werkwijze bij ruimtelijke plannen is ook terinzagelegging op het Stadskantoor. Daarnaast biedt het college op het Stadskantoor ook de service van een stand alone computer waar bewoners gebruik van kunnen maken op informatie te zoeken/in te kijken. Er is ondersteuning aanwezig om mensen op weg te helpen en vragen te beantwoorden.

Wat valt op?
Het college stelt voor om, net als voor collegestukken (en de praktijk bij ruimtelijke plannen), het Stadskantoor aan te wijzen als locatie waar stukken van de gemeenteraad fysiek ter inzage worden gelegd (waar dat wettelijk is voorgeschreven).

Opvallend is dat het Stadhuis niet wordt genoemd in het raadsvoorstel. Niet wordt aangegeven of het Stadhuis ook is overwogen als locatie en zo ja, waarom deze locatie niet geschikt zou zijn om raadsstukken, waaronder ook ruimtelijke plannen, ter inzage te leggen. In het Stadhuis is ook het Wijkbureau Binnenstad gevestigd. Wijkbureaus werden eerder ook gebruikt voor fysieke terinzagelegging van stukken.
In het algemeen is aangegeven dat andere locaties die in gebruik zijn bij de gemeente niet toegerust zijn voor de taak omdat er geen voorzieningen aanwezig zijn zoals een stand alone computer en een geschikte ruimte om deze neer te zetten. De vraag is waarom dit op het Stadhuis niet zou kunnen?

Ter overweging
Eind november 2020 heeft het presidium in het kader van het Nieuwe Werken 3.0 de ambitie uitgesproken ambitie om het Stadhuis als ‘Huis van de Democratie’ te behouden én waar mogelijk verder uit te bouwen. Het (tevens) aanwijzen van het Stadhuis als locatie waar wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen van de gemeenteraad (waaronder ook ruimtelijke plannen) fysiek ter inzage worden gelegd, zou een bijdrage kunnen leveren aan de invulling van deze ambitie.

Gemeenteraad

Dossiernummer	2047
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	12.2
Titel	Raadsbrief Aanvullende informatie Elektronische bekendmaking en terinzagelegging
ID	2210
Behandelend ambtenaar	R.M. Gerritse
Telefoon	030 - 28 60526
E-mail	renate.gerritse@utrecht.nl
Datum collegebesluit	6 juli 2021
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Juridische Zaken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Florien Bouts/Juridische zaken, Ombudszaken/06-29098240

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.M. Gerritse	**Datum**	7 juli 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60526	**Kenmerk**	8682810
E-mail	renate.gerritse@utrecht.nl	**Onderwerp**	Aanvullende informatie Elektronische bekendmaking en terinzagelegging
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Juridische Zaken

Geachte leden van de raad,

Aanleiding

Op 10 juni jl. is in de commissie Mens en Samenleving het raadsvoorstel “Intrekking Verordening op de elektronische bekendmaking en kader Regelgevingsbeleid; aanwijzing locatie wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen” besproken. Bij deze bespreking zijn vier onderwerpen naar voren gekomen waar wij graag in deze brief nader op ingaan.

Tweede terinzageleggingslocatie

Vanaf 1 juli 2022 moeten documenten waarvoor een wettelijke plicht tot terinzagelegging geldt, zowel fysiek als digitaal ter inzage liggen. Voor fysieke terinzagelegging is wettelijk niet per se nodig dat de stukken op papier klaarliggen. Het is voldoende dat de documenten op een scherm kunnen worden geraadpleegd en men er desgewenst een afschrift van kan krijgen.

Op dit moment is het Stadskantoor al jaren de enige locatie voor het inzien van ruimtelijke plannen. Die kunnen zowel op een computer worden ingezien als op papier. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet eindigt deze papieren terinzagelegging. Andere documenten die ter inzage liggen, zijn voornamelijk besluiten op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), of besluiten die door de Regionale Uitvoeringsdienst zijn voorbereid. Daarnaast kan men op het Stadskantoor hulp krijgen bij het op een scherm raadplegen van het digitaal gemeenteblad.

Beperkt gebruik van inzagemogelijkheid

Er wordt weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot fysieke raadpleging van ter inzage gelegde stukken (denk aan gemiddeld driemaal per week over de gehele gemeente Utrecht). Dit geldt zowel voor de ruimtelijke plannen als voor andere documenten. Tot begin 2020 kwamen gemiddeld zo’n vier mensen per week naar het Stadskantoor om Wabo-stukken in te zien. Sinds de eerste lockdown worden deze echter (geanonimiseerd) gemaild aan degenen die stukken willen inzien. Slechts een enkeling ontvangt de stukken liever op papier en die sturen we dan ook een geprinte versie.

Het aantal bezoekers neemt naar verwachting nog af als per 1 juli 2022 alle stukken direct digitaal te raadplegen zijn, zonder dat eerst met de gemeente gemaild hoeft te worden over toezending.
Het digitaal raadplegen van het gemeenteblad is al jaren mogelijk, maar voor een automatische attendering over ontwikkelingen in de buurt moet je je abonneren en een profiel aanmaken. Vanaf 1 juli 2021 ontvangen alle huishoudens die zijn aangesloten op de berichtenbox van www.mijnoverheid.nl automatisch een attendering bij bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen over de directe woonomgeving. Het aantal abonnementen stijgt dan van 150.000 naar circa 6.5 miljoen.
De verwachting is dus dat er steeds minder gebruik gemaakt zal worden van de mogelijkheid om stukken op een aangewezen locatie te bekijken.

Eisen aan en kosten bij inrichting van locatie
Dat beperkte aantal verwachte bezoekers neemt niet weg dat de locatie voorzieningen moet hebben. Voor het op een scherm raadplegen van ruimtelijke plannen en het digitaal gemeenteblad is op de locatie een computer nodig. Voor het opbergen van papieren ter inzage liggende stukken is een afsluitbare kast nodig. De aanwezigheid van een servicepuntmedewerker is nodig, omdat we inwoners dan beter kunnen ondersteunen bij hun zoektocht. Die medewerkers zouden bij voorkeur permanent aanwezig moeten zijn, zodat het maken van een afspraak niet nodig is. Een servicepuntmedewerker kent de organisatie inhoudelijk goed en is erin getraind uiteenlopende vragen adequaat te beantwoorden. De medewerker biedt hulp en ondersteuning bij het raadplegen van stukken, geeft desgewenst een afschrift van de stukken mee, verwijst door naar of zorgt voor een afspraak met de afdeling die verantwoordelijk is voor het stuk en registreert het aantal bezoekers en de gestelde vragen in de Kennisbank. Er is dus ook een werkplek nodig en een printer.
De kosten voor het inrichten van een werkplek zijn per locatie ongeveer € 15.000 incidenteel. Kosten van een medewerker zijn €70.000 structureel en eventueel, i.v.m. vervanging bij verlof en ziekte, zijn 2 FTE nodig.

Mogelijkheden Vleuten-De Meern
Gezien het geringe aantal verwachte bezoekers en de kosten die het inrichten van een terinzageleggingslocatie met zich meebrengt, hebben wij oorspronkelijk voorgesteld alleen het Stadskantoor hiervoor te gebruiken. Daar zijn immers de hierboven genoemde voorzieningen permanent aanwezig. Op de andere locaties is dit niet het geval. Zoals hierboven beschreven zou dit dus tot hoge structurele kosten leiden bij beperkt gebruik.

In de raadscommissie is geopperd het Wijkbureau Vleuten-De Meern toe te voegen als locatie. Hier zien wij wel mogelijkheden. In Vleuten-De Meern zijn elke werkdag van 9-12 uur al servicepuntmedewerkers aanwezig. De openingstijden voor raadplegen van stukken zijn daarmee dus beperkt van 9-12 uur. Er zullen dan wel extra faciliteiten moeten komen. Omdat het Wijkbureau Vleuten-De Meern al verbouwd wordt, zijn de eenmalige kosten voor het inrichten van een werkplek, met computer, geschikte toegangsplek en mogelijkheid om te printen, wat lager dan gemiddeld, en bedragen circa € 10.000.

Om zicht te houden op noodzaak en gebruik stellen wij een pilot van twee jaar voor, die eindigt op 1 juli 2023. Dan is er twee jaar ervaring opgedaan met het verdwijnen van de advertenties uit huis-aan-huisbladen, en één jaar ervaring met – naast fysieke terinzagelegging - digitale terinzagelegging van alle documenten. De servicepuntmedewerker houdt gedurende die periode in de Kennisbank niet alleen het aantal bezoekers bij, maar ook eventuele vragen die samenhangen met terinzageleggingen en het digitaal gemeenteblad. Na die twee jaar informeren wij u over de uitkomsten.
Om dit mogelijk te maken is het niet nodig het voorliggende besluit te wijzigen.

Communicatie over wijzigen van publicatie in huis-aan-huisbladen
Tot 1 juli 2021 werden kennisgevingen over ruimtelijke plannen gepubliceerd in huis-aan-huis-bladen. De afgelopen periode zijn lezers er in die huis-aan-huisbladen vijf keer op geattendeerd dat deze kennisgevingen voortaan op overheid.nl te vinden zijn en dat zij ze desgewenst ook op het Stadskantoor kunnen inzien en een afschrift van het digitale gemeenteblad kunnen krijgen. Deze publicatie wordt tot aan de zomervakantie wekelijks herhaald. Naar aanleiding van het voorstel in de raadscommissie hier wat meer tijd voor te geven, zetten wij na de zomervakantie deze publicatie voort en herhalen deze daarna maandelijks tot 1 januari a.s. Vanaf juli komt deze publicatie overigens in de VAR en in DUIC, omdat het Stadsblad en De Brug te kennen hebben gegeven dat zij stoppen.
Aan terinzagelegging in Vleuten-De Meern besteden we ook periodiek aandacht in de Nieuwsbrief Vleuten de Meern.

Degenen die niet digitaal vaardig zijn met overheidsberichten, lezen wel vaak sociale media. Wij onderzoeken daarom de mogelijkheid om via Twitter, Facebook of Instagram gebruikers daarvan geregeld te informeren over waar en hoe zij berichten over hun woonomgeving kunnen vinden.
Op onze website en via projectwebsites besteden we er ook geregeld aandacht aan. Bij ontwikkelingen met enige impact voor een wijk ontvangen bewoners nog altijd een papieren wijkbericht. Daarnaast ontvangt het overgrote deel van de huishoudens vanaf 1 juli automatisch via de mail een attendering bij bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen over de directe woonomgeving.
Bovendien werden alleen ruimtelijke plannen nog in de huis-aan-huisbladen aangekondigd; alle andere berichten werden sinds 2014 al uitsluitend digitaal gepubliceerd in het digitale gemeenteblad.

Kan de raad nog wel kaders meegeven voor Utrechtse regelgeving?
Ook na intrekking van het regelgevingskader kan de raad bij het vaststellen van verordeningen nog altijd wijzigingen aanbrengen. Ook kan de raad in algemenere zin natuurlijk aanwijzingen meegeven. Het werkt dan echter sneller als dat gebeurt via een instructie aan de organisatie dan via een door de raad vastgesteld kader, dat minder makkelijk aangepast kan worden dan de door de directieraad vast te stellen beschrijving van het regelgevingsproces. Overigens staan eisen die de raad stelt aan deregulering en duidelijk taalgebruik, en zelfs de eis om terughoudend om te gaan met hardheidsclausules, ook in de VNG-publicatie 100 ideeën voor de gemeentelijke regelgever waarmee bij de gemeente Utrecht ook na deze intrekking zal worden gewerkt.

Periodieke check of regelingen nog actueel zijn
In de raadscommissie werd gevraagd hoe het actueel blijven van regelingen is geborgd. Vorig jaar hebben we alle regelgeving gecheckt op actualiteit en dat heeft geleid tot een intrekking van een aantal college- en raadsregelingen. Deze controle zullen we, naar aanleiding van de getrokken lessen, vanaf nu elke vier jaar, na vaststellen van het collegeprogramma, herhalen.
Er zijn standaarddocumenten opgesteld voor nieuwe regelingen en wijziging van bestaande. Deze besteden aandacht aan intrekking van oude regelingen, overgangsrecht en het opnemen van een einddatum in regelingen met een tijdelijk karakter. Door deze combinatie van maatregelen voorkomen we dat een ‘vervuiling’ van het bestand zal optreden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeenteraad

Dossiernummer	1787
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	13
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
ID	1841
Behandelend ambtenaar	Trix Aarts
Telefoon	0651406645
E-mail	t.aarts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	13 april 2021
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	8272740/20210413/b
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
    a. De groene stad
    b. De verbonden stad
    c. De compacte stad
    d. De inclusieve stad
    e. De toekomstbestendige stad
    f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
    a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
    b. Overvecht
    c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
    d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
    a. Geen dak blijft onbenut
    b. Groen tenzij
    c. Circulair tenzij
    d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
    e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
    f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
    g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
    h. Versterken boven gelijk houden
    i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
    j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
    k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
    l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
   - het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
   - opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
   - meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
   - mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

   Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.

8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsvelden; het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de verdere verstedelijking. Ten opzichte van de RSU 2030 is er langs drie lijnen gewerkt: verbreden (onderwerpen en geografisch), verdiepen (onderwerpen) en verlengen (tijdshorizon). De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. Tevens zijn de ontwikkel- en investeringsstrategie een integraal onderdeel van de RSU 2040. In de RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.

Context

Aanleiding

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij "Gezond stedelijk leven voor iedereen" centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

In de RSU 2040 zijn kaders en condities voor nieuwe ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid aangegeven, die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030, die in 2016 is vastgesteld en die de basis vormt voor het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) . De ruimtelijke strategie is verlengd, verdiept en verbreed. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. RSU2040 legt ook een verbinding met regionale ontwikkelingen en maakt de samenhang inzichtelijk. De RSU is de inbreng van de gemeente in de regionale en bovenregionale discussies over de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de toekomst.

De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan liggen in elkanders verlengde, waarbij de RSU2040 een koersdocument is en het Mobiliteitsplan een uitwerking is voor mobiliteit richting 2040. De hoofdlijnen van de RSU2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio Utrecht. Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsonderzoeken voort (USP/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden momenteel uitgevoerd samen met regio, Provincie Utrecht en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen. De RSU 2040 biedt daarnaast de koers van de stad voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) waarbij we samenwerken in U10 verband.

De concept RSU2040 heeft ter inzage gelegen vanaf 27 januari tot en met 10 maart 2021. In totaal hebben we 145 reacties ontvangen. Daarnaast hebben we veel input gekregen van inwoners, maatschappelijke organisaties, ondernemers en belangengroepen tijdens een van de webinars en een van de stakeholdersbijeenkomsten. In de Reactienota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staan de uitkomsten.

Juridische context
De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema's.

Beoogd effect
De vastgestelde RSU2040 biedt het verstedelijkingsperspectief van de stad en geeft aan hoe Utrecht de groei binnen de kaders van Gezond stedelijk leven voor iedereen wil opvangen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbesluit Vaststelling Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Op 18 juni 2020 heeft de raad de nota "Op weg naar een ruimtelijke strategie Utrecht 2040" vastgesteld. Deze uitgangspunten geven invulling aan de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen" voor de verdere verstedelijking van de stad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor de RSU2040.
- Raadsbrief vrijgave voor inspraak van de RSU 2040 op januari 2020
- De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De visie van 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de vijf stadsprofielen: a. De groene stad b. De verbonden stad c. De compacte stad d. De inclusieve stad e. De toekomstbestendige stad f. De vertraagde stad
Argumenten	
1.1	De visie sluit aan bij de kwaliteiten van de stad
	De kracht van Utrecht nu is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving, de 10 minutenstad.
1.2	De visie sluit aan bij de ambitie Gezond stedelijk leven voor iedereen.
	Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent 'gezond stedelijk leven voor iedereen' in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Binnen de mobiliteitstransitie zetten we, naast ov, in op actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen. Gezonde verstedelijking betekent ook dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt.
1.3	De visie sluit aan bij de uitgangspunten van de RSU2040 die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld
	In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de RSU2040 vastgesteld, die invulling geven aan de ambitie 'gezond stedelijk leven voor iedereen' voor de verdere verstedelijking van de stad. Tezamen zorgen deze uitgangspunten voor de integraliteit van de ruimtelijke ontwikkeling.
1.4	De visie ligt in lijn met een groot deel van de inspraakreacties

	Veel insprekers vinden groen, een inclusieve stad en de nabijheid van de dagelijkse voorzieningen belangrijk. Naar aanleiding van een aantal reacties hebben we het stadsprofiel Vertraagde stad toegevoegd aan de profielen. Dit profiel betreft een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad vanen voor inwoners.
Beslispunt	
2	Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone): a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen b. Overvecht c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd,Galgenwaard en Lunetten Koningsweg d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6
Argumenten	
2.1	<u>De vier nieuwe centra geven uiting aan de verstedelijkingsvolgorde die is vastgesteld bij de nota van uitgangspunten (18 juni 2020).</u>
	Het uitgangspunt over de prioritering van de verstedelijking luidt: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad. Door meerdere centra te maken vermindert de druk op de binnenstad.
2.2	<u>De nieuwe centra zijn nodig om de groei op te vangen waarbij sprake blijft van de 10 minutenstad</u>
	Utrecht wil tot 2040 ca 60.0000 woningen toevoegen. In het MPR staan plannen voor het toevoegen van 40.000 woningen (de harde planvoorraad). De overige 20.000 woningen komen in de verschillende centra waarbij rekening is gehouden met het karakter en de mogelijkheden in een gebied. Naast woningen worden werkplekken, groen en (dagelijkse) voorzieningen toegevoegd. Het Wiel met spaken verbindt de vijf centra Utrecht
2.3.	<u>De locaties van de nieuwe centra betreffen gebieden waar openbaar vervoer samenkomt en/of waar ruimte is voor transformatie.</u>
	Er is gekozen voor deze knooppunten omdat de locaties zich ontwikkelen rondom bestaande stations en/of in gebieden waar al veel ontwikkeling plaatsvindt en/of in gebieden in de stad waar ruimte is op programma toe te voegen. De knooppunten worden verder uitgewerkt in een aantal verdiepende gebiedsonderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt.
Beslispunt	
3	De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.
Argumenten	

3.1	<u>De RSU2040 borgt een integrale benadering van de verstedelijking door de Utrechtse barcode</u>
	De groei van de stad zetten wij met name in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. Werk, mobiliteit, groen, maatschappelijke voorzieningen, vraag naar energie groeien mee. De Utrechtse barcode, ontwikkeld voor de RSU 2040, is het instrument om de ruimtevraag van die verschillende thema's inzichtelijk te maken. Dat vergroot het inzicht in de stand van zaken van de ambities op de verschillende thema's en zorgt ervoor dat deze in evenwicht met elkaar blijven bij de groei. Het ruimtegebruik van de verschillende thema's zou een te groot beslag op de ruimte leggen van de stad. Daarom hanteren wij een intelligente barcode die rekening houdt met onder andere functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast is het een optie om voor sommige thema's buiten het plangebied ruimte te zoeken in overleg andere (lokale) overheden. De RSU 2040 bevat ook een mechanisme dat ervoor zorgt dat bij de gebiedsplannen de barcode ook daadwerkelijk wordt gehanteerd, zodat de zogenaamde "harde belangen" de "zachte belangen" niet ondersneeuwen. Gebiedsontwikkelingen moeten dus ook plannen bevatten voor energie, groen en voorzieningen. Deze moeten expliciet, in beslispunten, worden voorgelegd aan het college. Na vaststelling van de RSU2040 wordt het mechanisme verder uitgewerkt.
3.2	<u>De barcode laat zien wat op stedelijk niveau de gemeentelijke ambities is.</u>
	De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie is. Daardoor kan gestuurd op verevening of compensatie indien in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	<u>De huidige plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) houden soms nog te weinig rekening met de Utrechtse barcode</u>
	Het hanteren van het nieuwe instrument de Utrechtse barcode vraagt om een bredere aanpak in de gebiedsontwikkeling. Naast wonen, verkeer, openbare ruimte zijn factoren als nabijheid van groen, maatschappelijke voorzieningen, duurzame energie etc van belang. Hiervoor is een inhaalslag nodig waarbij de doorwerking op verschillende schaalniveaus (project, wijk, stad) aandacht vraagt.
Beslispunt	
4	De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling: a. Geen dak blijft onbenut b. Groen tenzij c. Circulair tenzij d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan. h. Versterken boven gelijk houden i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling
Argumenten	

4.1	De principes dragen bij aan Gezond Stedelijke leven voor Iedereen,
	Het eerste uitgangspunt van de RSU luidt: Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad. De principes dragen alle direct of indirect bij aan dit uitgangspunt en daarmee aan de tien-minutenstad.
4.2	De gebundelde principes geven helder richting aan alle ruimtelijke plannen
	De principes worden al gehanteerd de binnen de afzonderlijke beleidsterreinen. De principes samen dragen bij aan de integrale aanpak van gebiedsontwikkeling en maken dat transparant, ook voor onze partners. Ze maken ook afwegingen op plot-gebiedsniveau mogelijk in relatie tot de stedelijke opgave. Daardoor is het ook goed te monitoren waar we staan.
Beslispunt	
5	De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.
Argumenten	
5.1	De fasering tot 2030 sluit aan bij de ruimtelijke plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte.
	De RS2030 heeft in het MPR voor een groot deel vorm gekregen. We hebben nu duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2030 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities.
5.2	De fasering maakt inzichtelijk hoe nieuwe knopen ontwikkeld kunnen worden en hoe bestaande knopen doorontwikkeld kunnen worden.
	Aan de hand van de barcode ontstaat een scherper beeld of met de bouwontwikkelingen voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld en wat eventueel moet worden toegevoegd. In de fasering is hiervoor een indicatie opgenomen.
Beslispunt	
6	De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 te laten landen waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht: • het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren); • opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht; • meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad; • mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks). Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar

	vervoer.
Argumenten	
6.1	Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RSU is de investeringsstrategie herijkt.
	De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. De strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. De inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen volgt uit vastgestelde of nog vast te stellen of uit te werken kaders. Op korte termijn, te verwerken in de Voorjaarsnota 2022, wordt gewerkt aan een bredere inzetbaarheid van het groeikader en vindt uitwerking plaats van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk of andere overheden (provincie, Europa) nodig, en bijdragen van baathebbers. Het verwerven van grote fondsen verloopt via aparte trajecten, waarin de RSU voeding geeft aan de aan te bieden proposities. Onderzoek naar het optimaliseren van kostenverhaal via een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is gestart. Tenslotte zetten we ons in om het beprijzen autogebruik in te voeren.
Kanttekeningen/risico's	
6.1	Het behalen van de ambities van de RSU is mede afhankelijk van investeringen van andere partijen
	Voor de benodigde investeringen is de gemeente mede afhankelijk van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Dat is een van de redenen dat een investeringsstrategie onderdeel is van de RSU 2040.
Beslispunt	
7	En met in acht name van het bovenstaande Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.
Argumenten	
7.1	De RSU2040 beschrijft de koers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 20 jaren
	De RSU2040 legt de nadruk op de *integrale* aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast wonen, werken en verplaatsen krijgen (maatschappelijke) voorzieningen en groen nadrukkelijk een plek. De barcode is daarbij het instrument dat inzicht geeft in het ruimtebeslag van de verschillende thema's.
7.2	De RSU2040 gaat uit van kracht van de stad en voegt kwaliteit toe voor de huidige inwoners
	De RSU2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten: Rijke historie en erfgoed; Compacte stad te midden van diverse landschappen; • Knooppunt in nationaal netwerk; • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau; • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen. Daarnaast wordt kwaliteit aan de stad toegevoegd waar ook de huidige bewoners van kunnen profiteren (denk aan groen, voorzieningen, etc). Het principe wat daarbij gehanteerd wordt is Versterken boven gelijk houden.
7.3	De RSU2040 bevat een uitvoeringsstrategie en een investeringsstrategie die richting

	geven aan de inzet in de hele periode
	Als de RSU wordt vastgesteld, dan is een implementatiestrategie nodig die richting geeft aan de inzet van de gemeente. De uitvoeringsstrategie en investeringsstrategie zijn dan belangrijke pijlers.
7.4	Met de RSU2040 is de inzet van Utrecht in verschillende regionale en landelijke plannen duidelijk
	Utrecht werkt mee aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio. In UNED werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De RSU2040 geeft duidelijk aan wat hierbij de inzet is van de stad.
Kanttekeningen/risico's	
7.1	Een aantal insprekers heeft zorgen over de impact van de groei van de stad op de leefbaarheid in de stad.
	Een aantal inspraakreacties betreft de impact van de groei op de leefbaarheid, waarbij aantasting groen, verkeer en drukte vaker worden genoemd. De RSU 2040 gaat uit van verdichten en vergroenen in balans. De barcode is het instrument dat naast woningen en werkplekken ook ruimte bestemt voor groen en voorzieningen. Het mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op deze wijze wordt recht gedaan aan de leefbaarheidsinvalshoeken. Daar komt bij dat door concentratie van de groei rond de knopen ook de bestaande kwaliteiten in grote delen van de stad in stand blijven en worden gekoesterd. Voor de hoogbouw wordt apart een hoogbouwvisie gemaakt waarbij bij op bepaalde locaties (knooppunten) hoogbouw is toegestaan. De principes uit de hoogbouwvisie zijn in de RSU 2040 opgenomen.
7.1	Een aantal insprekers mist de impact van de Corona pandemie in de RSU2040
	Voor de RSU zijn cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie gebruikt. De structurele effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen we de RSU 2040 aan.
Beslispunt	
8	'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/
Argumenten	
8.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) wordt vervangen door de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en maakt deel uit van de koers van de omgevingsvisie.

Financiën

In de RSU2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie opgenomen. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de

Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Het prioriteringsvraagstuk dat bij de kanttekeningen wordt geschetst is ook een belangrijk onderdeel van de strategie om te komen tot het uitvoeren van investeringen, en dus een belangrijk element bij deze jaarlijkse afweging. De investeringsstrategie vraagt in dat proces om een nieuw integraal afwegings- en investeringskader waar spelregels en bekostiging beter verbonden zijn.

In de investeringsstrategie wordt er indicatief rekening mee gehouden dat de gemeente tot 2040 ca 2,4 miljard euro kan bijdragen. Gelden komen uit het groeikader, Meerjaren Perspectief Ruimte en ook van zogenaamde baathebbers. Het blijft een uitdaging om de benodigde middelen te verwerven.
Tot ca. 1,5 miljard euro kan op basis van het geschetste groeipad redelijkerwijs verwacht worden dat dit zekere dekkingsbronnen betreft waar extrapolatie voor zou kunnen worden toegepast, en waar de gemeente grotendeels zelf de omvang kan bepalen. Om meer zekerheid te krijgen over toekomstige dekkingsbronnen bij RSU 2040, is het voorstel om:

- Voor middellange termijn op hoofdlijnen een overzicht samen te stellen van mogelijke investeringen conform de mijlpalen zoals deze geschetst worden in hoofdstuk Uitvoeringsstrategie en mogelijke dekkingsbronnen. In zo'n langjarige planning kunnen suggesties worden gedaan voor optimale toepassing van de afzonderlijke dekkingsbronnen. Daarnaast helpt een langjarige doorkijk om optimaal te adviseren over de programmering van de verschillende jaarsneden. Zo werken we aan ervaring met het perspectief van verschillende dekkingsbronnen, zonder dat alle financiële spelregels hiervoor moeten worden verkend en/of aangepast, of dat dit tot voorgenomen besluiten moet leiden.
- Dit jaar, in een planning passend bij de raadsbehandeling van de RSU, advies uit te brengen over het mogelijk instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waarmee maximaal aantoonbaar wordt ingezet op kostenverhaal.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig ter waarde van ca. 4,7 miljard euro. Het behalen van de ambities van de RSU is dus mede afhankelijk van investeringen van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Om deze omvangrijke (rijks)fondsen te kunnen verwerven is binnen de RSU een heldere, gedragen redeneerlijn nodig, die enerzijds recht doet aan de reeds bestaande fondsen en daarbij lopende aanvragen, en anderzijds het belang van ontkokering onderschrijft.

Vervolg

Als de RSU2040 wordt vastgesteld, wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie waarbij de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie belangrijke pijlers zijn.

Participatie

We hebben op verschillende manieren de inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen, etc input gevraagd op de RSU 2040. Zo hebben we een peiling gehouden onder de leden van het burgerpanel. We hebben tijdens twee webinars (voor stakeholders en voor inwoners en andere belangstellenden) de RSU toegelicht en reacties opgehaald. Daarnaast was er voor ondernemers, sportverenigingen en de DNU een bijeenkomst over de RSU.
De RSU 2040 heeft daarnaast ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben 147 inspraakreacties ontvangen. Het resultaat hiervan staat in de reactienota die is bijgevoegd.

Communicatie

Als de RSU2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Ruimtelijke Strategie Utrecht

Bijlagen informatief

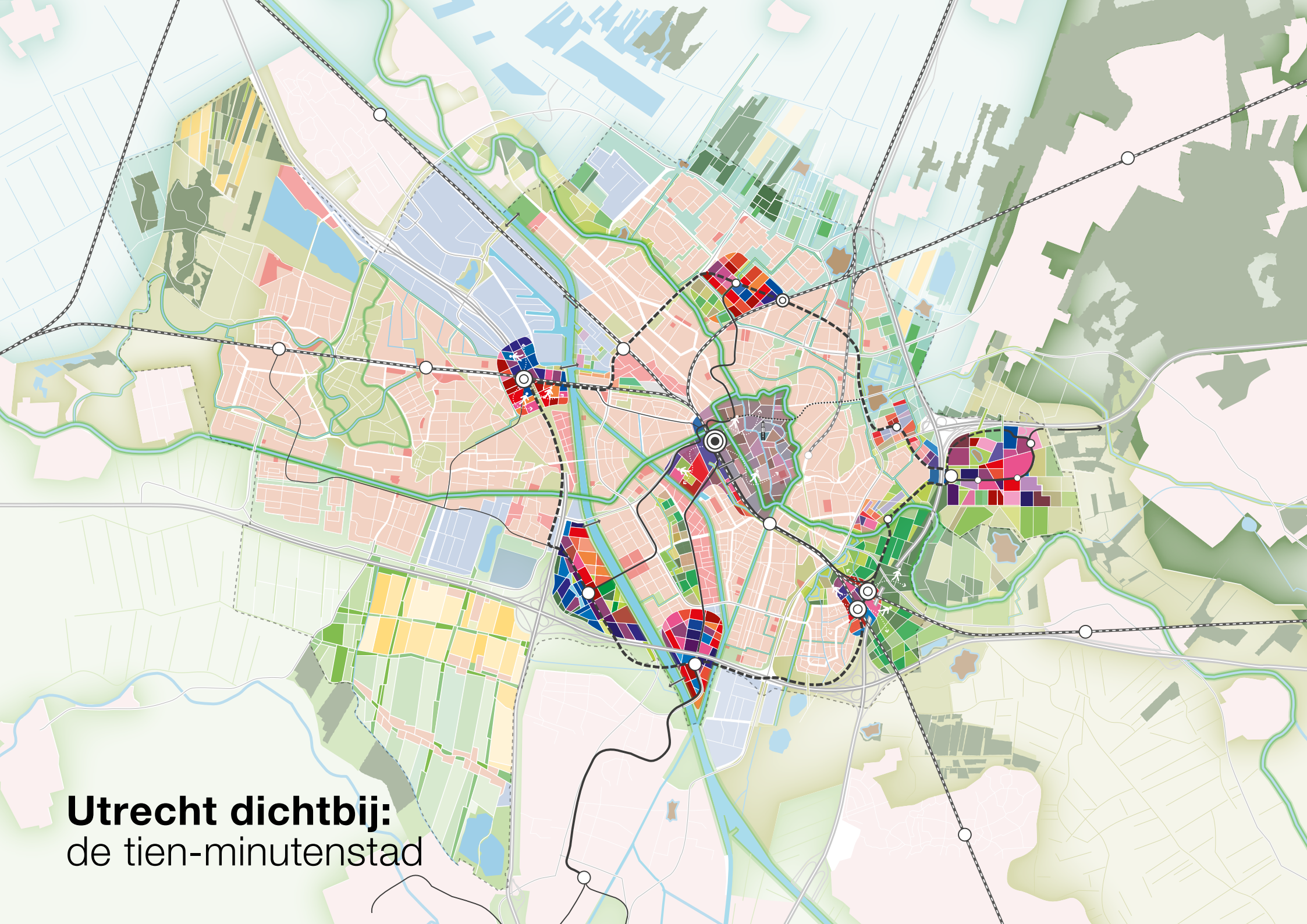
- De reactienota inclusief het tweekolommenstuk en het overzicht van de wijzigingen
- Afschriften van brieven aan Provincie Utrecht, Stichtse Vecht, IJsselstein, Nieuwegein, Zeist, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waternet, STUW, Eneco en de DNU

Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Inhoud

6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

Voorwoord
Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

Status en doorwerking van de RSU

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve en betaalbare stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking. Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve en betaalbare stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op

De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1

De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6

termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7

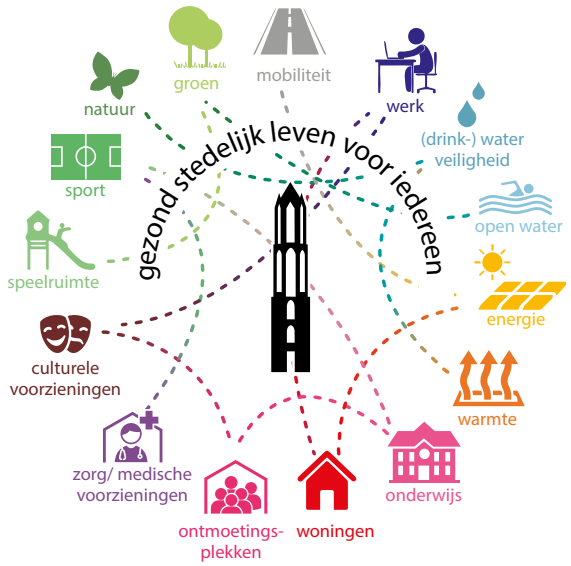
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8



Inleiding
De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



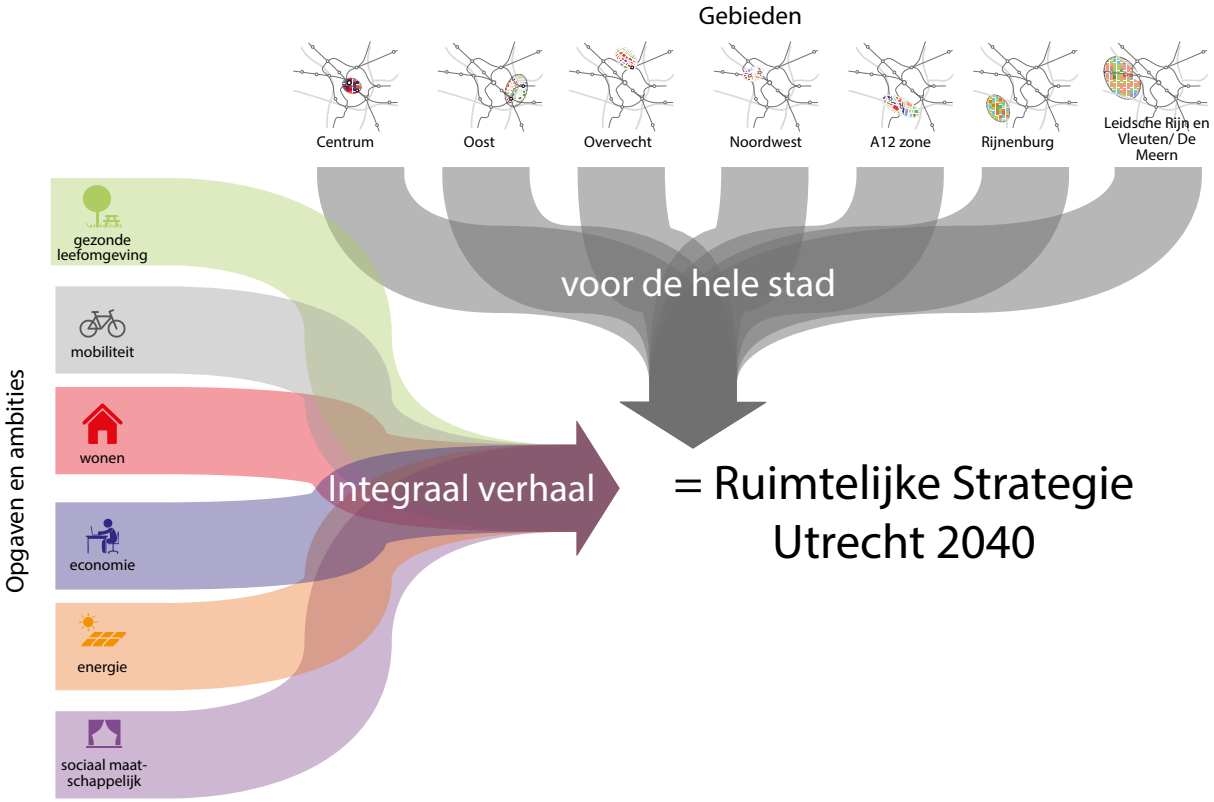
Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



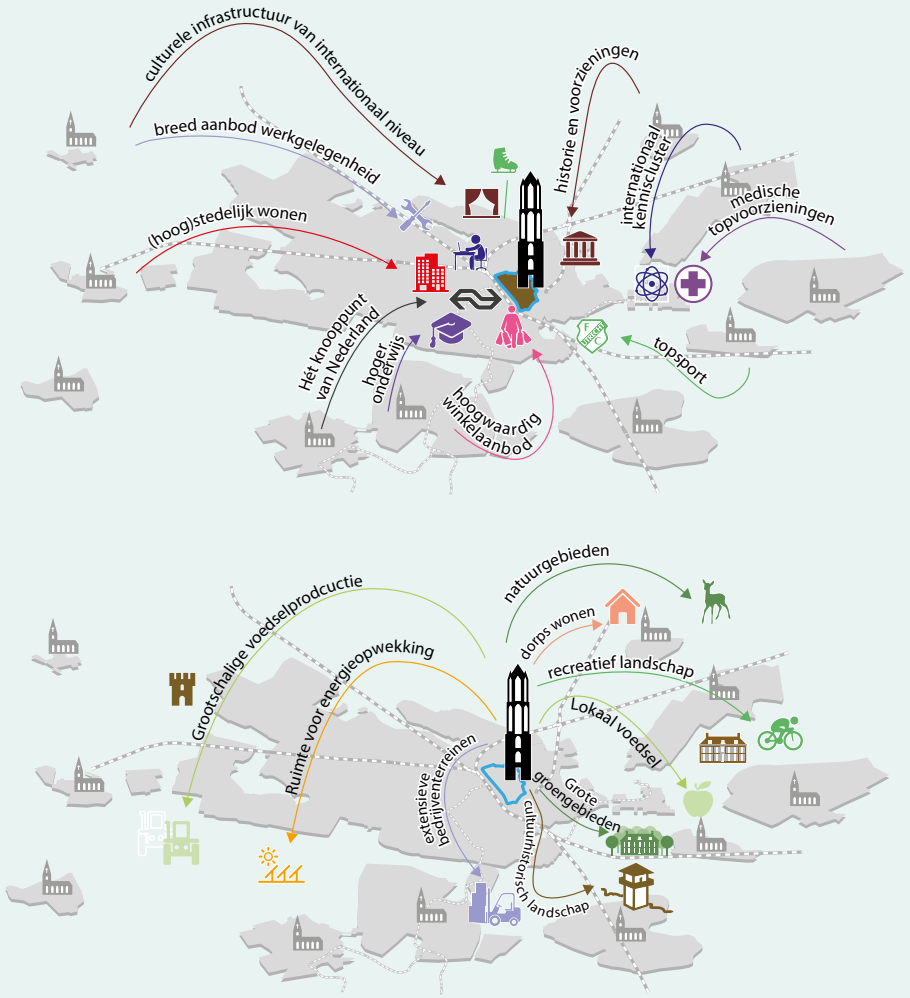
De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.



Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

LEGENDA
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

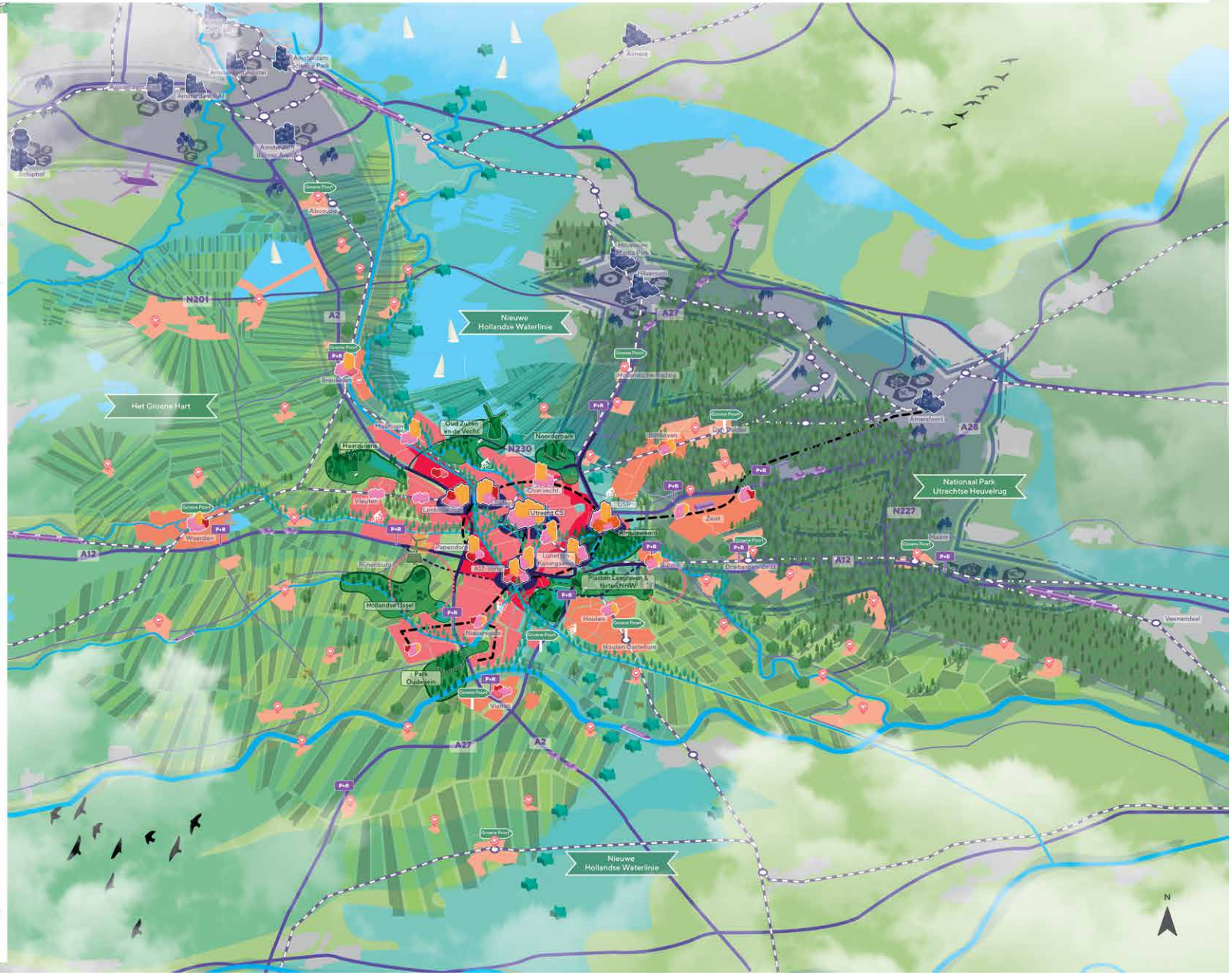
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

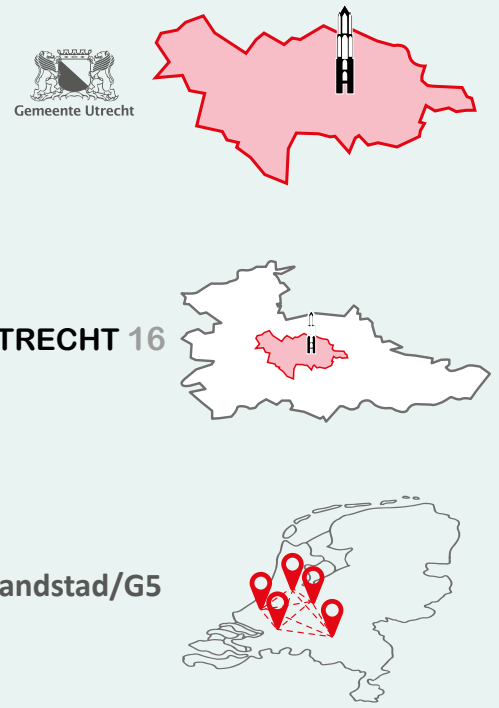
Context

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

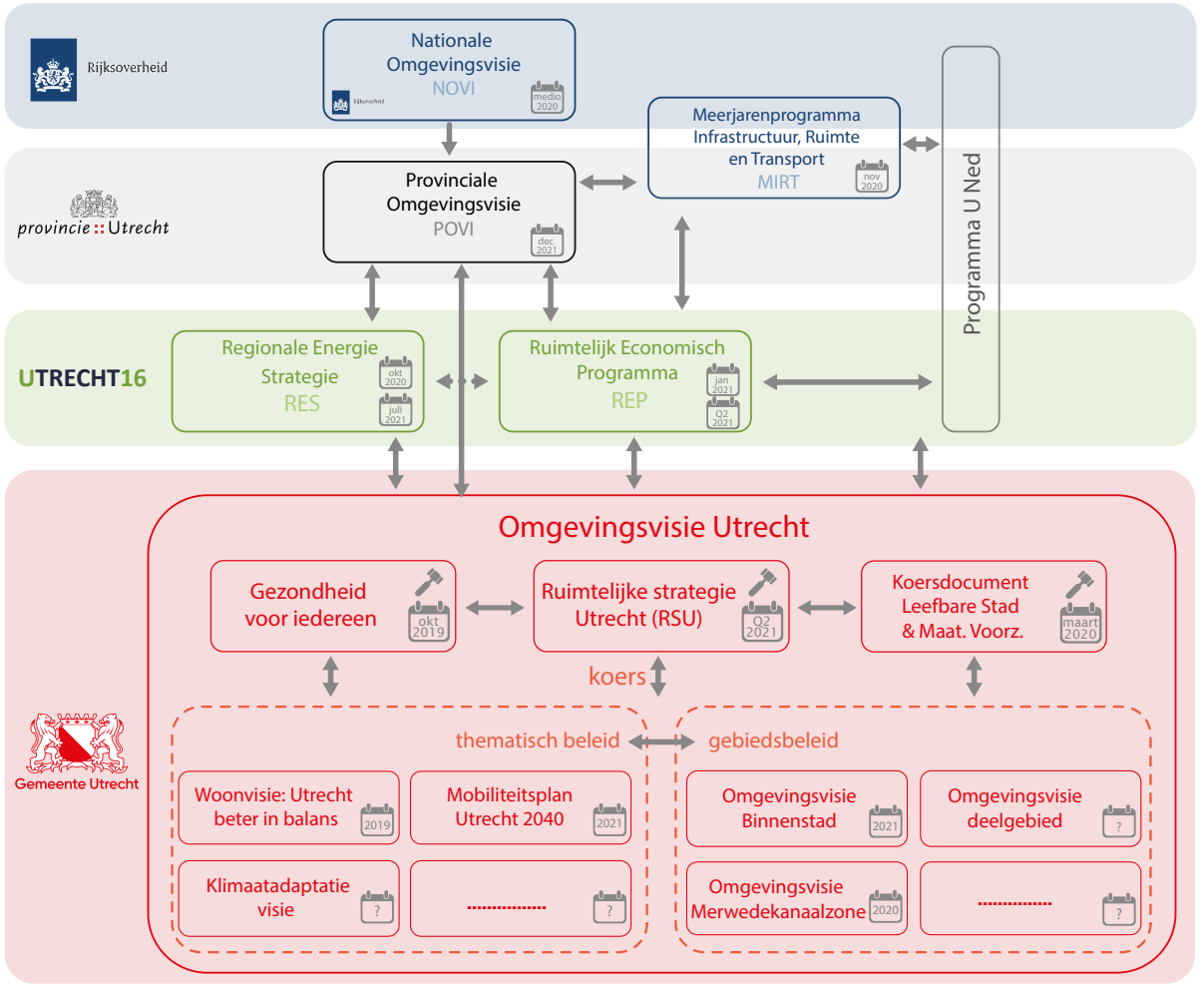
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.



Utrecht in de regio en de Randstad

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

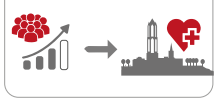


Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Leeswijzer

Inleiding

aanleiding



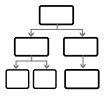
wat is de RSU 2040?



intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



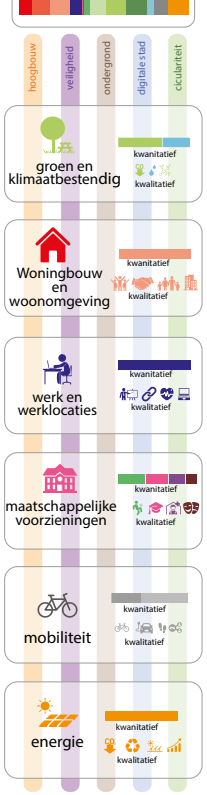
de stad verandert



Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

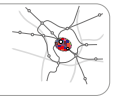
methodiek: de Utrechtse Barcode



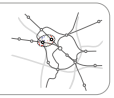
Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



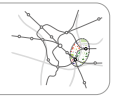
Noordwest



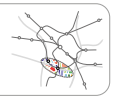
Overvecht



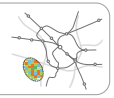
Oost



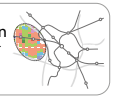
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad
De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.



De tien-minutenstad

1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

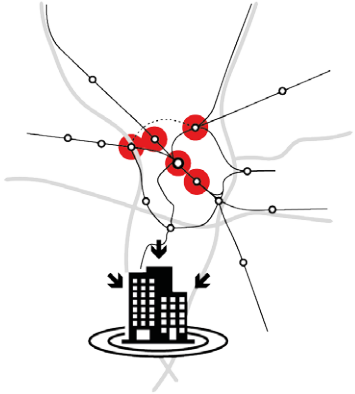
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

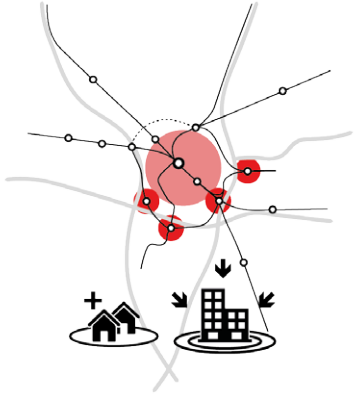
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



1 *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



2 *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

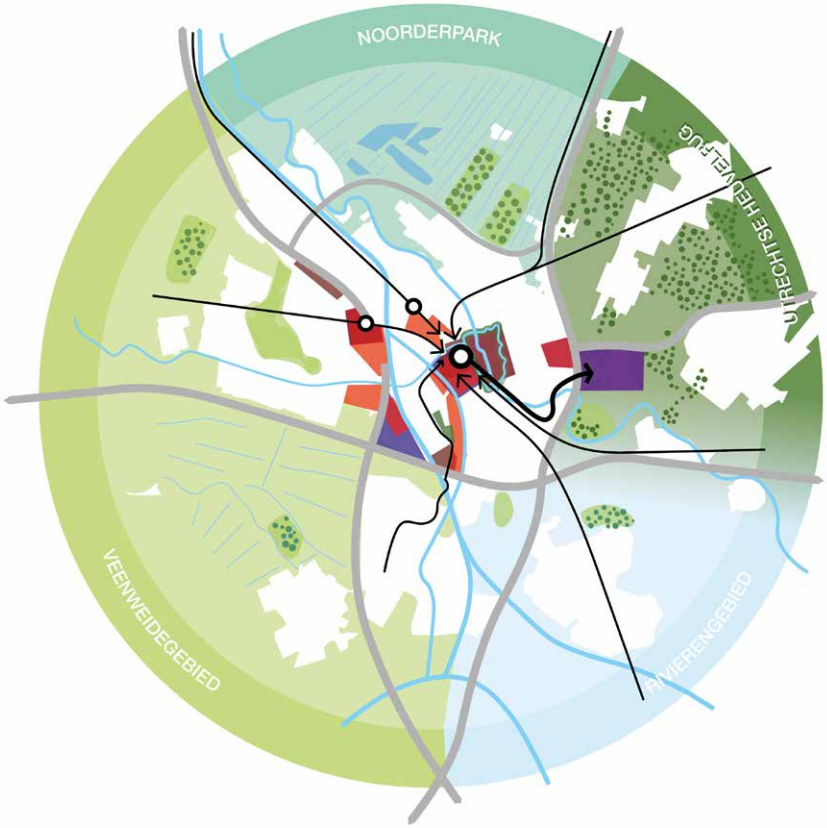


3 *Buiten de stad*

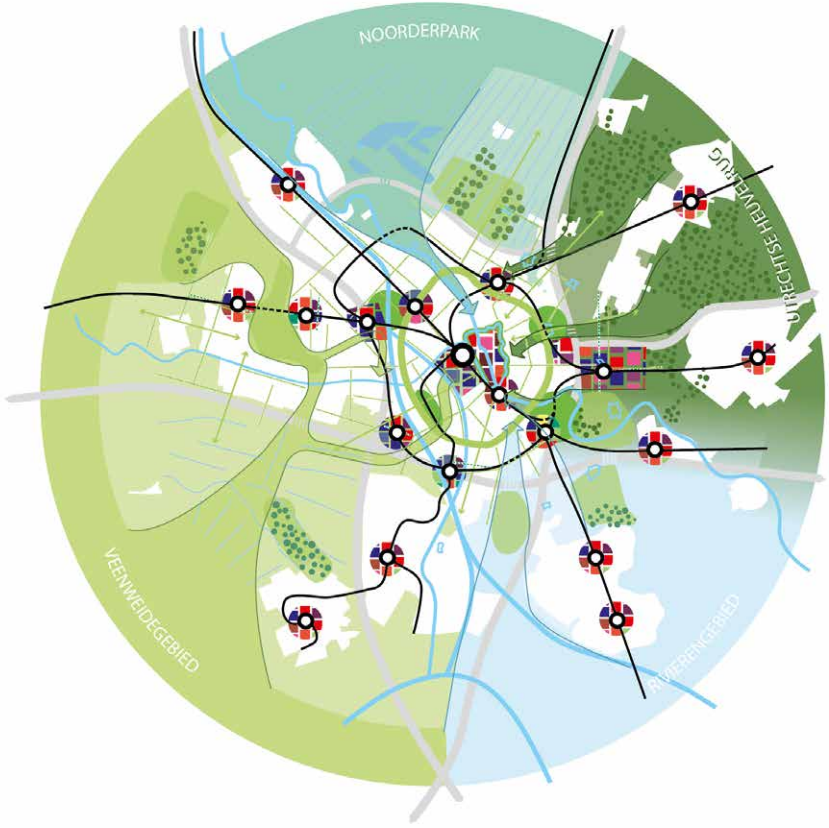
Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke knooppunten

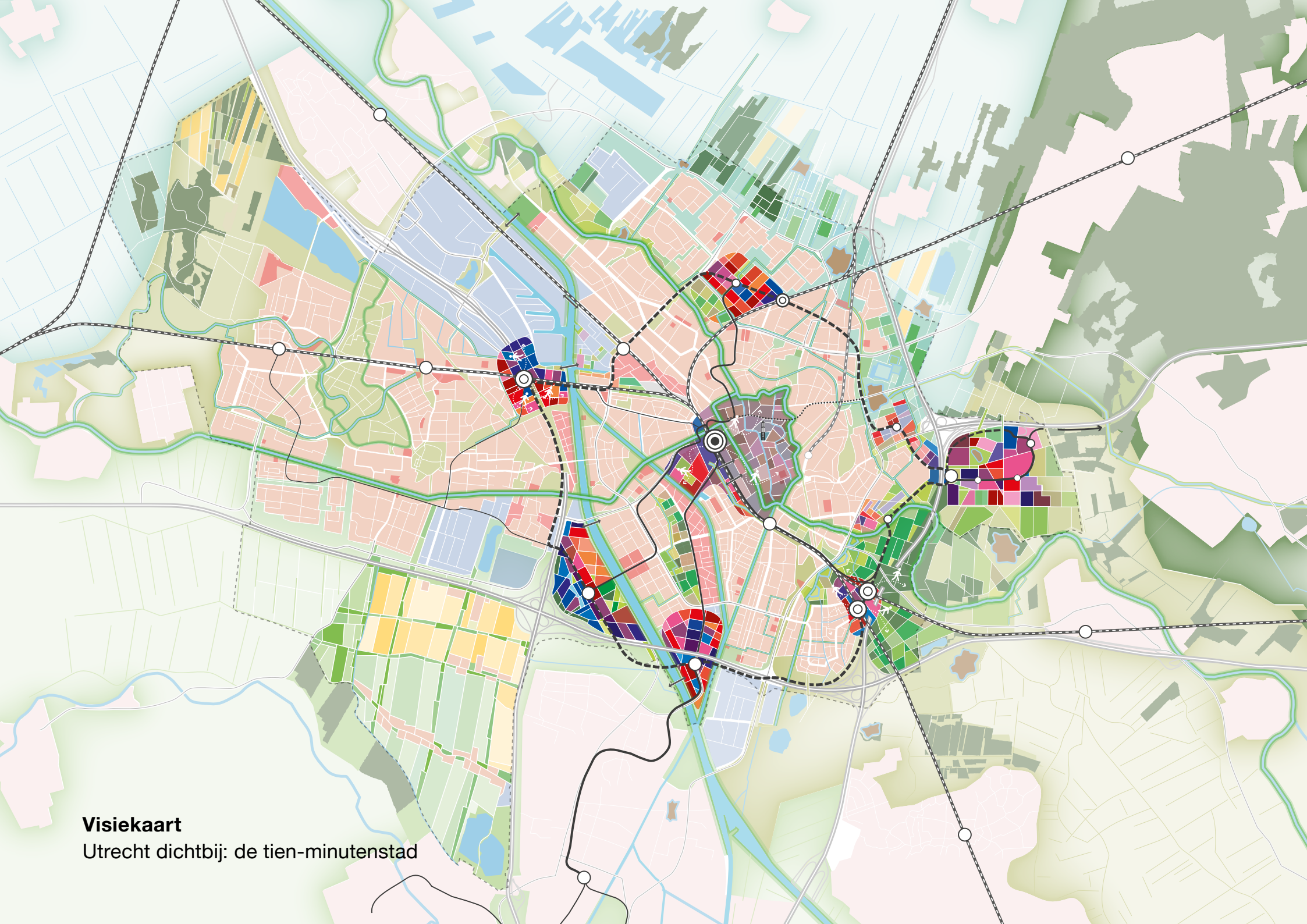
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt



Van een stad in het landschap met één centrum ....



... naar een landschap in de stad met meerdere centra.



Visiekaart
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De compacte stad

Bestaande stad
Versterken bestaande stad

Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied

Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



de groene stad



de verbonden stad



de compacte stad



de inclusieve en betaalbare stad



de toekomstbestendige stad

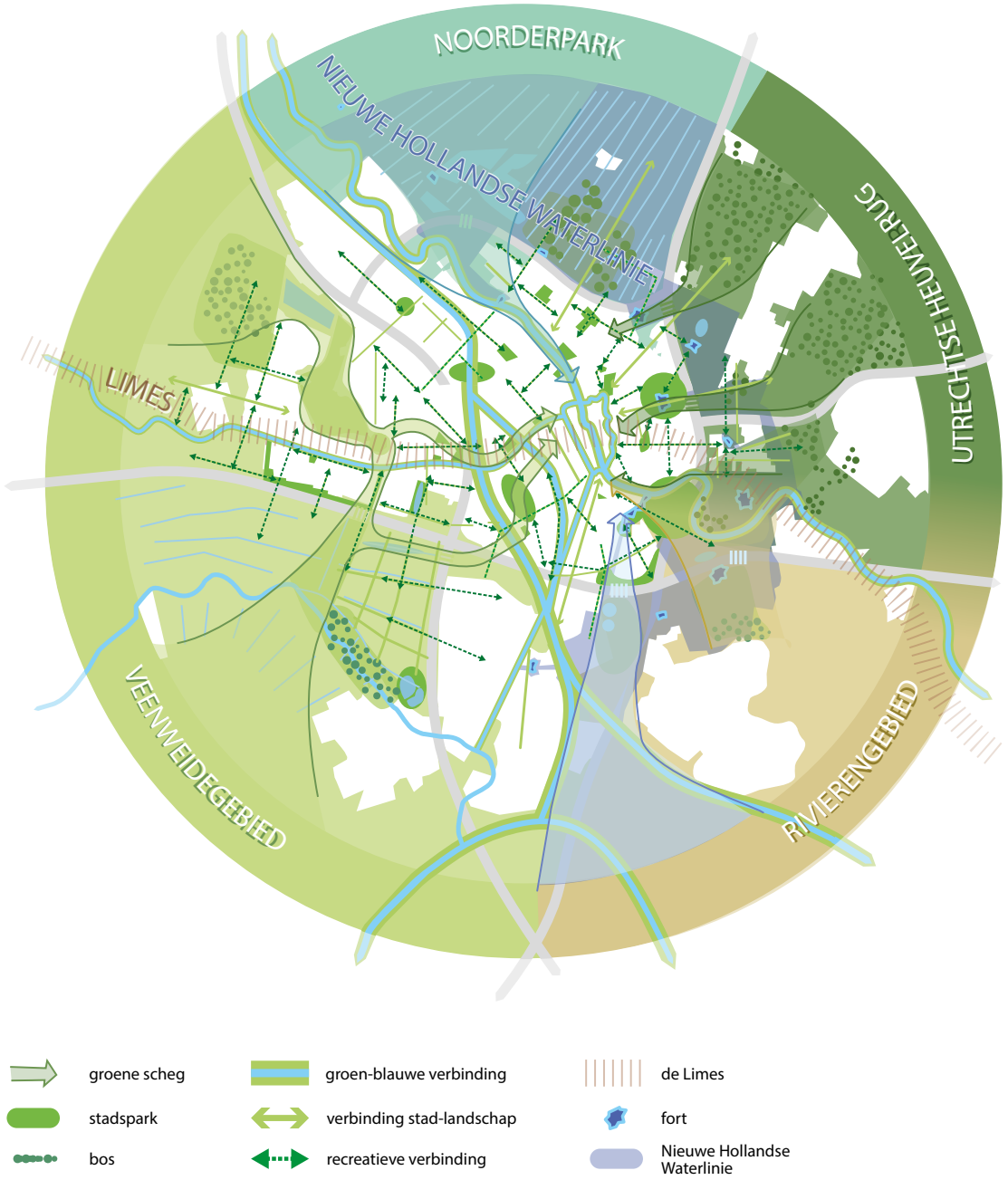


de vertraagde stad

De groene stad

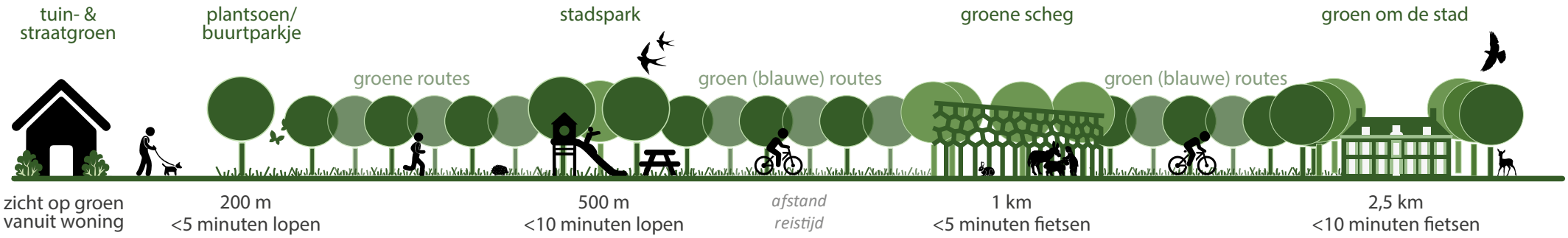
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.



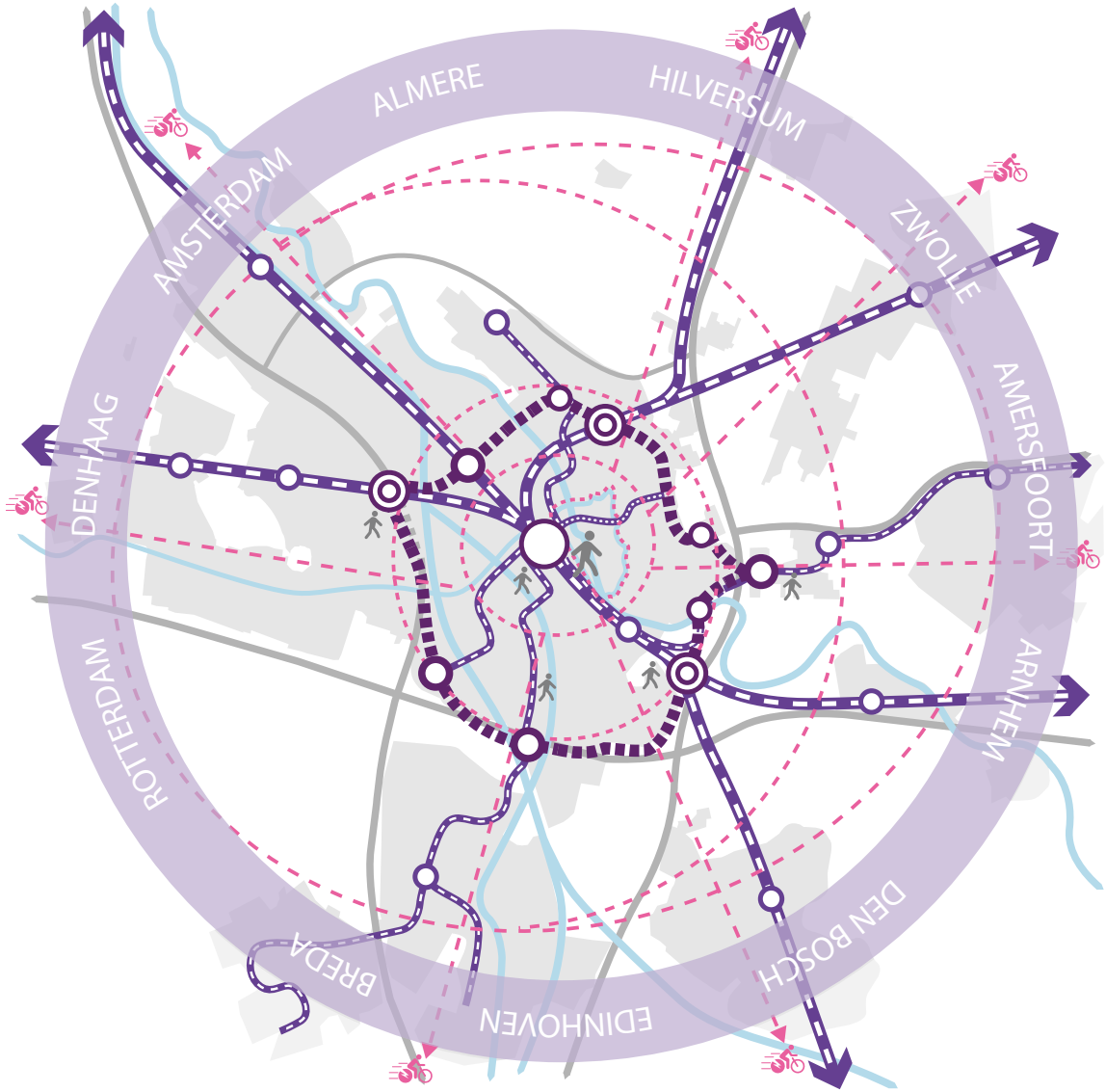
Een divers landschap op alle schaalniveaus

De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

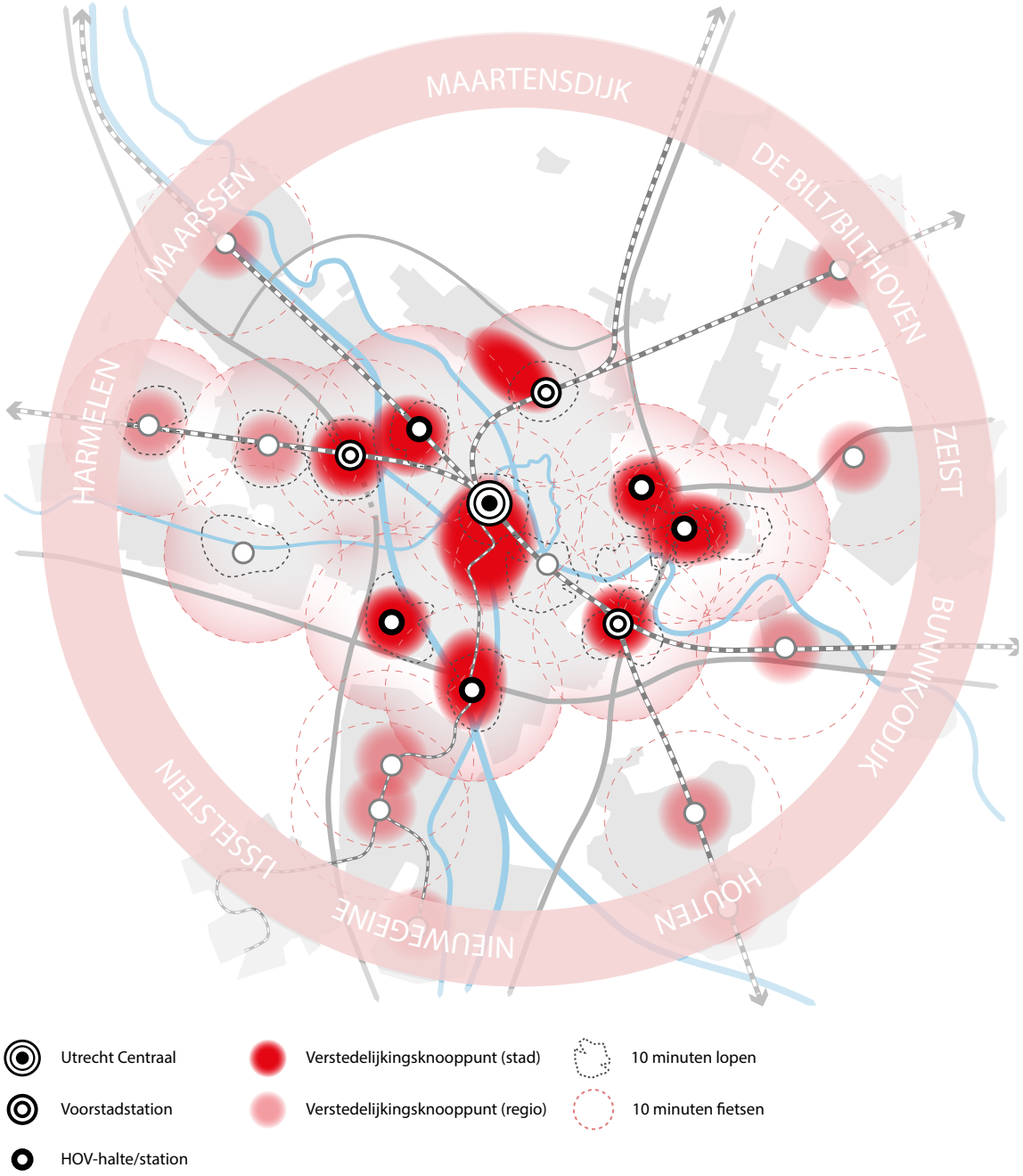
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



De compacte stad

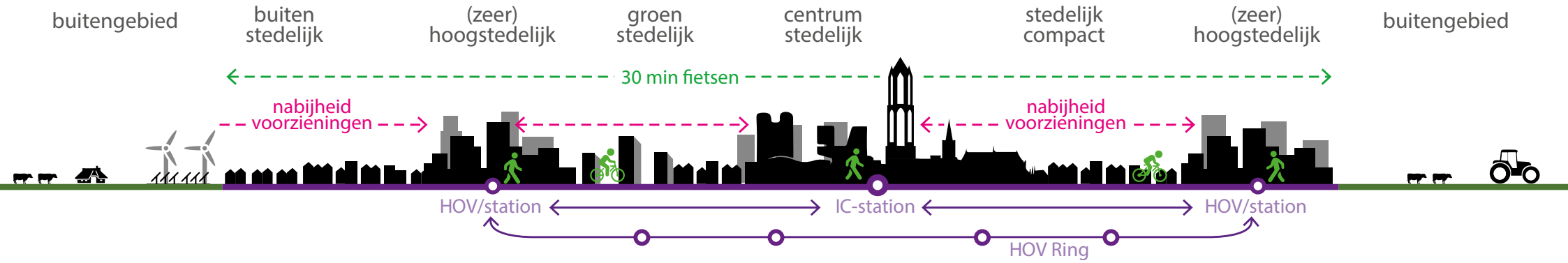
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.



Nieuwe silhouet van de stad



De inclusieve en betaalbare stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve en betaalbare stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact, betaalbaar en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



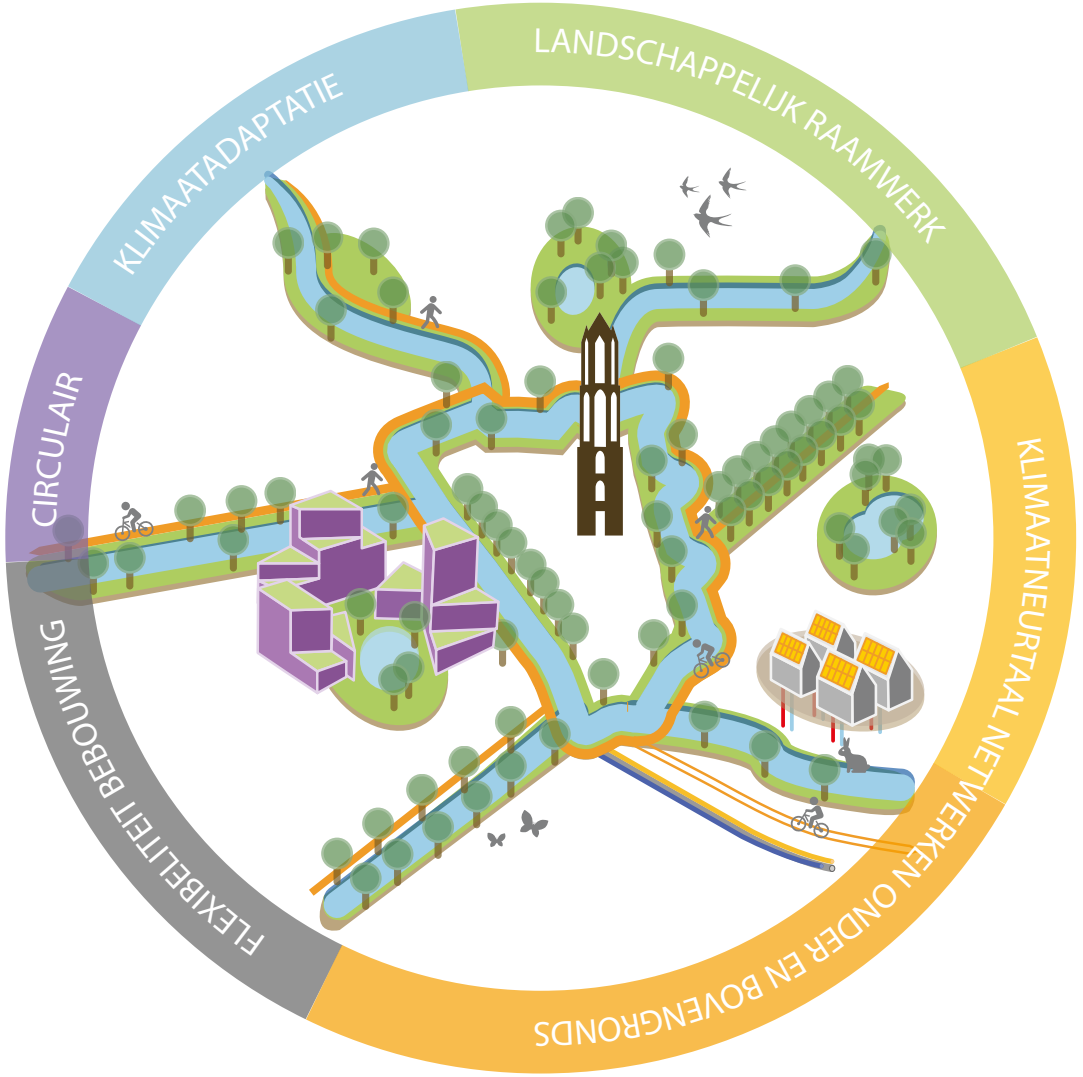
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve en betaalbare stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maak-industrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar.
In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve en betaalbare stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

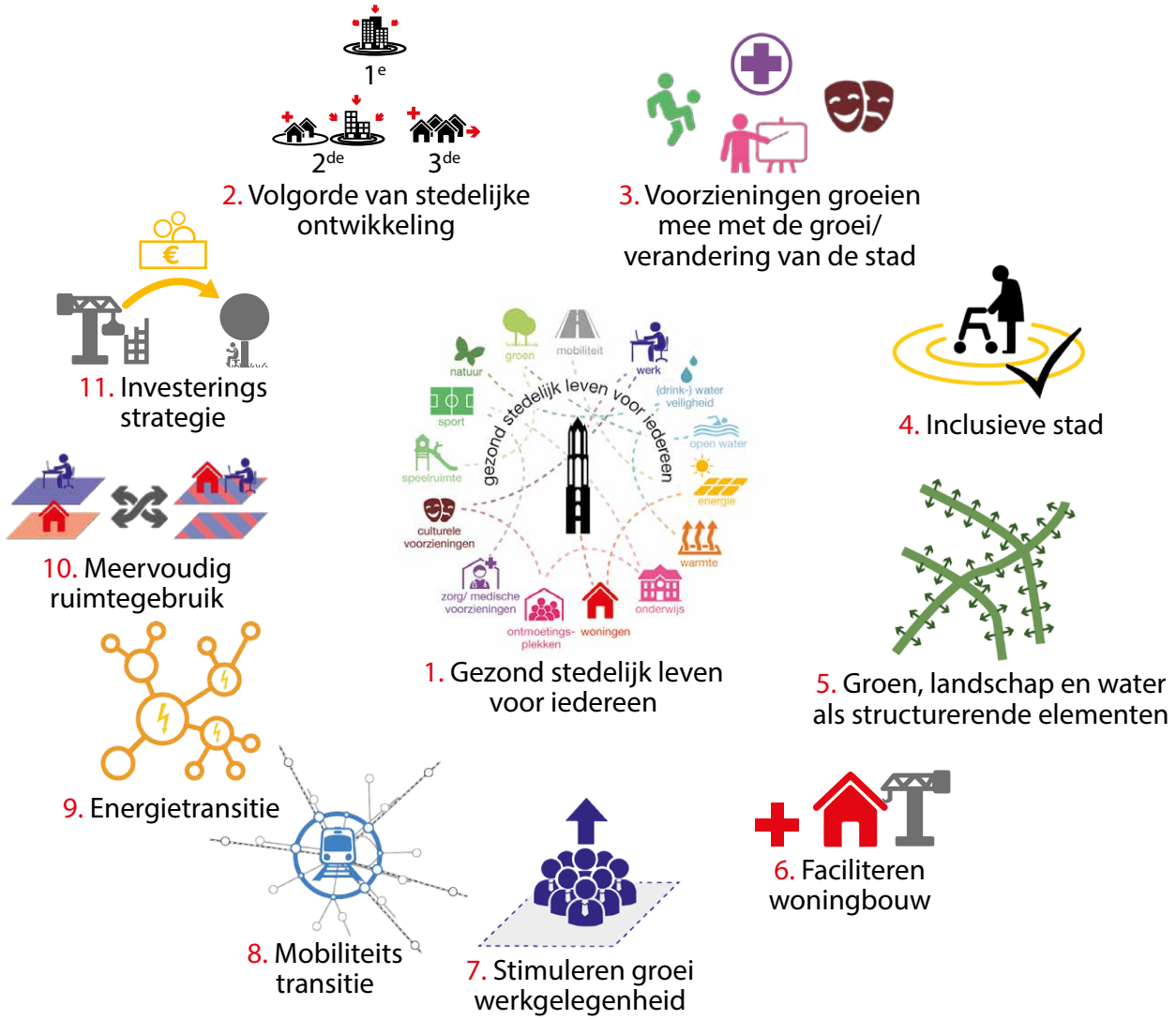
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.



Het gemeentebestuur heeft de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).



11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

Intermezzo

Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



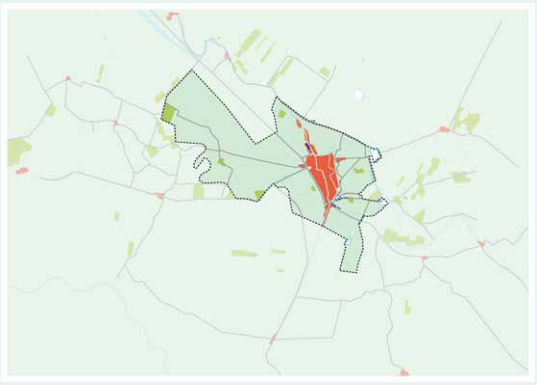
Paardentam Domplein, circa 1900

Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:

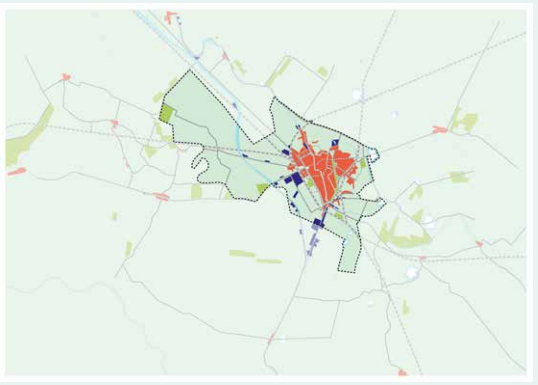
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

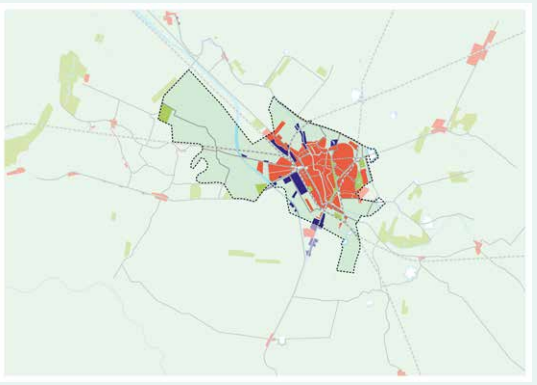
1800



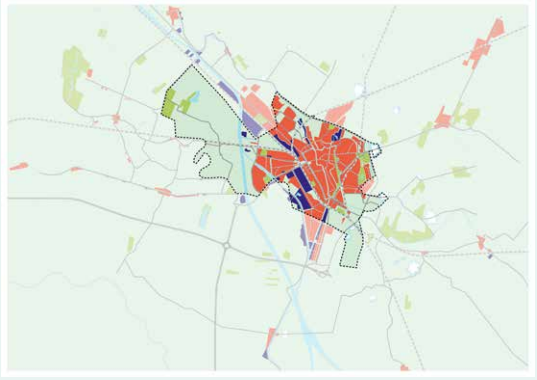
1900



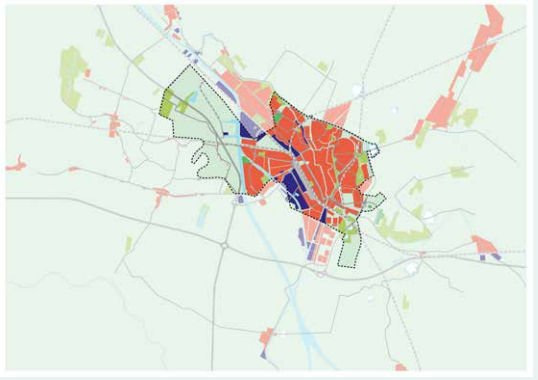
1920



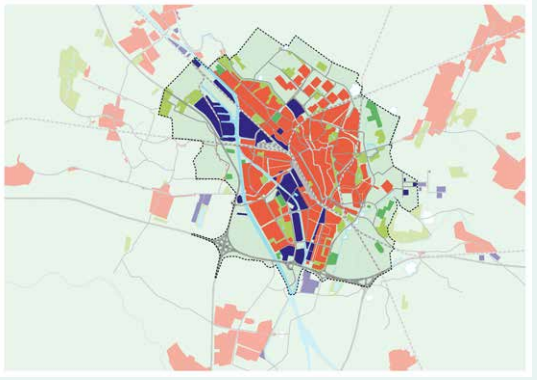
1940



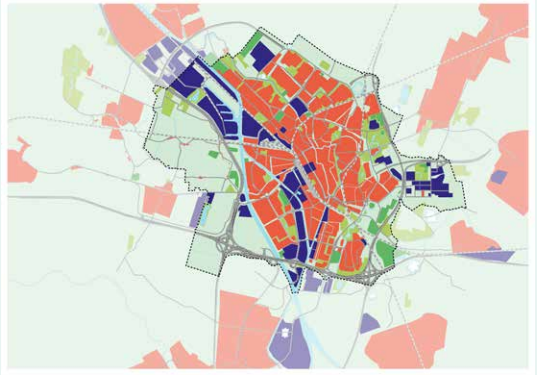
1960



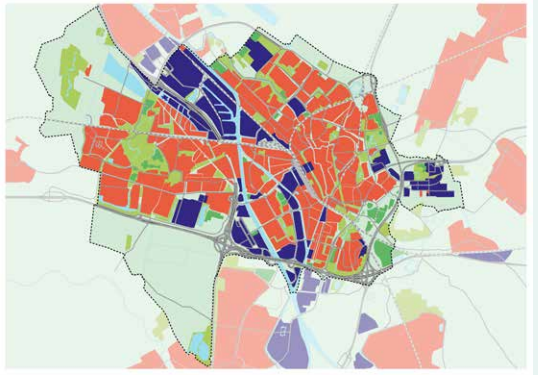
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

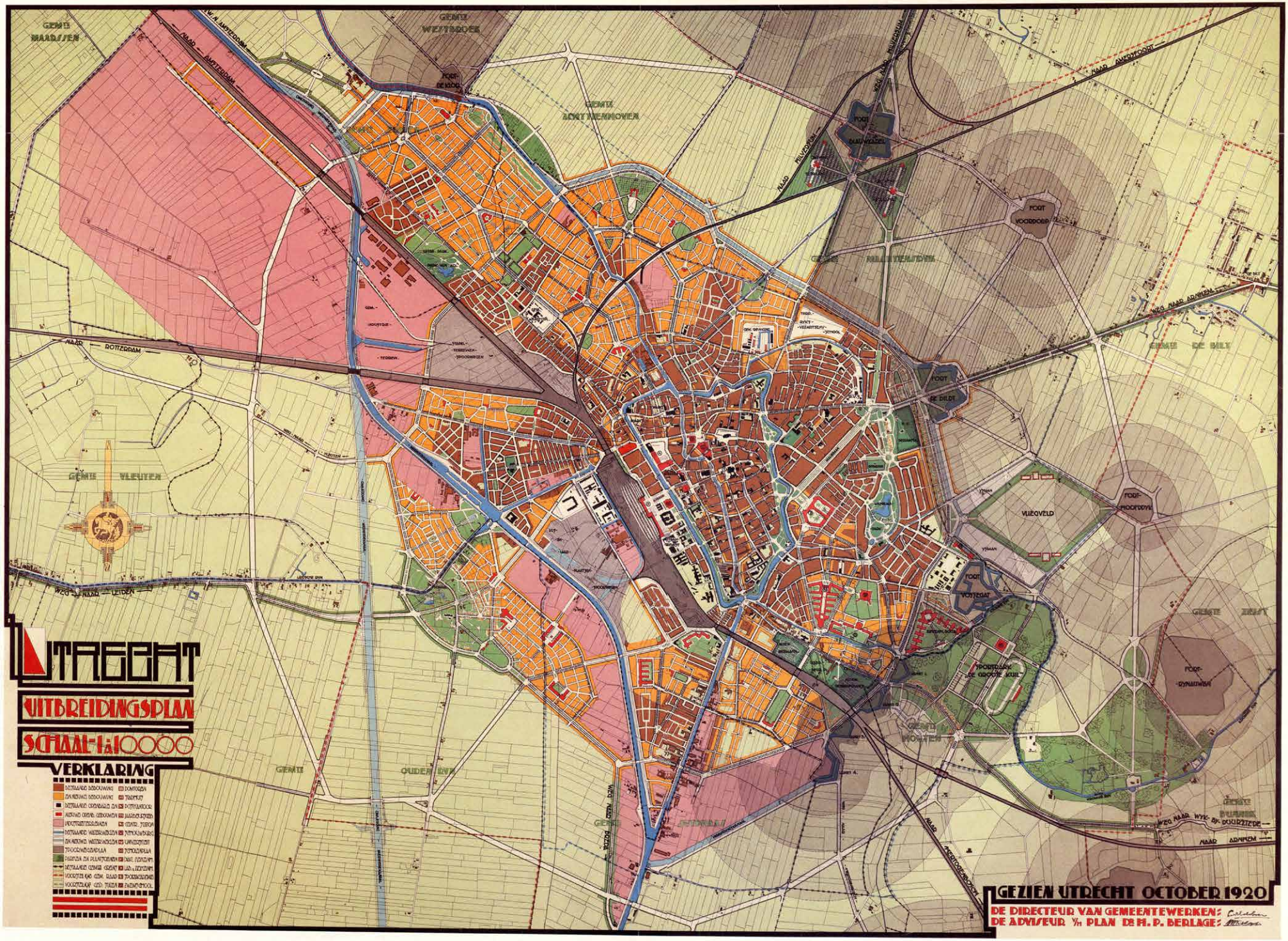
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WEESPDORP
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
GEMEENTE ZEIST
GEMEENTE BUNNIK
GEMEENTE ODIJK
GEMEENTE OUDEN RIJN
NAAR ROTTERDAM
NAAR AMSTERDAM
NAAR LEIDEN
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
NAAR ZEIST
NAAR WIJK BIJ DUURSTEDE
VLIEGVELD
FORT VOORBERG
FORT DE BILDT
FORT HOOFDDIJK
FORT VOSSEGAT
FORT RIJNAUWEN

3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.

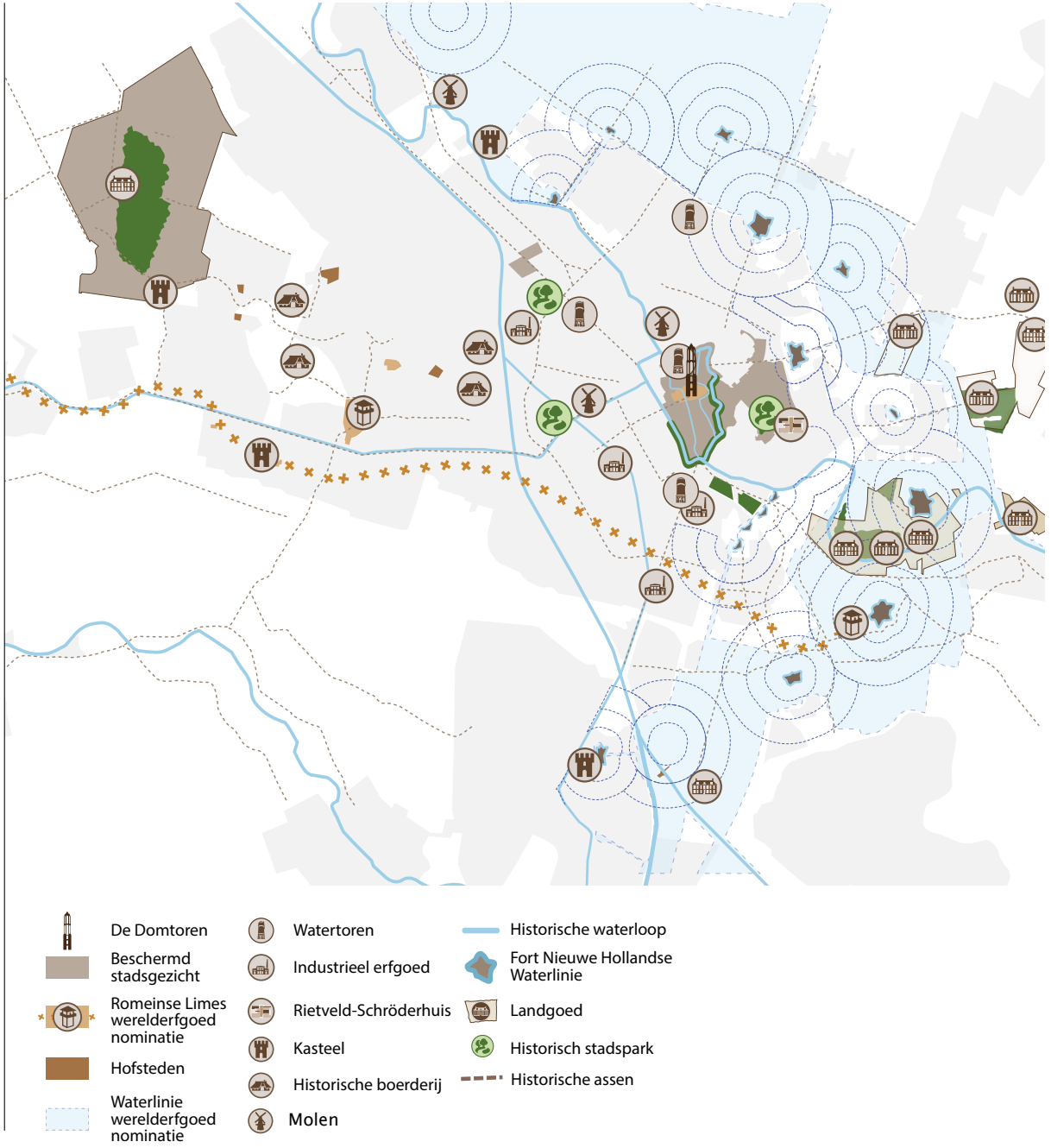






Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



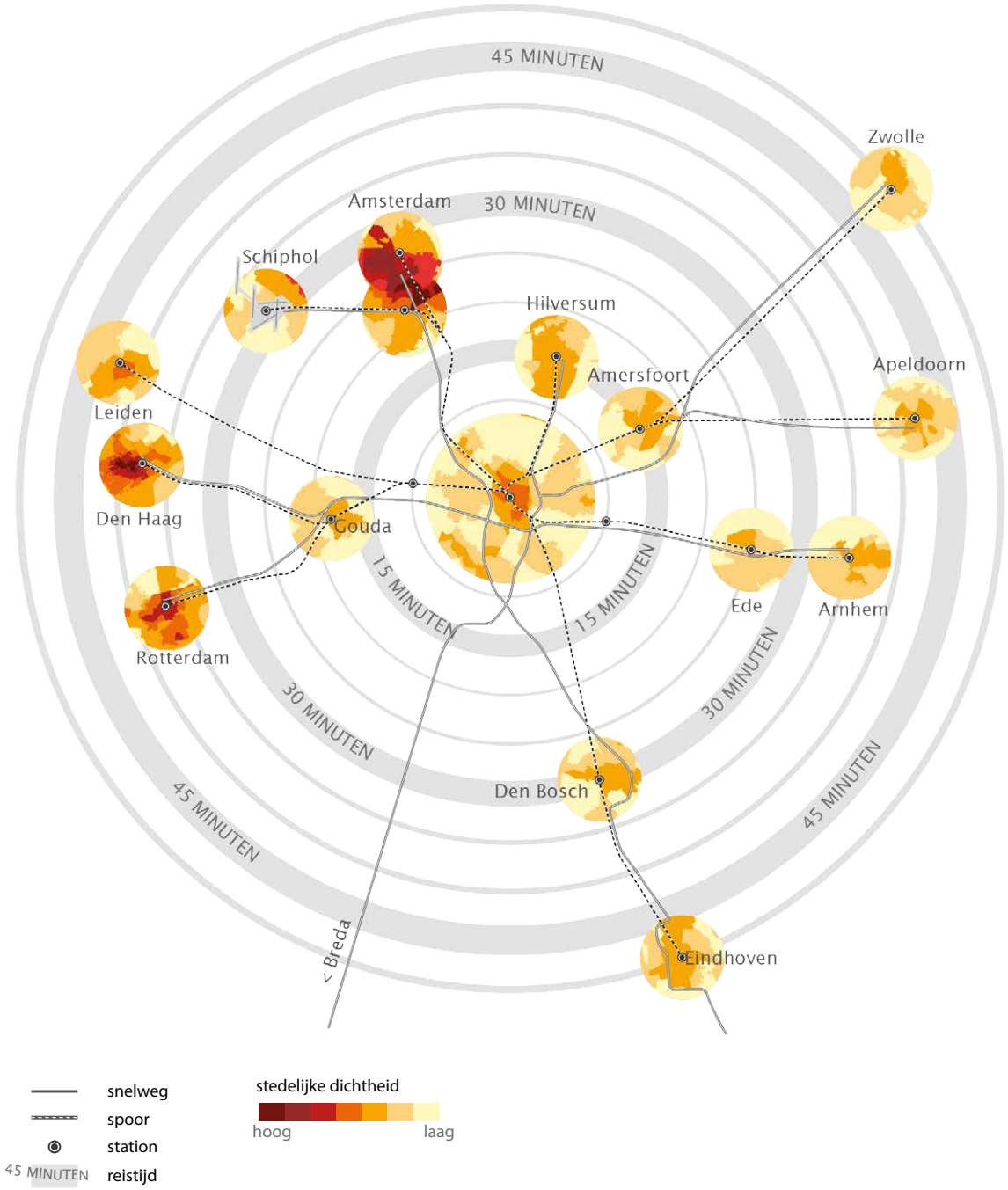
Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



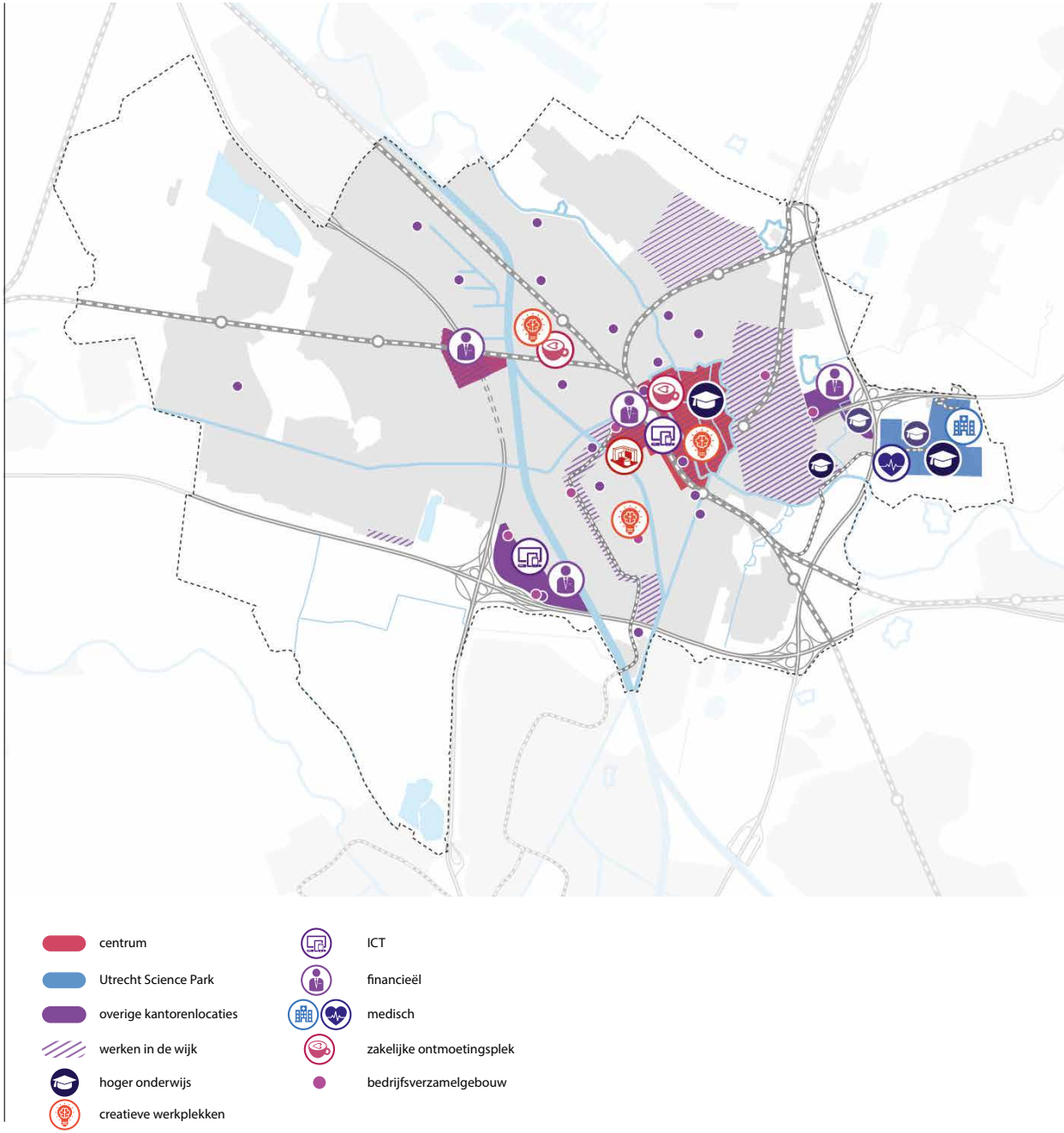
Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



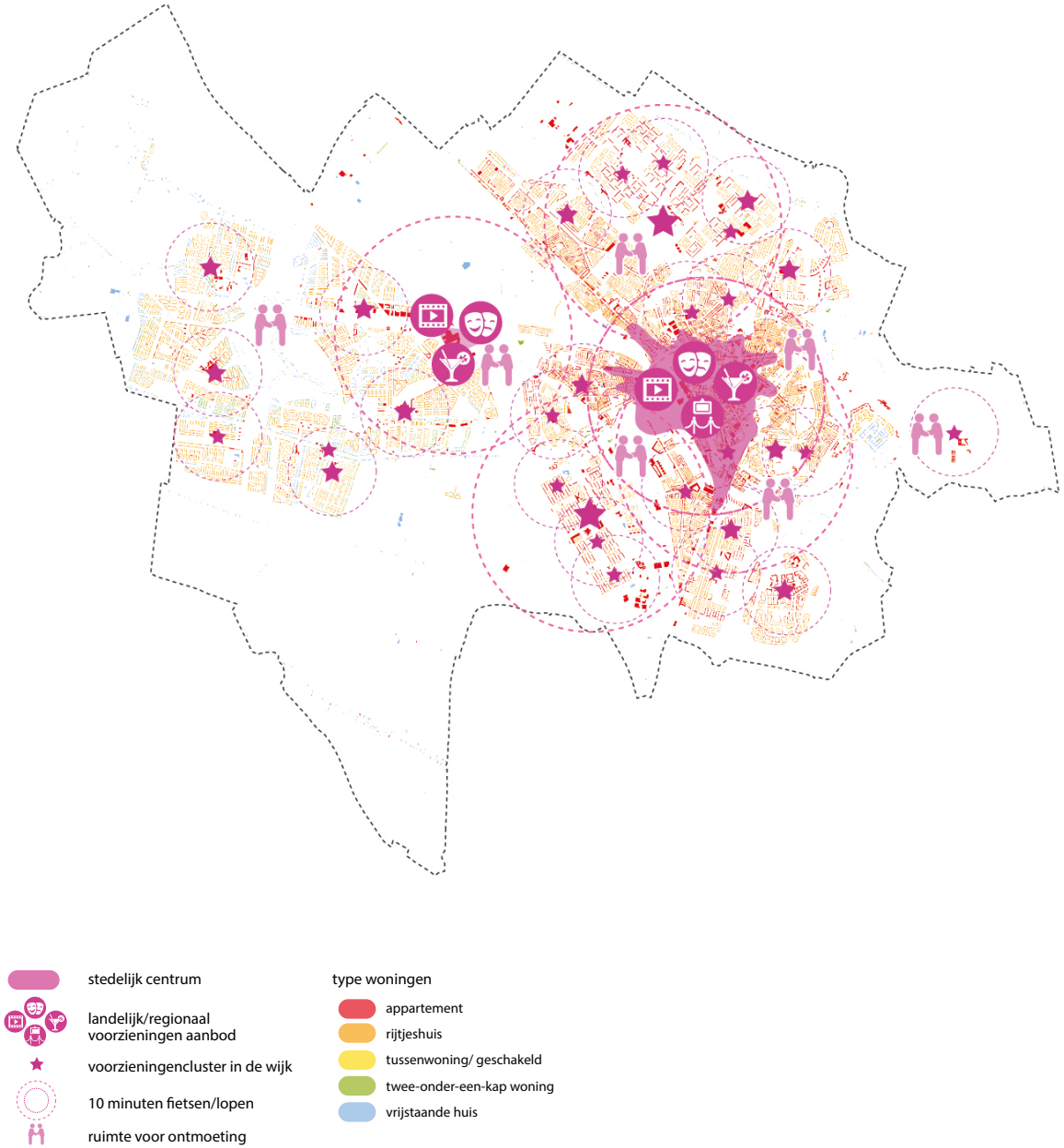
Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

4.1 Samenleving

4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

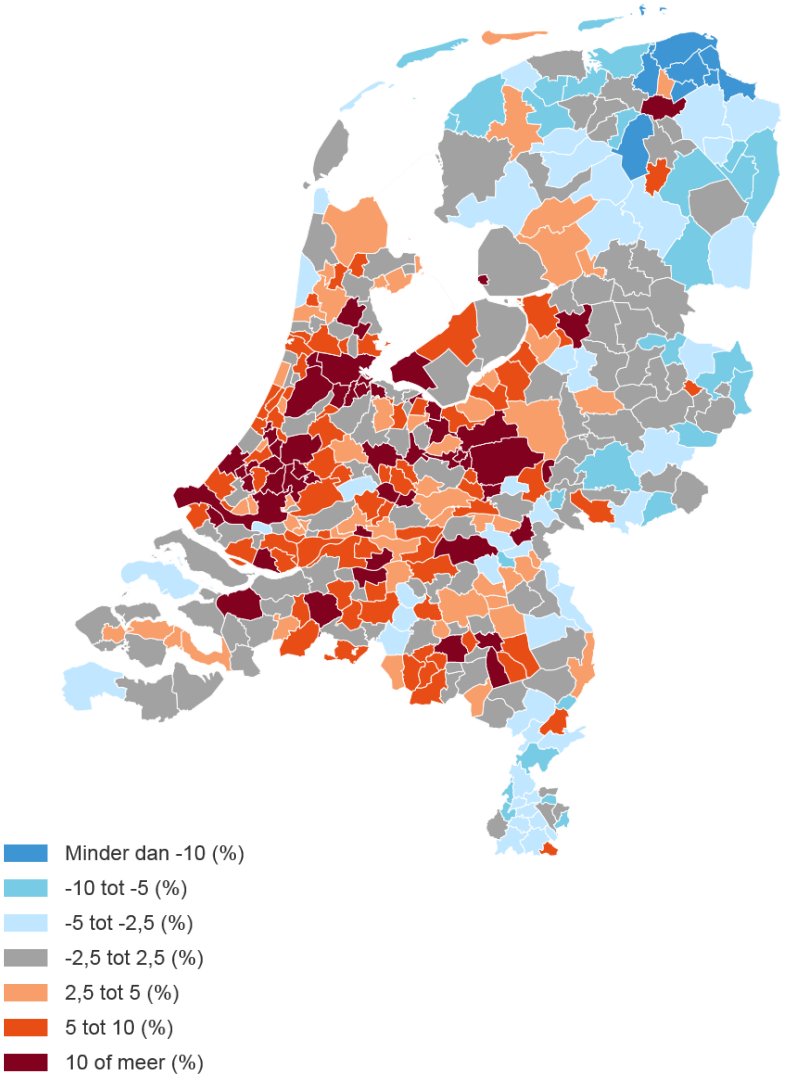
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.



De 17 sustainable development goals van de VN

4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.



Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)

4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

4.2 Gebruik

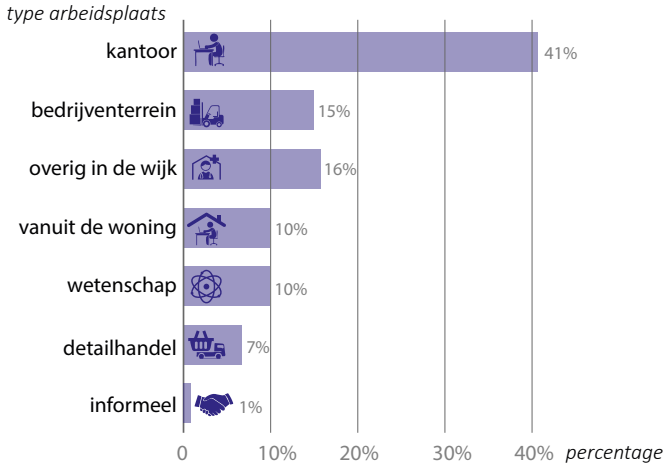
4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.



Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)

4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg.[30]

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

4.3 Natuurlijk kapitaal

4.3.1 Klimaatverandering



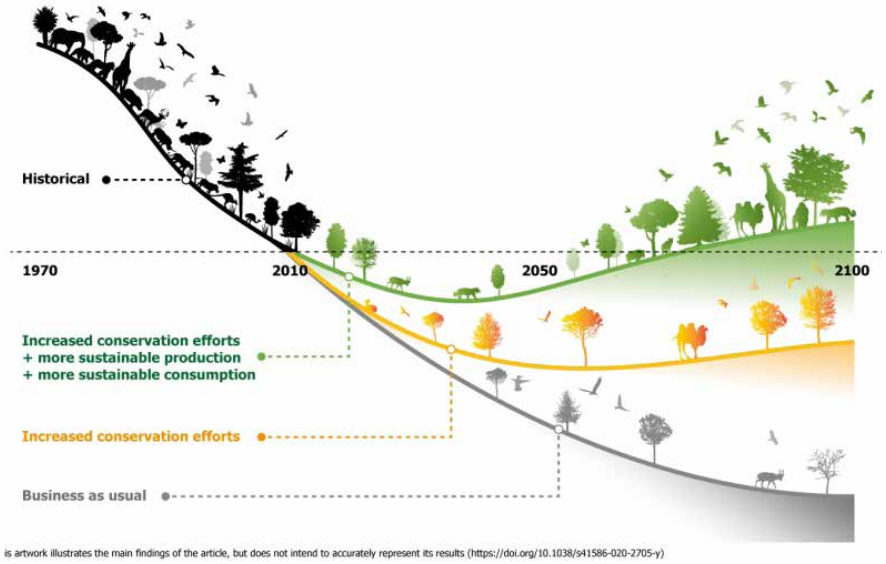
Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

4.3.2 Biodiversiteit



Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent.[40] Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.



Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.
(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)


2,5

5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



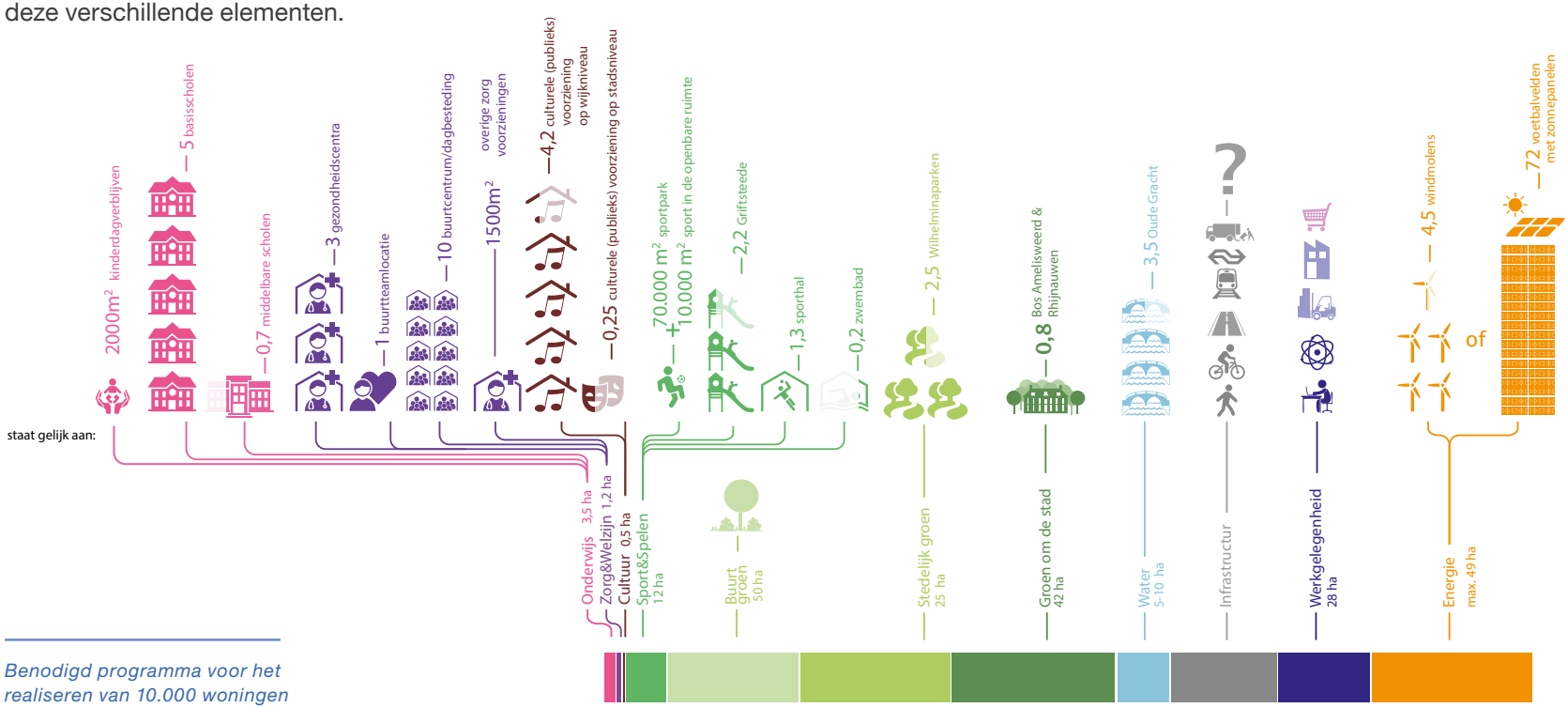
Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.



Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

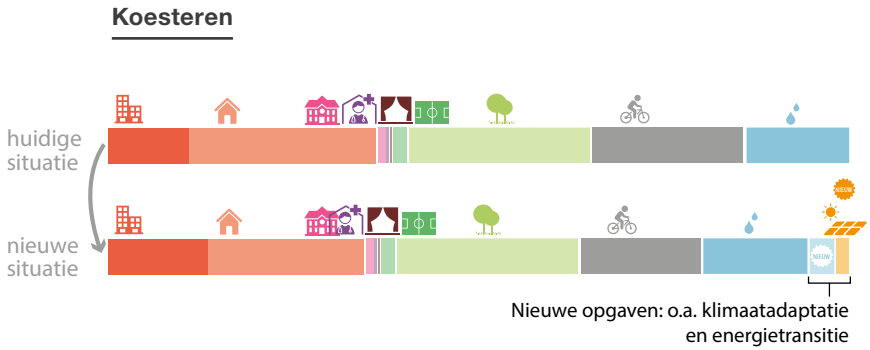
Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



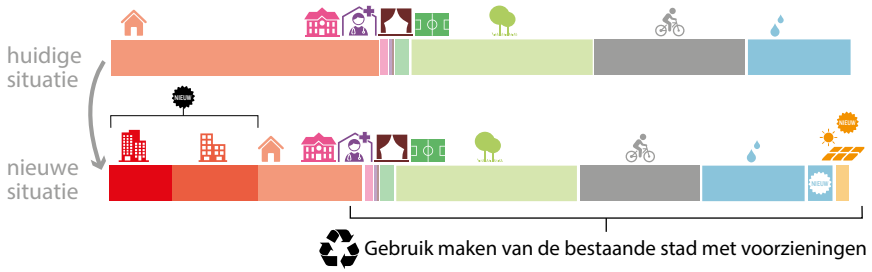
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

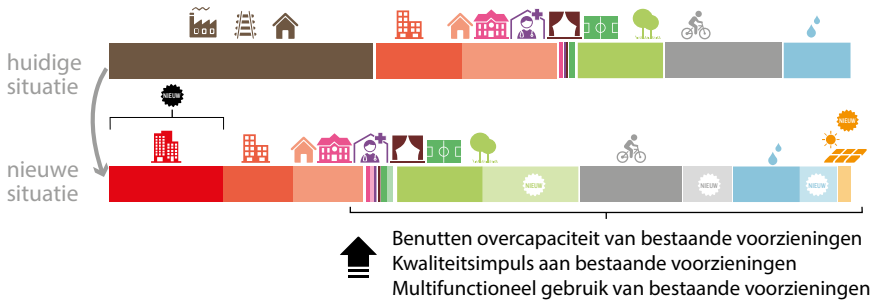
Uitleggen: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

Inbreiden



Transformeren



Uitleggen



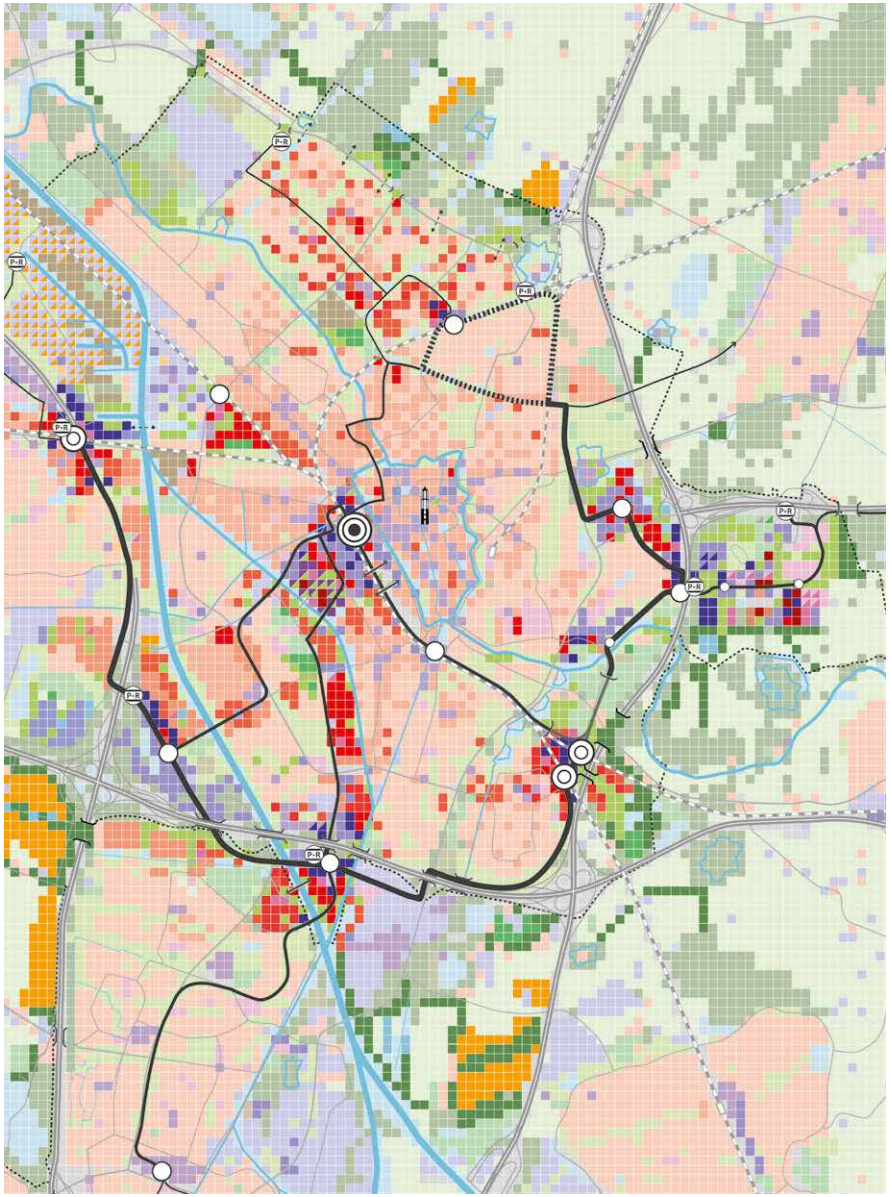
5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



Voorbeeld pixelstudie

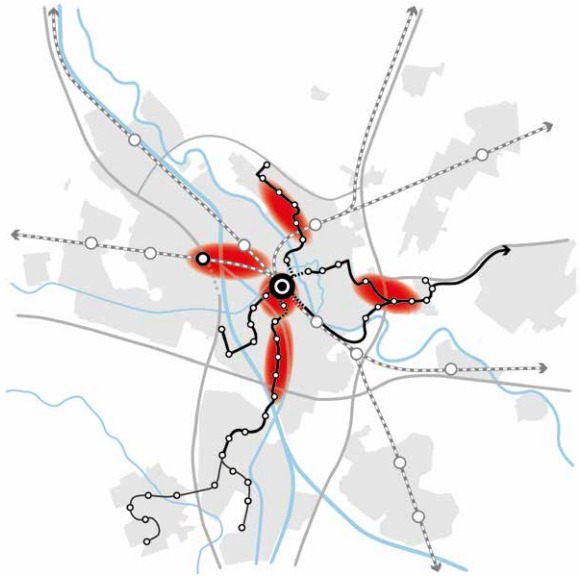
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



Het concentrische model

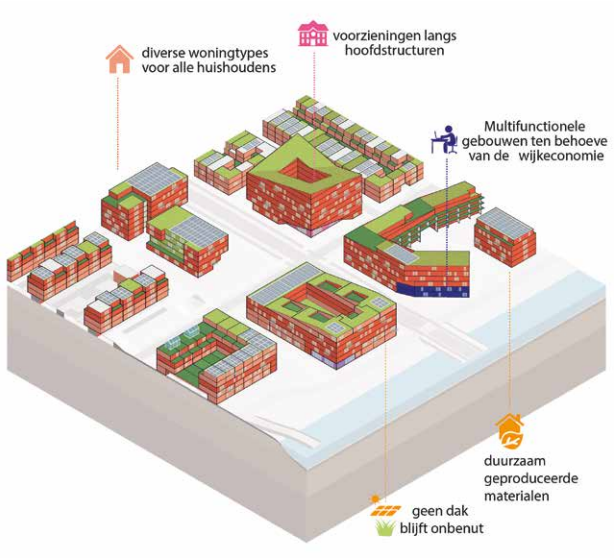


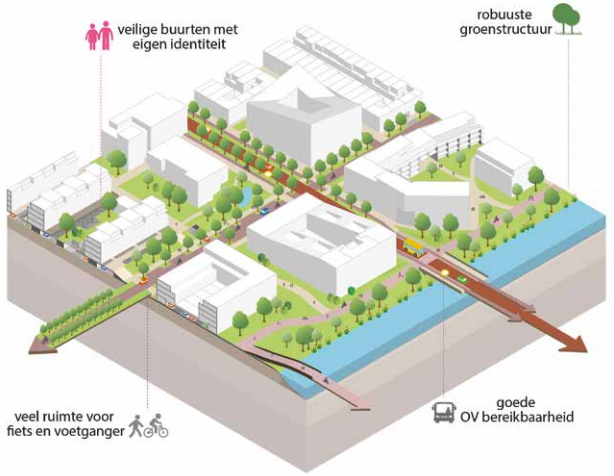
Het polycentrische model



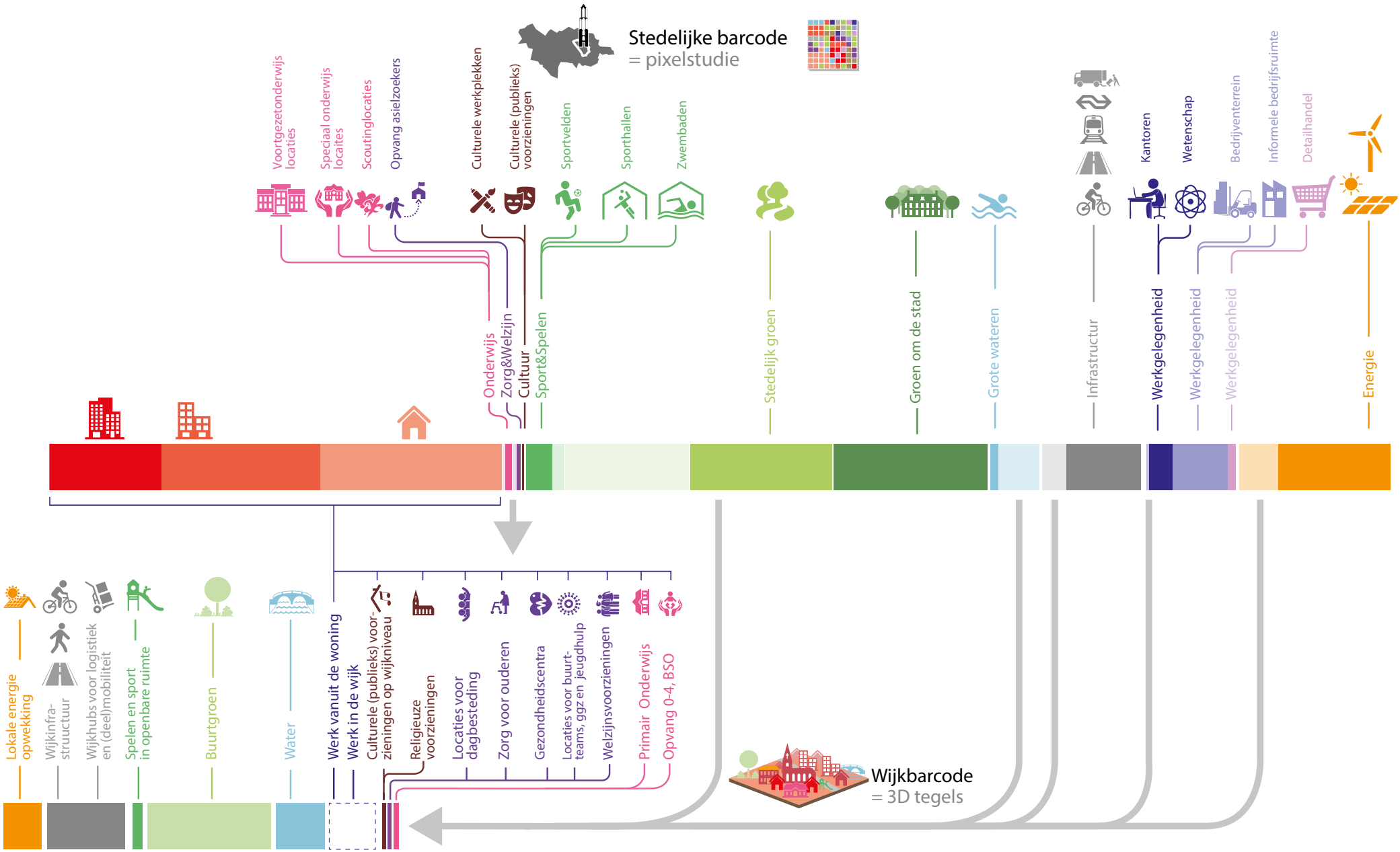
Het excentrische model

Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.





3D-tegels



De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk

5.2 De grote opgaven voor Utrecht

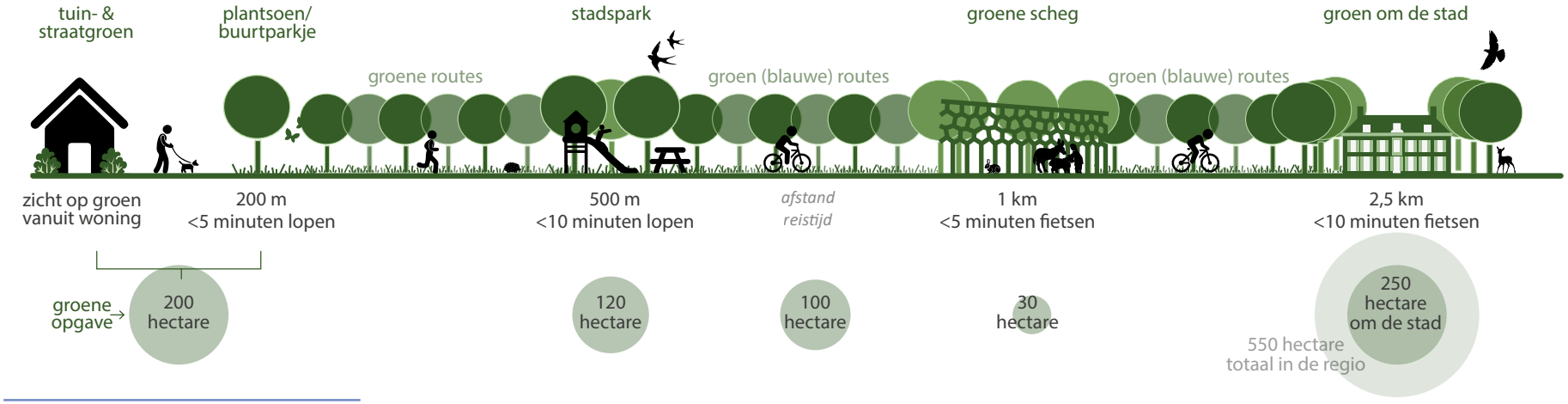
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van



Een divers landschap op alle schaalniveaus

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 m^2 openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 m^2 groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

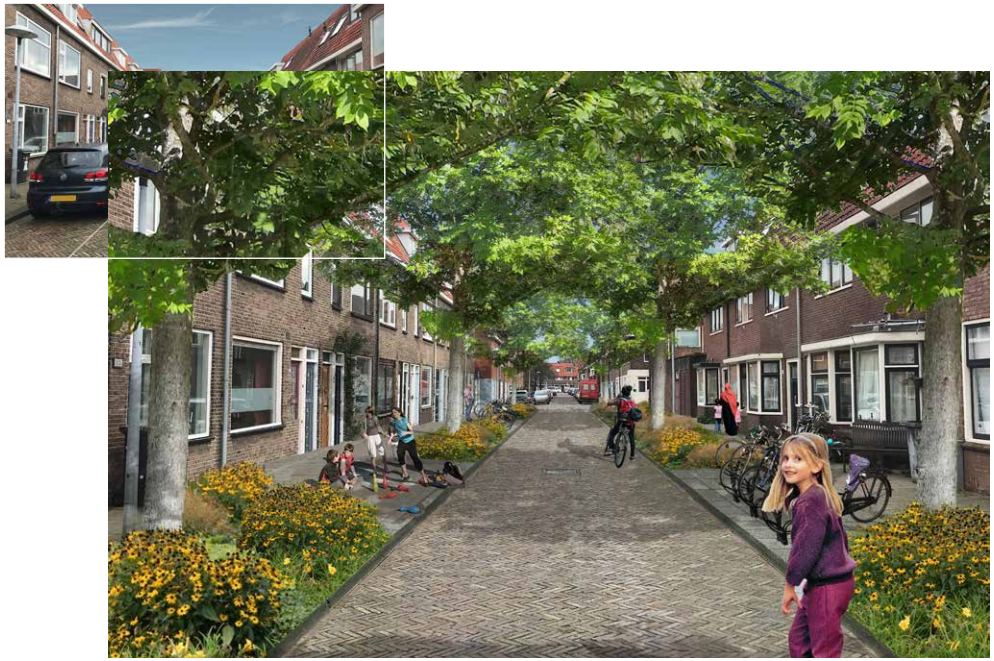
Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

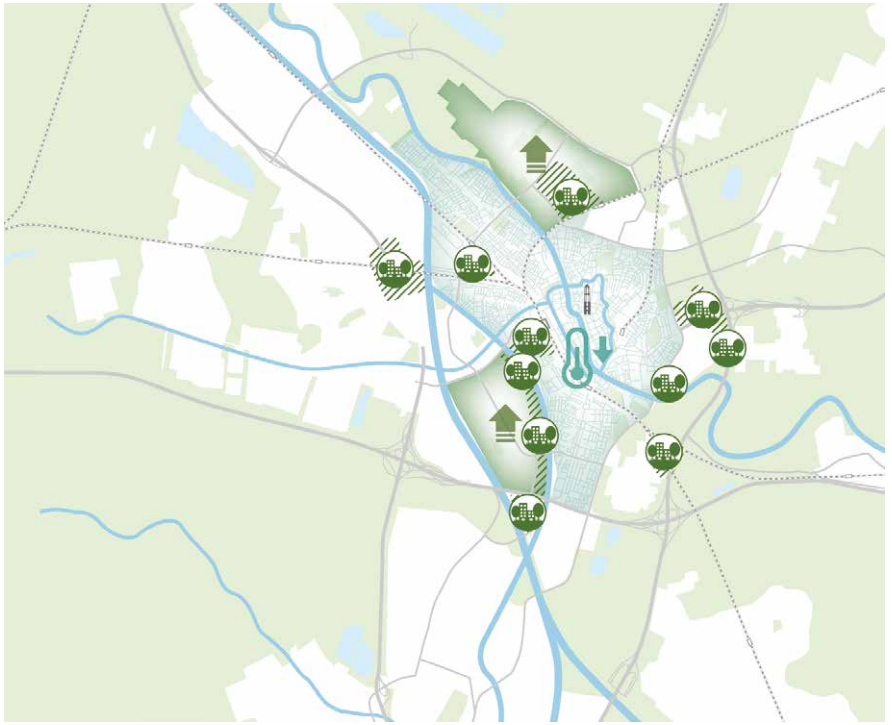
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

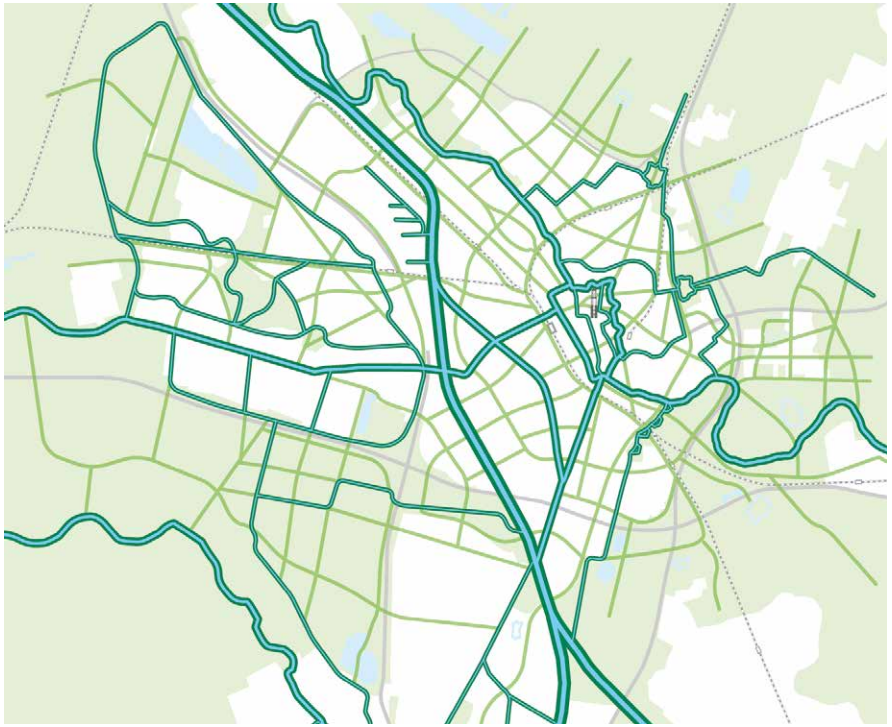
vergroening/verkoeling groenarme wijk

Impressie van mogelijkheden voor extra groen

Schaalniveau 2: Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

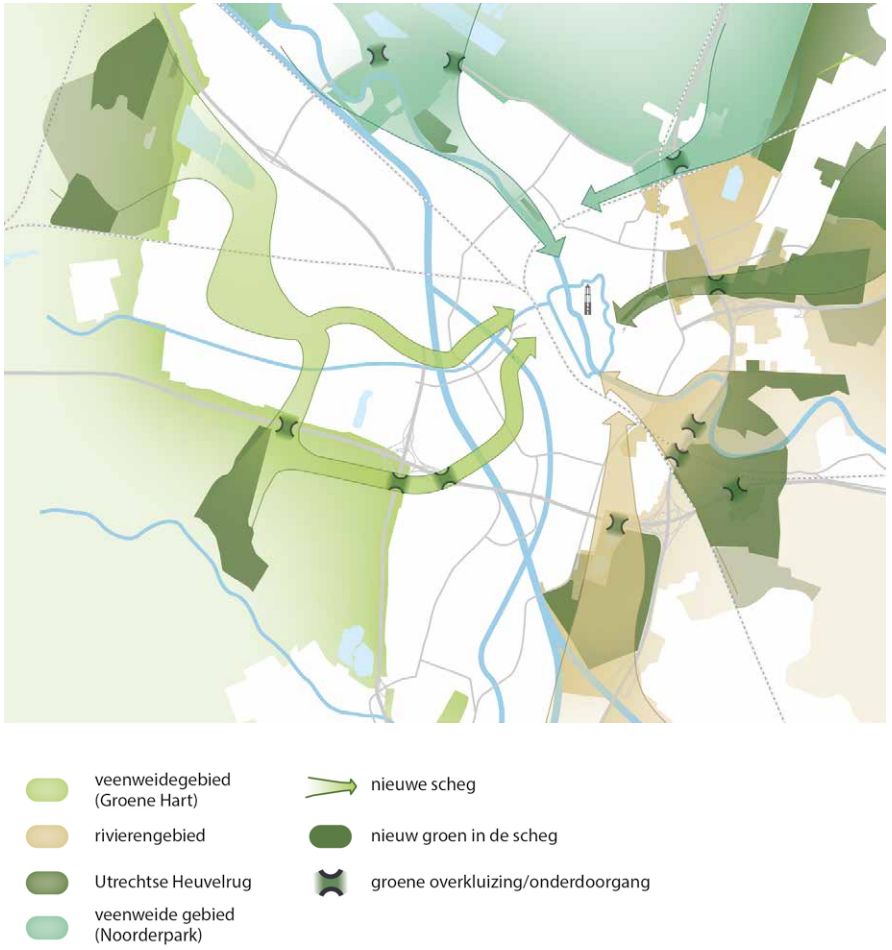


Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



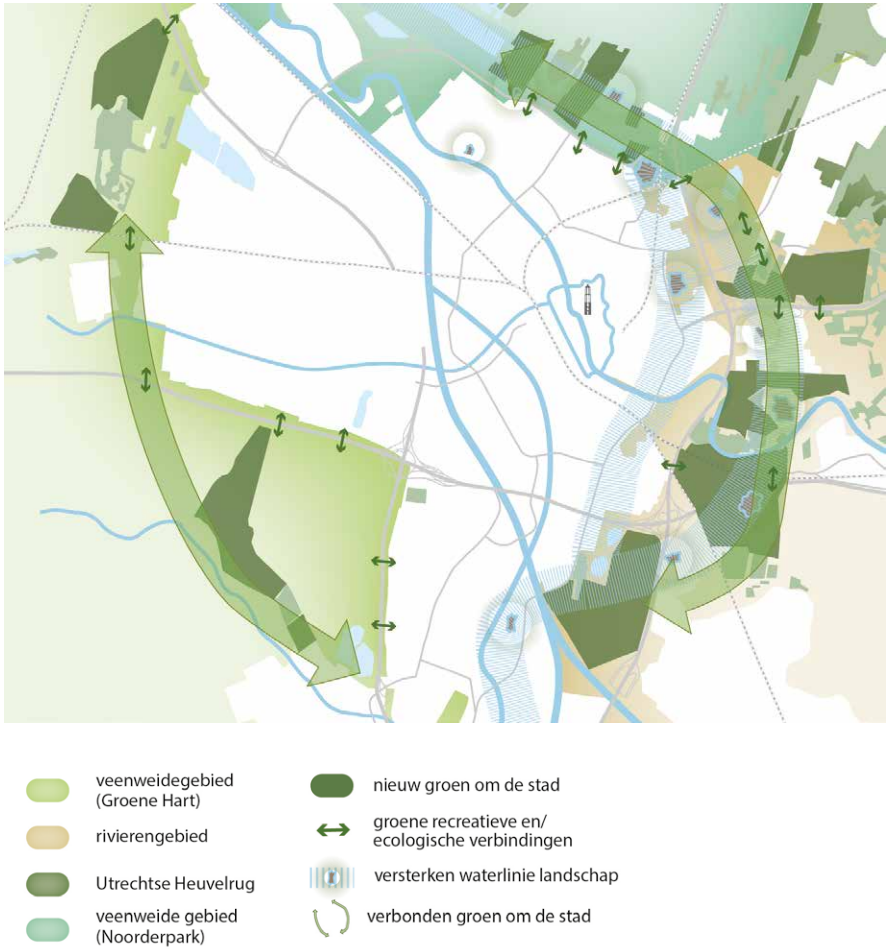
Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



Schaalniveau 5: Groen om de stad

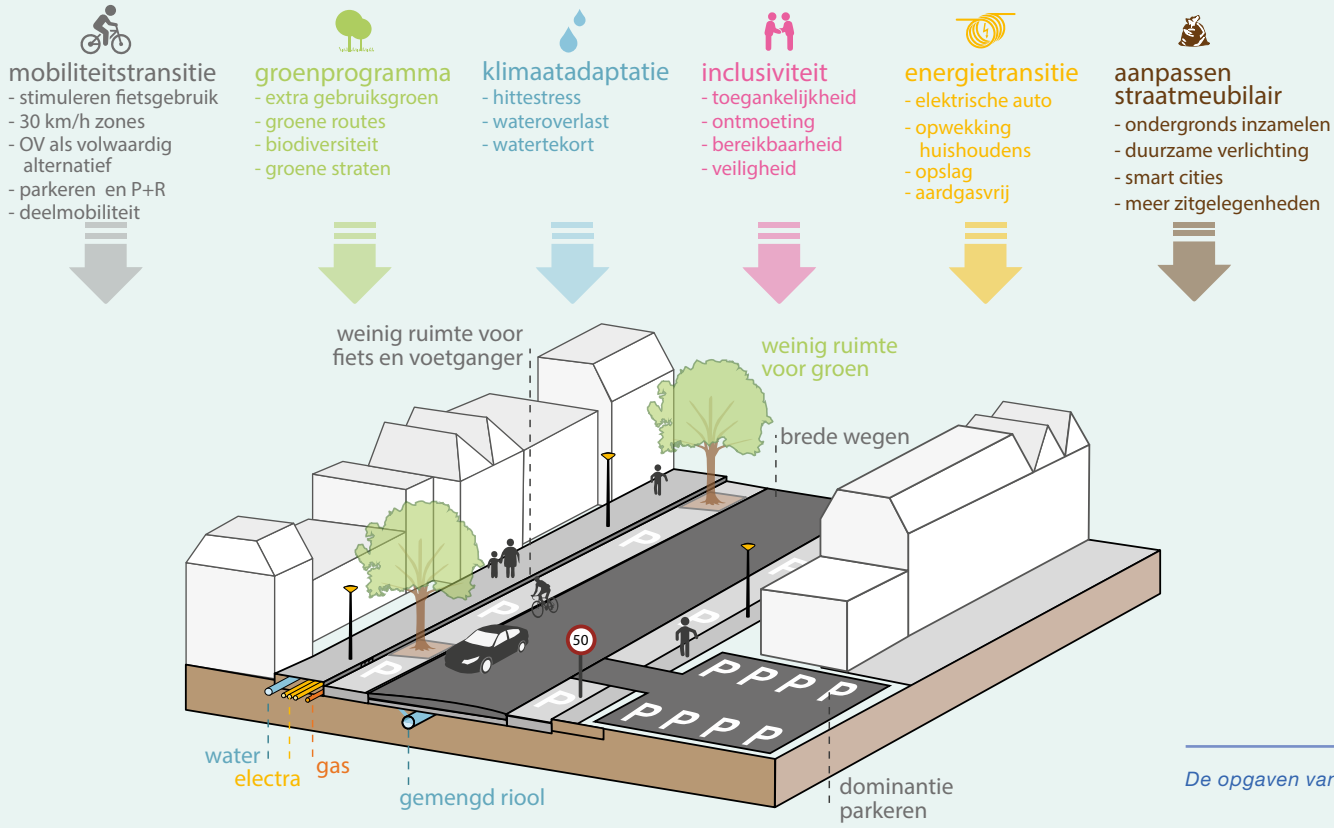
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

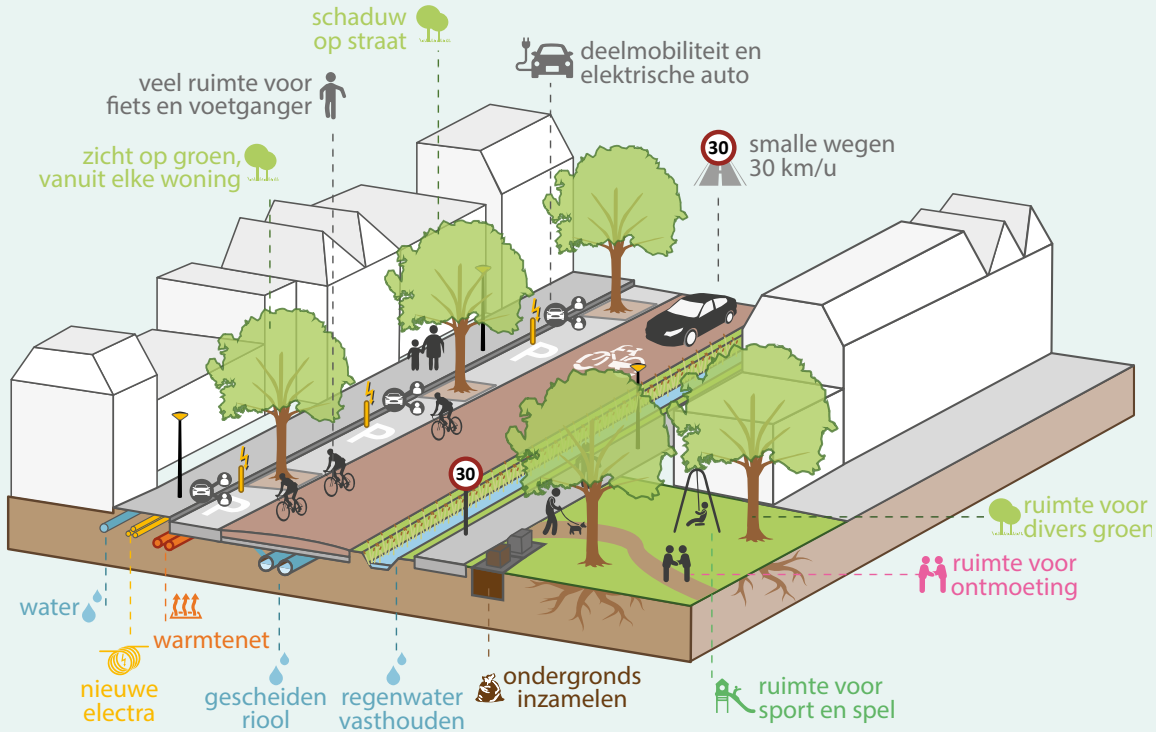


De opgaven van de openbare ruimte

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.



Principes toekomstige openbare ruimte

5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken. Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald. De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

Woonmilieus

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

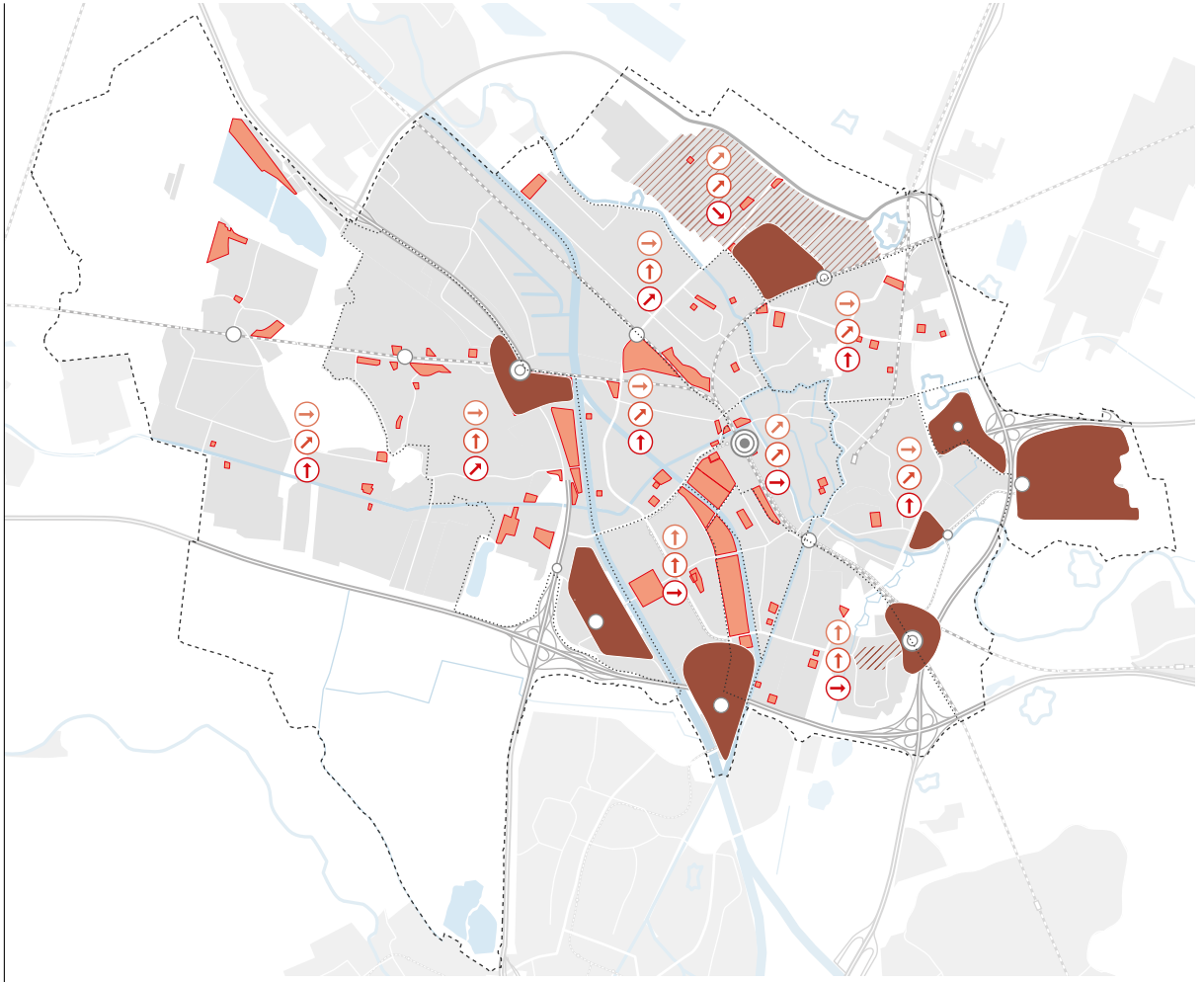
Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.



Woningbouwlocaties

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

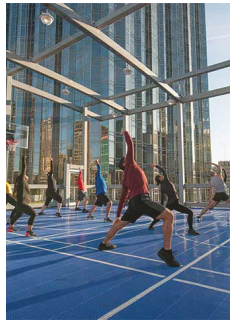
Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

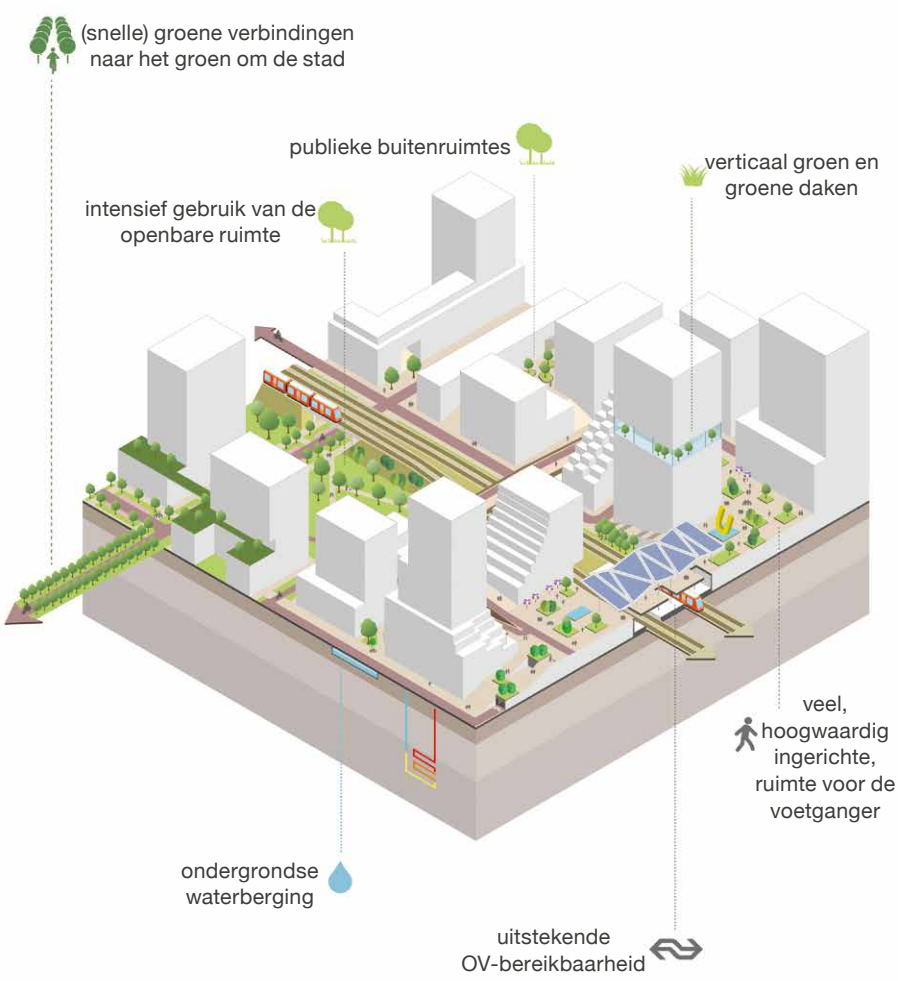


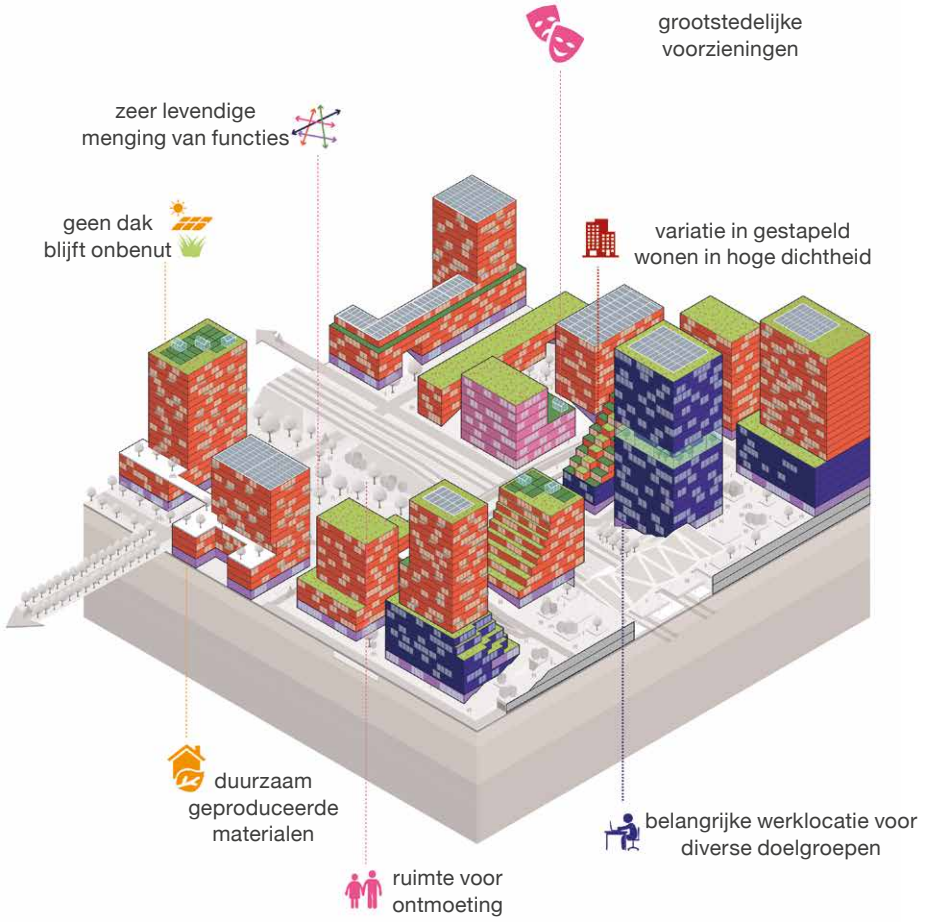







Centrum stedelijk: centrumgebied





Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve en betaalbare stad stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

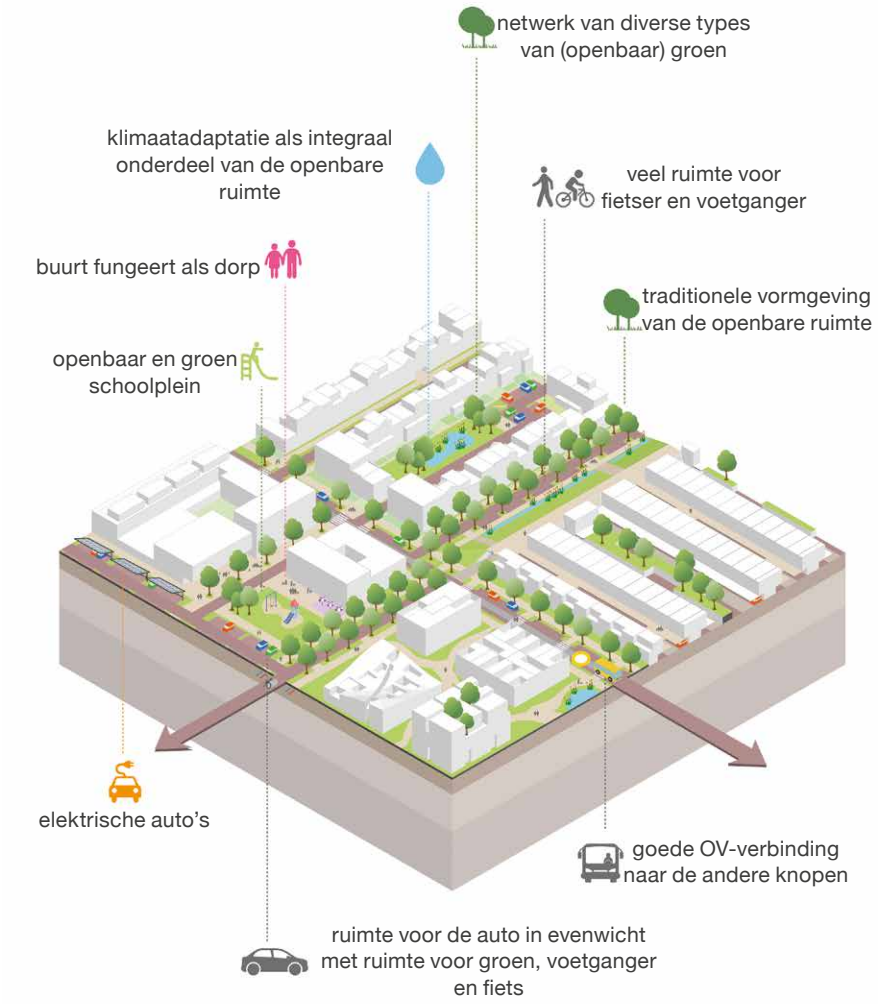


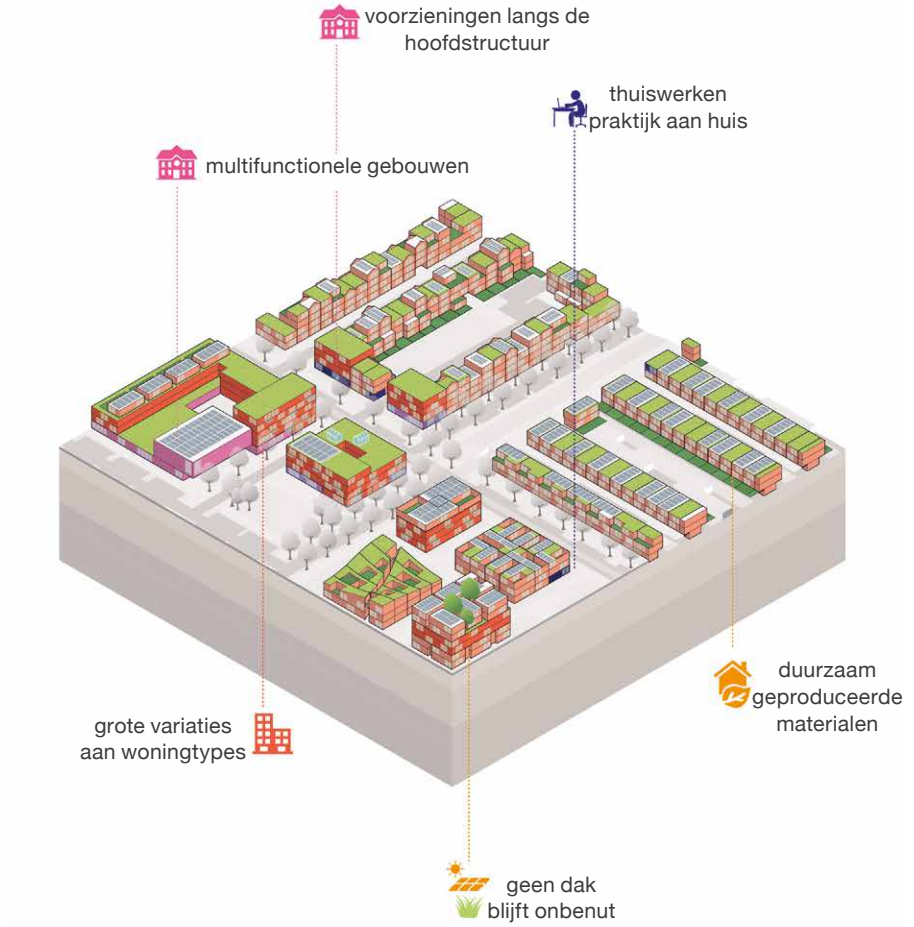






Centrum stedelijk: traditionele wijk





Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

De nieuwe wijk is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



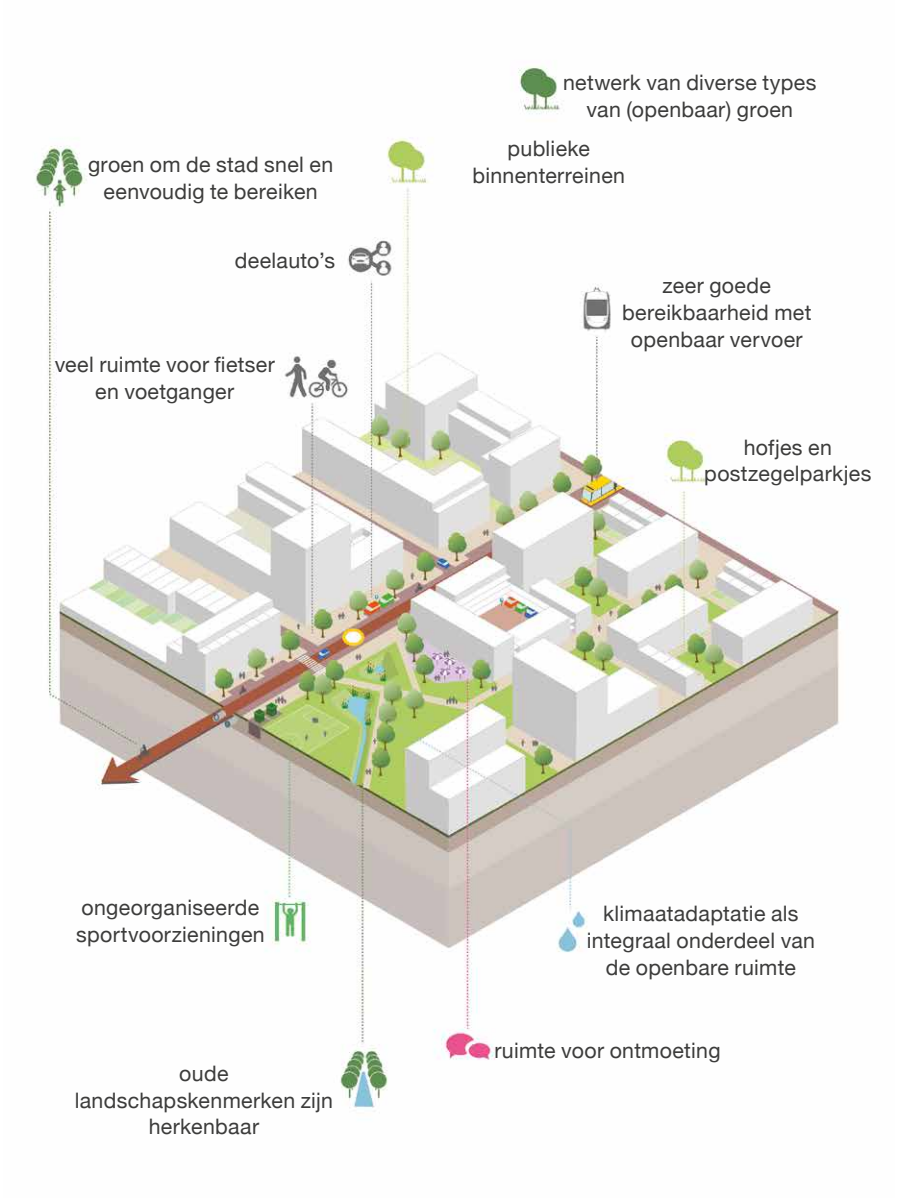


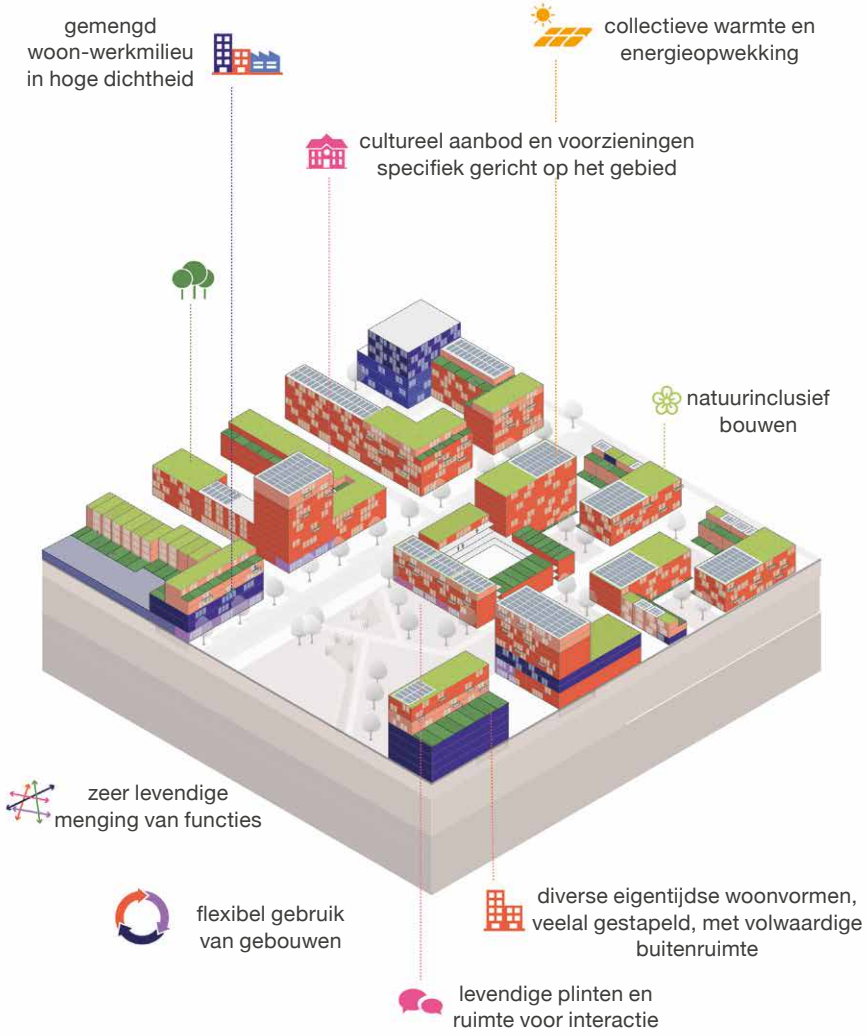







Centrum stedelijk: de nieuwe wijk





Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



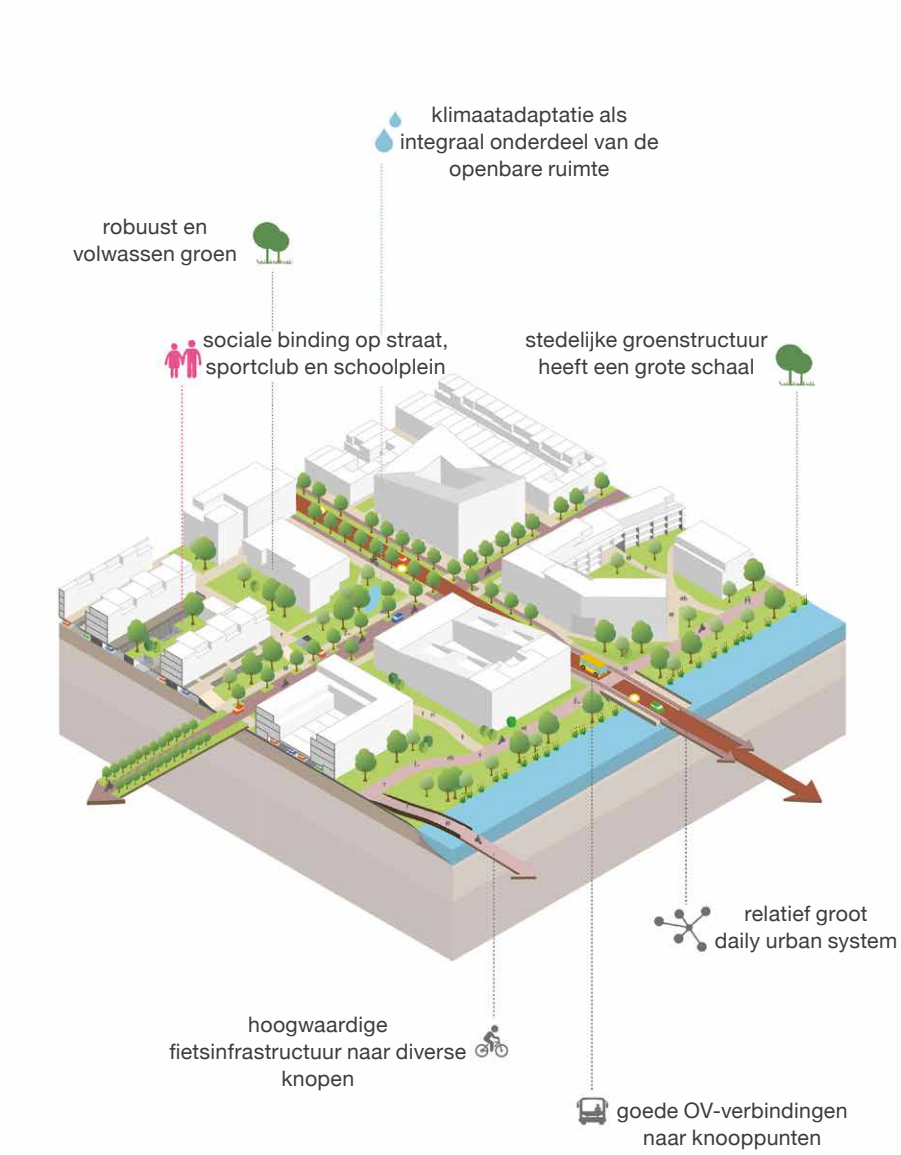








Groenstedelijk: De groene wijk





5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

Categorie		
Kantoren		**28.000**
Bedrijventerrein		**13.000**
Wetenschap (met name USP)		**4.000**
Detailhandel		**1.000**
Werklocaties in wijken		**24.000**
• Werken vanuit woningen	10.000	
• Solitaire bedrijfspanden	1.000	
• Overige (maatschappelijk, leisure, zorg)	13.000	
Totaal		**70.000**

Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)

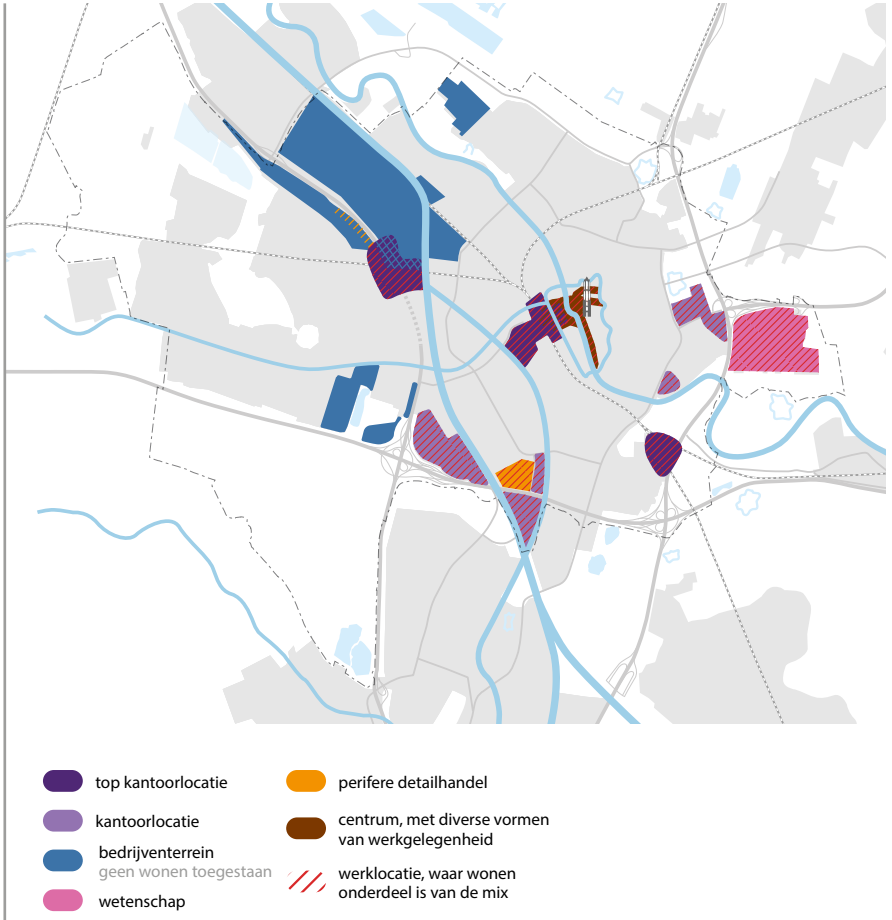
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).



Werklocaties

Bedrijventerreinen
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

Multifunctionele kantoorlocaties
(prioritair multimodaal en overige locaties)
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

Life Sciences en Health / wetenschap
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

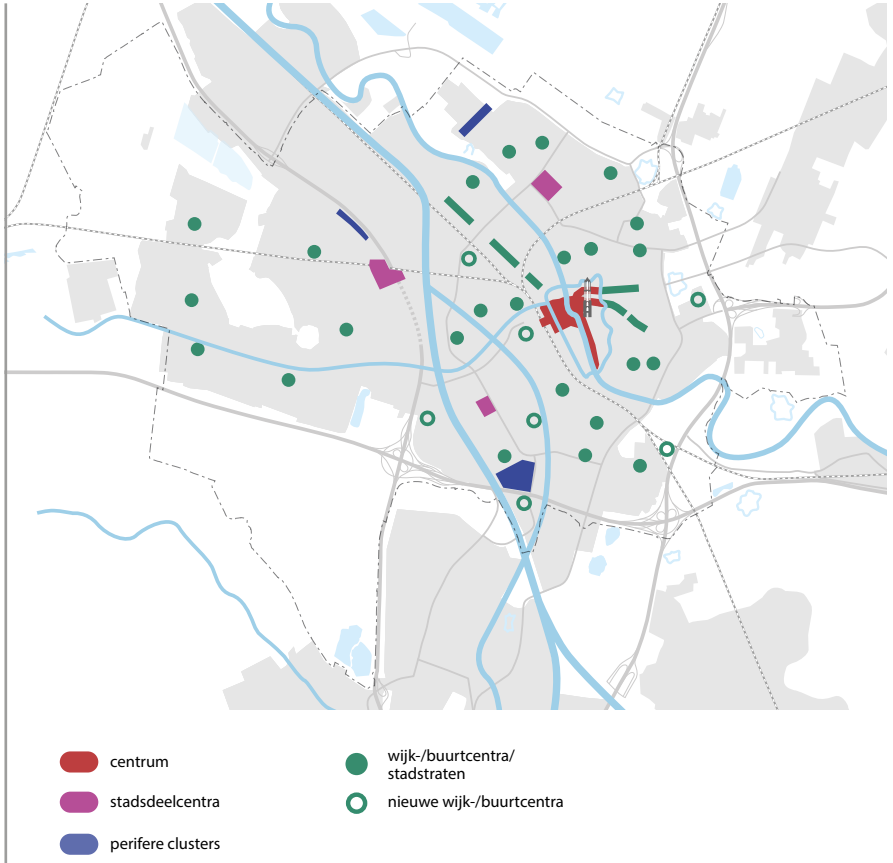
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra



Hoofdwinkelstructuur

Type gebied	Aantrekkings-kracht	Omvang en type aanbod	Locatie
Hoofdcentrum	Internationaal, landelijk	Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur	Binnenstad/centrum
Perifere clusters	Regionaal	Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting	Woonboulevard The Wall Franciscusdreef
Bovenwijkse centra	Regionaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters	Shopping Center Overvecht Nova Leidsche Rijn Centrum
Stadsstraten, wijk- en buurtcentra	Overwegend lokaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang	Diversen

Monitoring
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

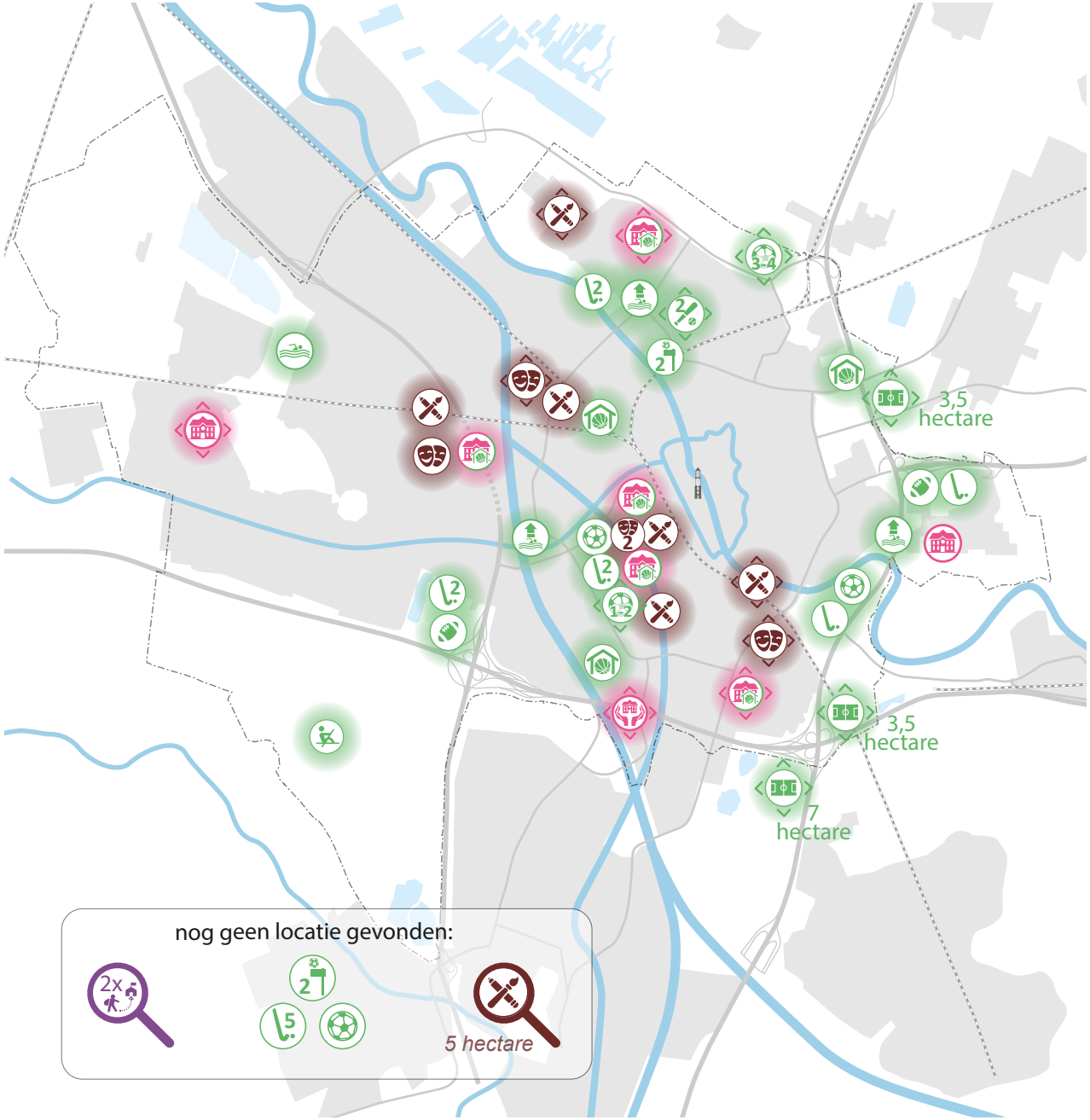


Buurt- en wijkvoorzieningen

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.



Cultuur

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

Onderwijs

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

Zorg

- nieuw asielzoekerscentrum

Sport

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



Cultuur

Broedplaatsen

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



Opvang internationale nieuwkomers
International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

Asielzoekers
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

Overig
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

5.2.5 Mobiliteit

Urgentie

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

Het wenkend perspectief

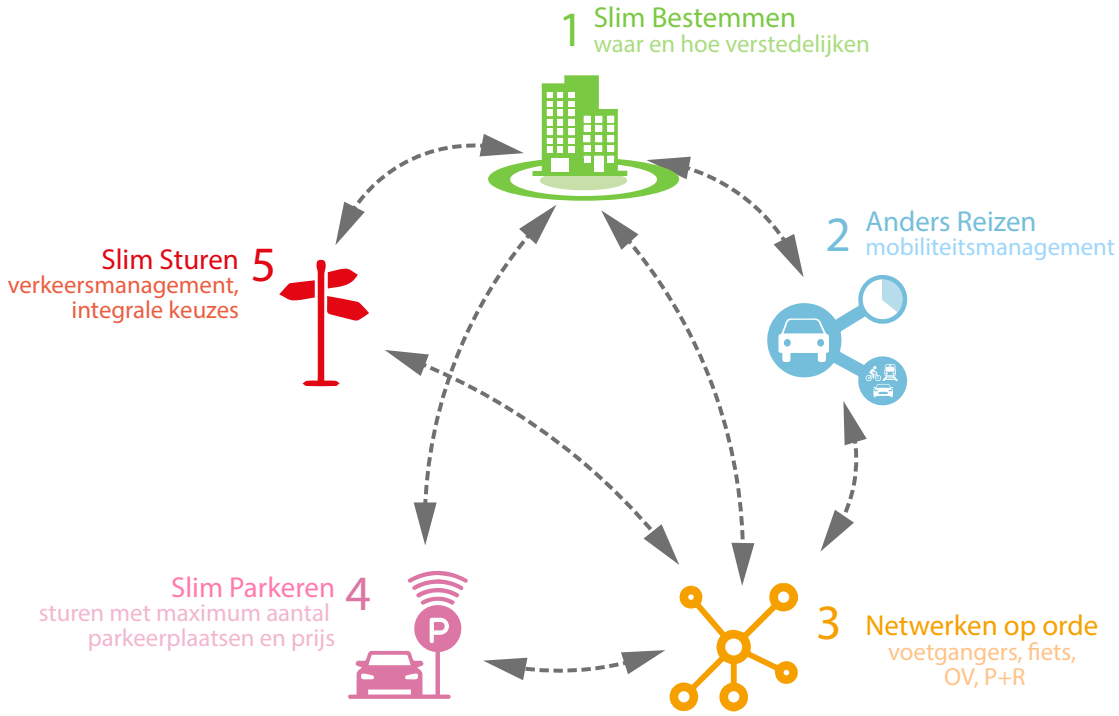
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve en betaalbare stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass.

De Utrechtse mobiliteitsaanpak

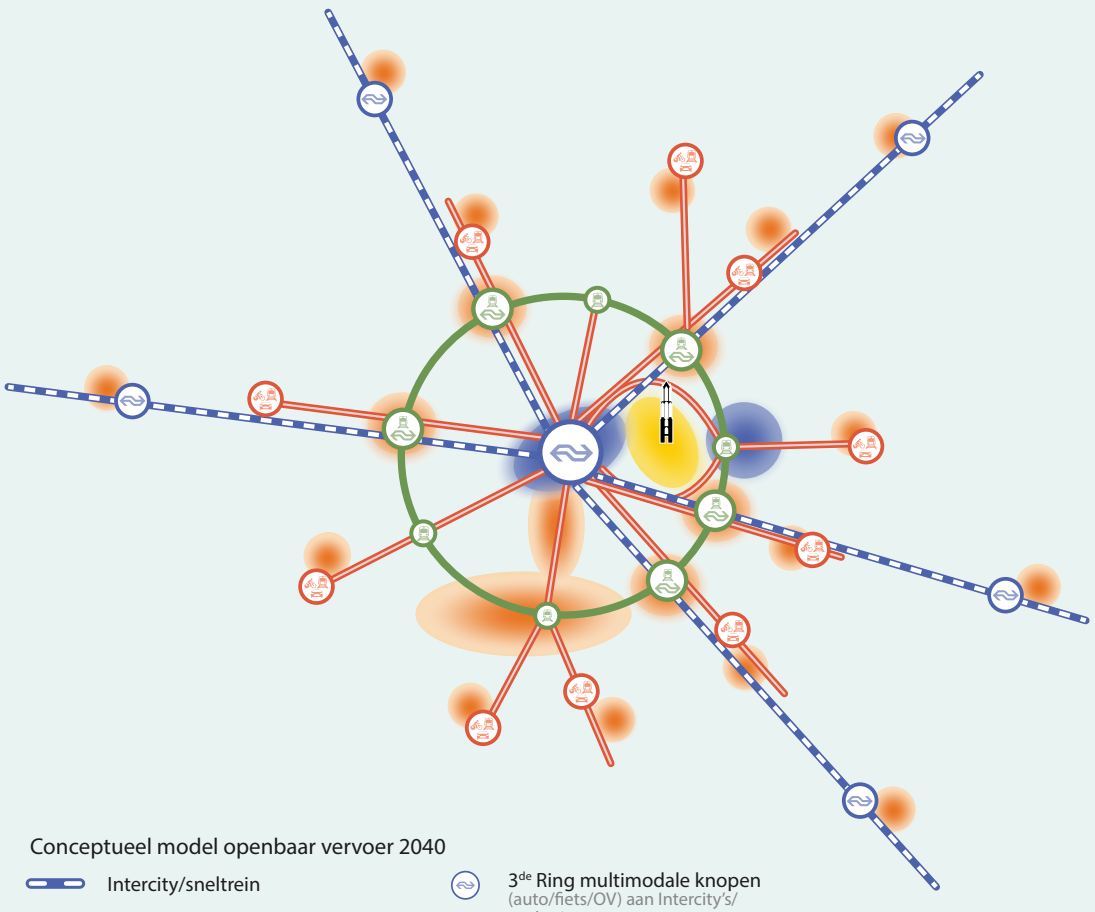
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.



Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak

Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



Slim bestemmen
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



Anders reizen
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



Netwerken op orde
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



Slim parkeren
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



Slim sturen
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:

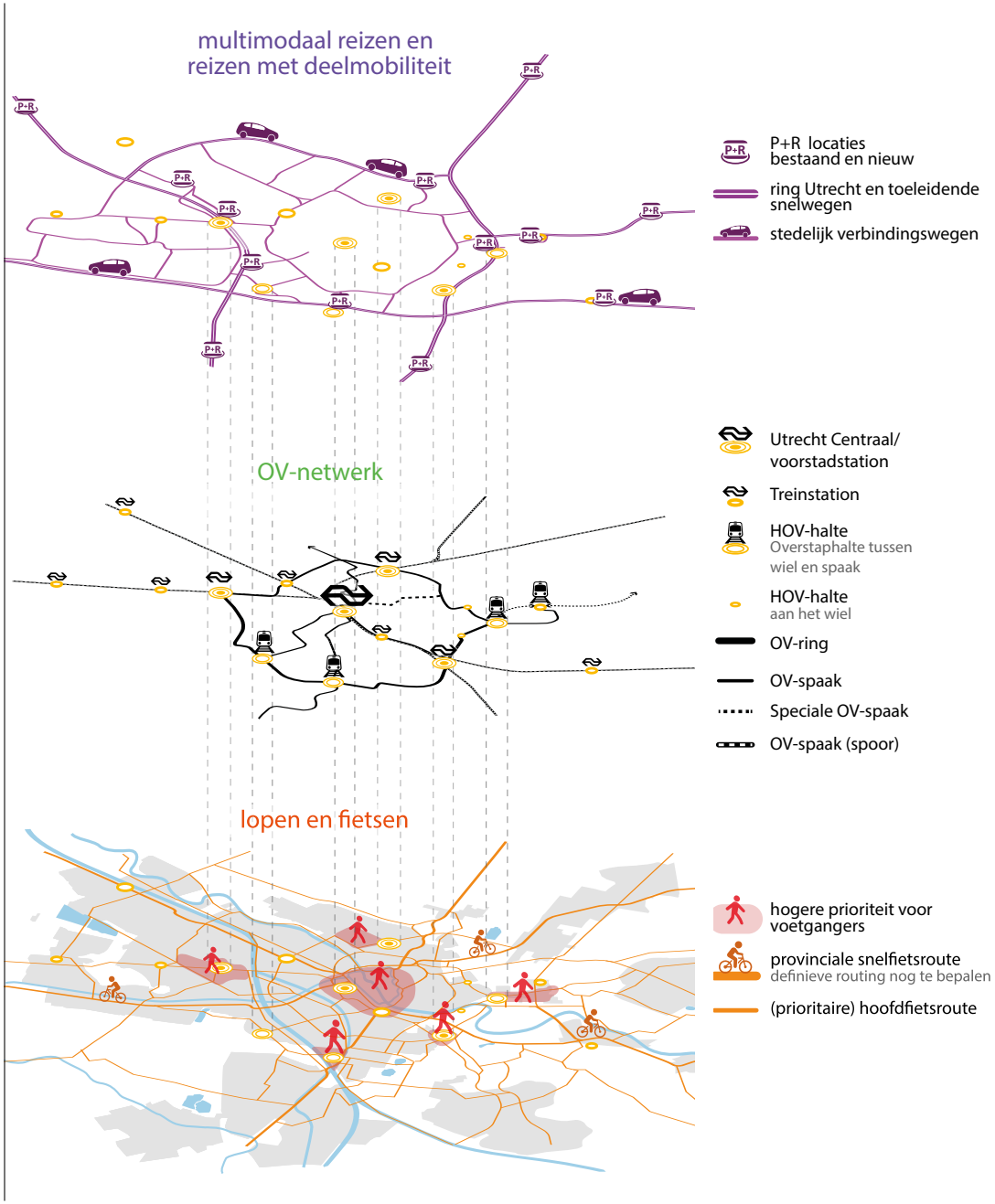
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

OV-netwerk:

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

Lopen en fietsen:

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad



Mobiliteitsnetwerken

Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

Hub	Grootte	Locatie	Karakteristieken
Stads-distributiecentrum	5.000 - 10.000 m^2	Rand van de stad, nabij snelweg	Meerlaags, combi met andere functies
Wijkhub	1.000m^2	In de stad	Flexibel, op- en overslag
Buurthub	100m^2	Winkels/ appartementen	Pakketpunt, pakketkluis

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

Duurzaam bouwen
Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

Benutting van daken en gevels
Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

Ruimte voor duurzame energie
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.

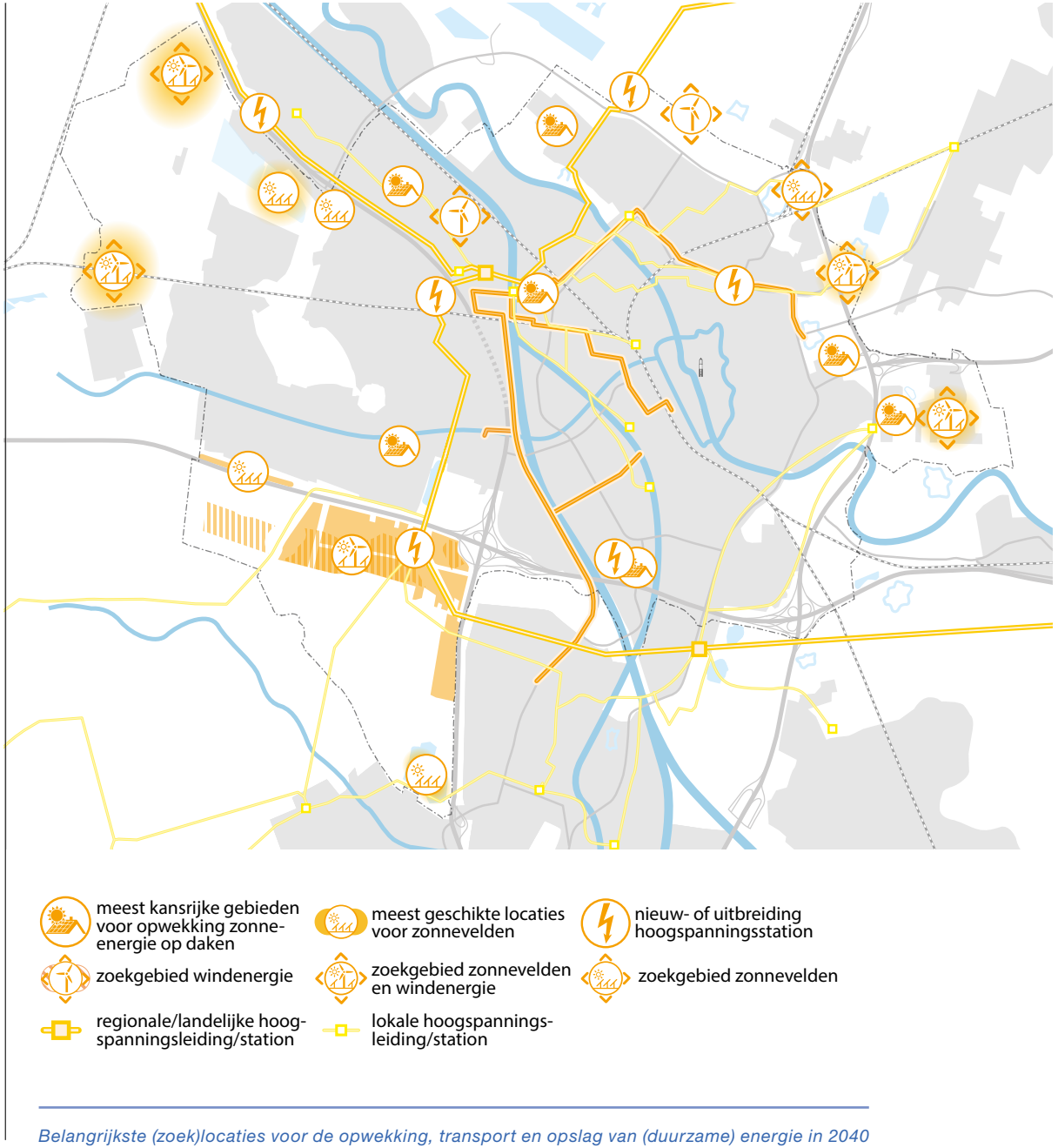
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

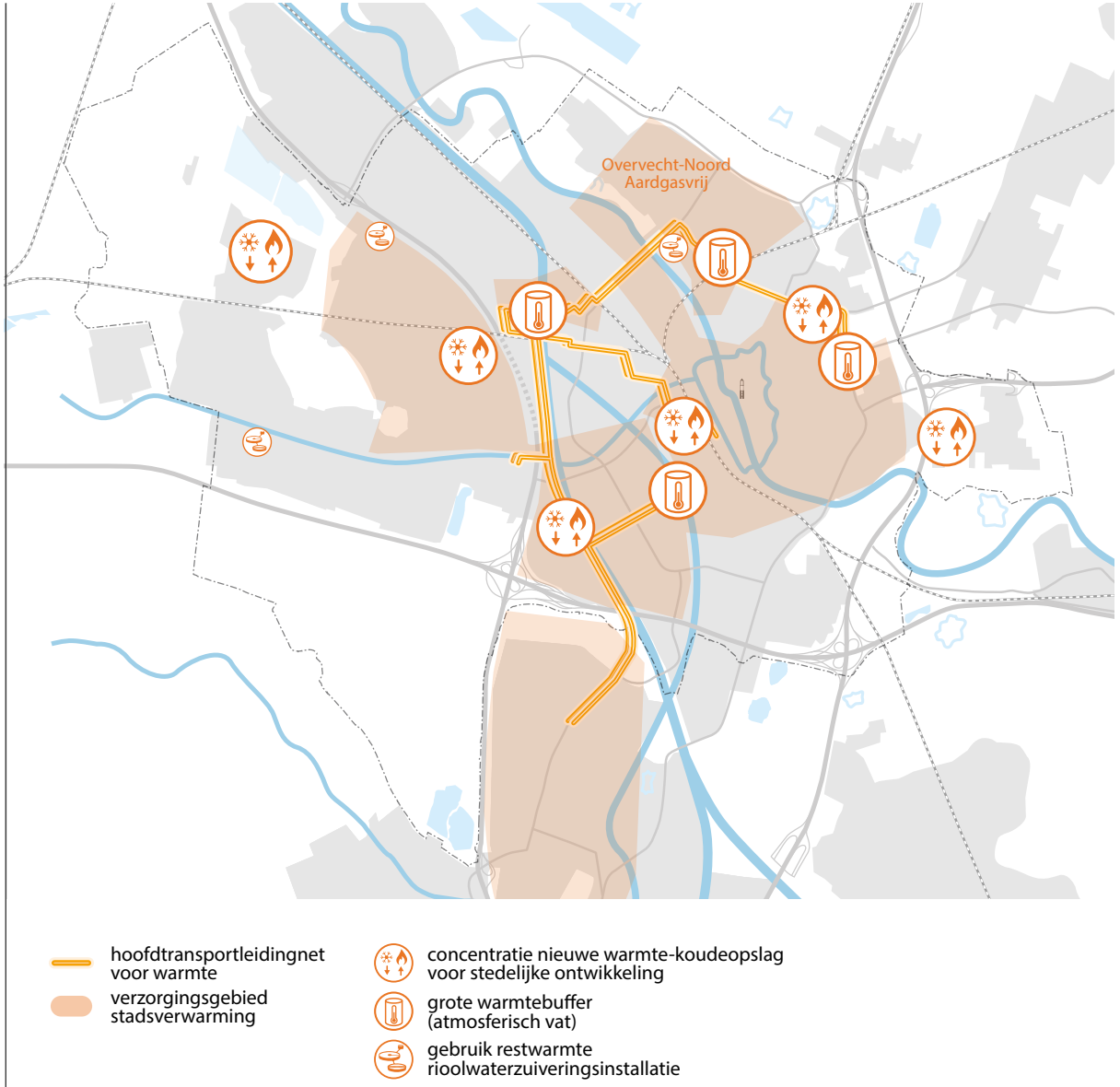


Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040

Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.



Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040

5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

Hoogbouw volgens de Utrechtse maat
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

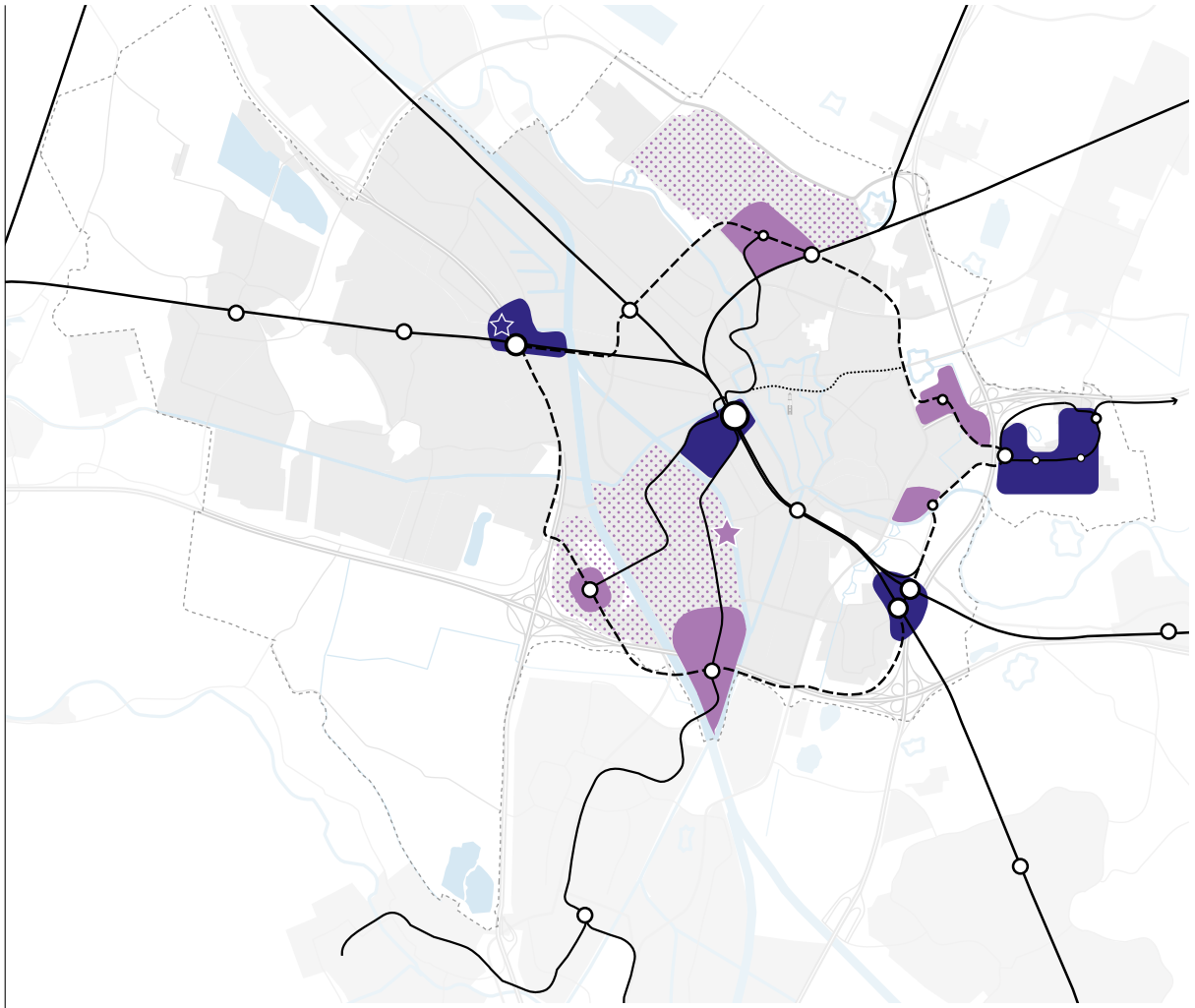
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter



Condities voor hoogbouw

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

Straatniveau
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

Gebouwniveau
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



Stadsniveau



Straatniveau



Gebouwniveau

5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

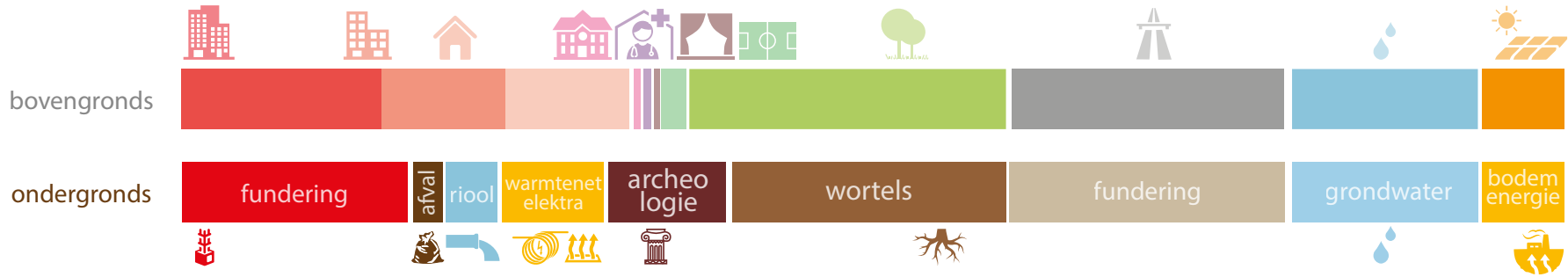
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.



Barcode voor de ondergrond

5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

Data toepassen bij besluitvorming

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode



De intelligente barcode

De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

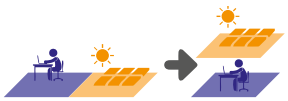
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



Functieverandering: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Verdichten: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



Functies stapelen: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



Kwaliteit verhogen: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



Multifunctioneel gebruik: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



Slimme organisatie van de stad: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



Samen met de regio: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

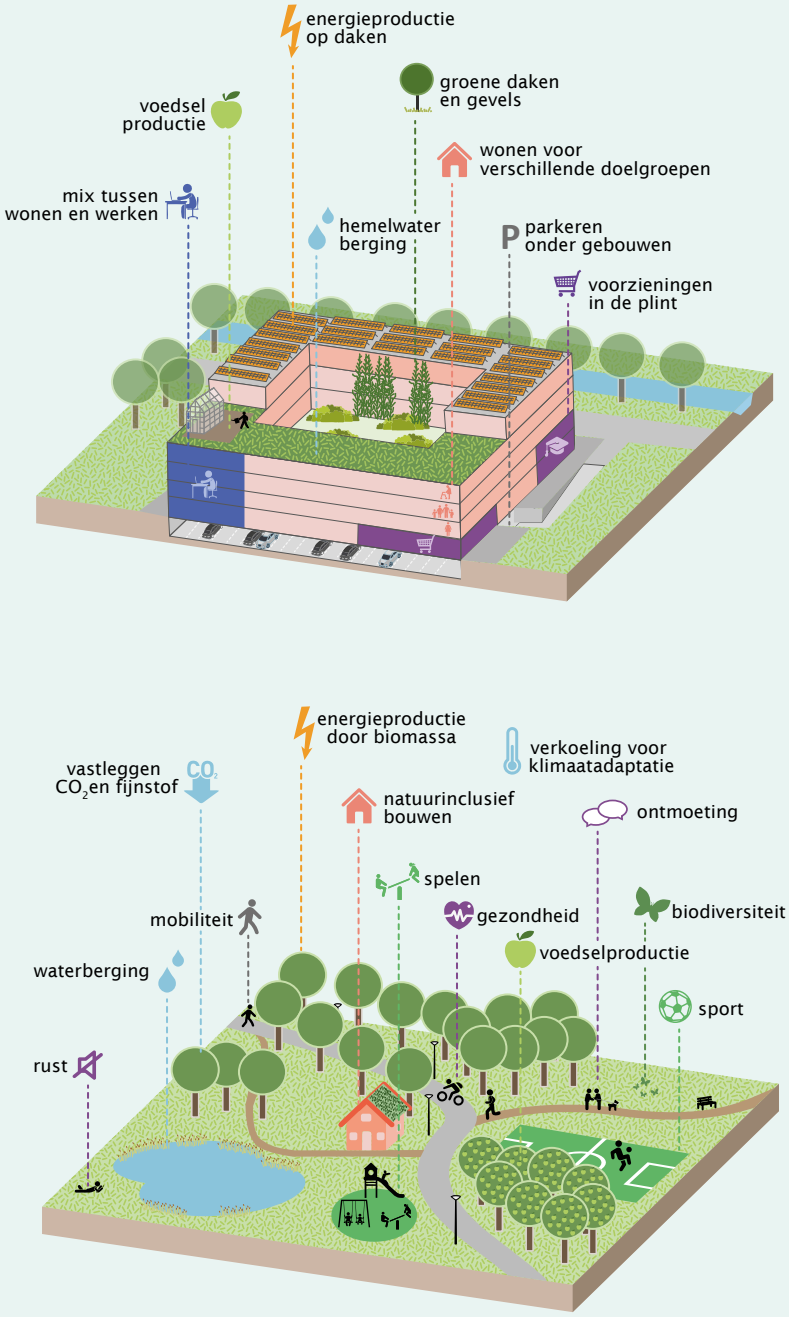
Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen



Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen



Multifunctioneel gebruik van infrastructuur

Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve en betaalbare stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

Woonprogramma in de RSU 2040

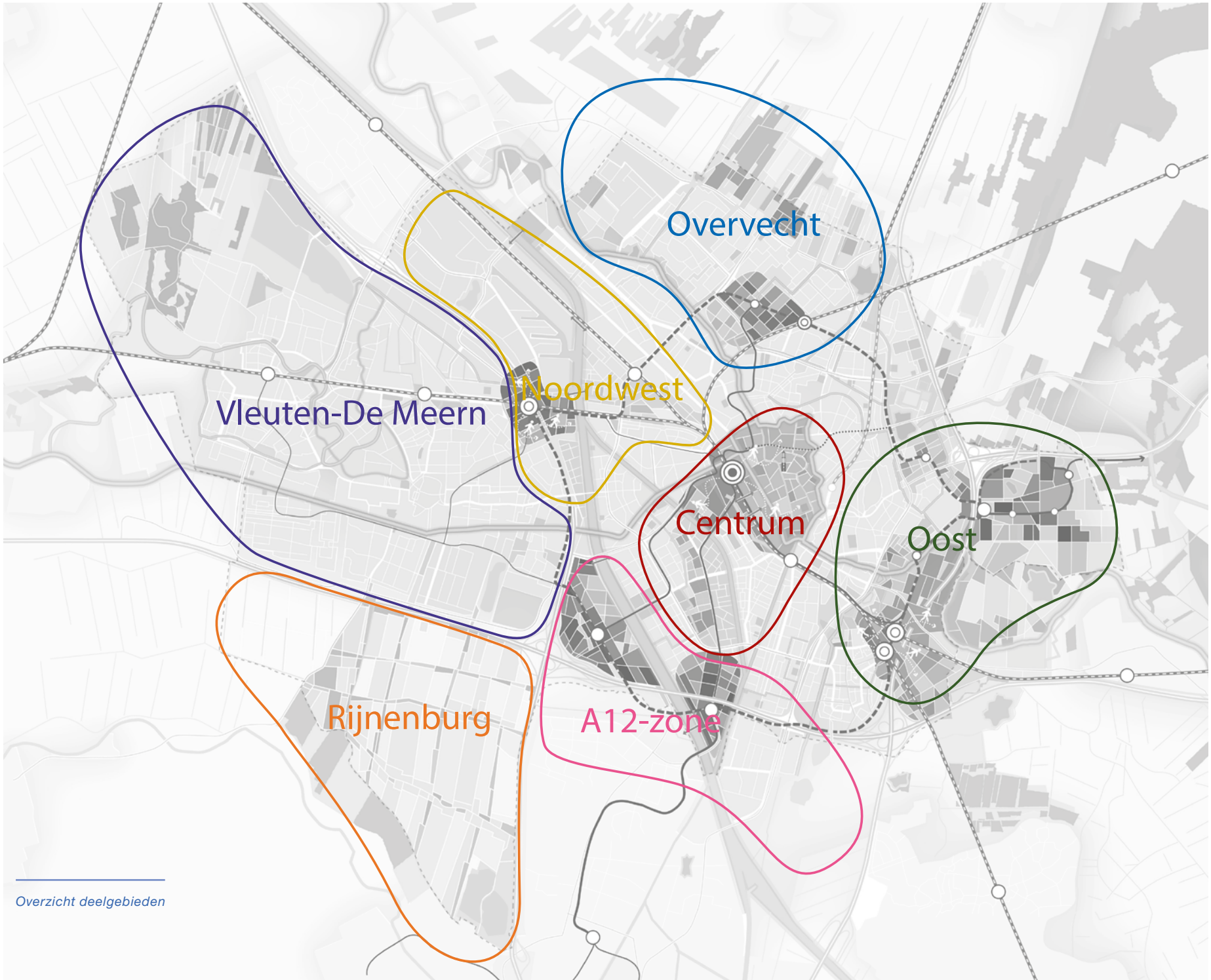
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten



Overzicht deelgebieden

6.1 Centrum

Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

Programma

Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

Algemeen

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

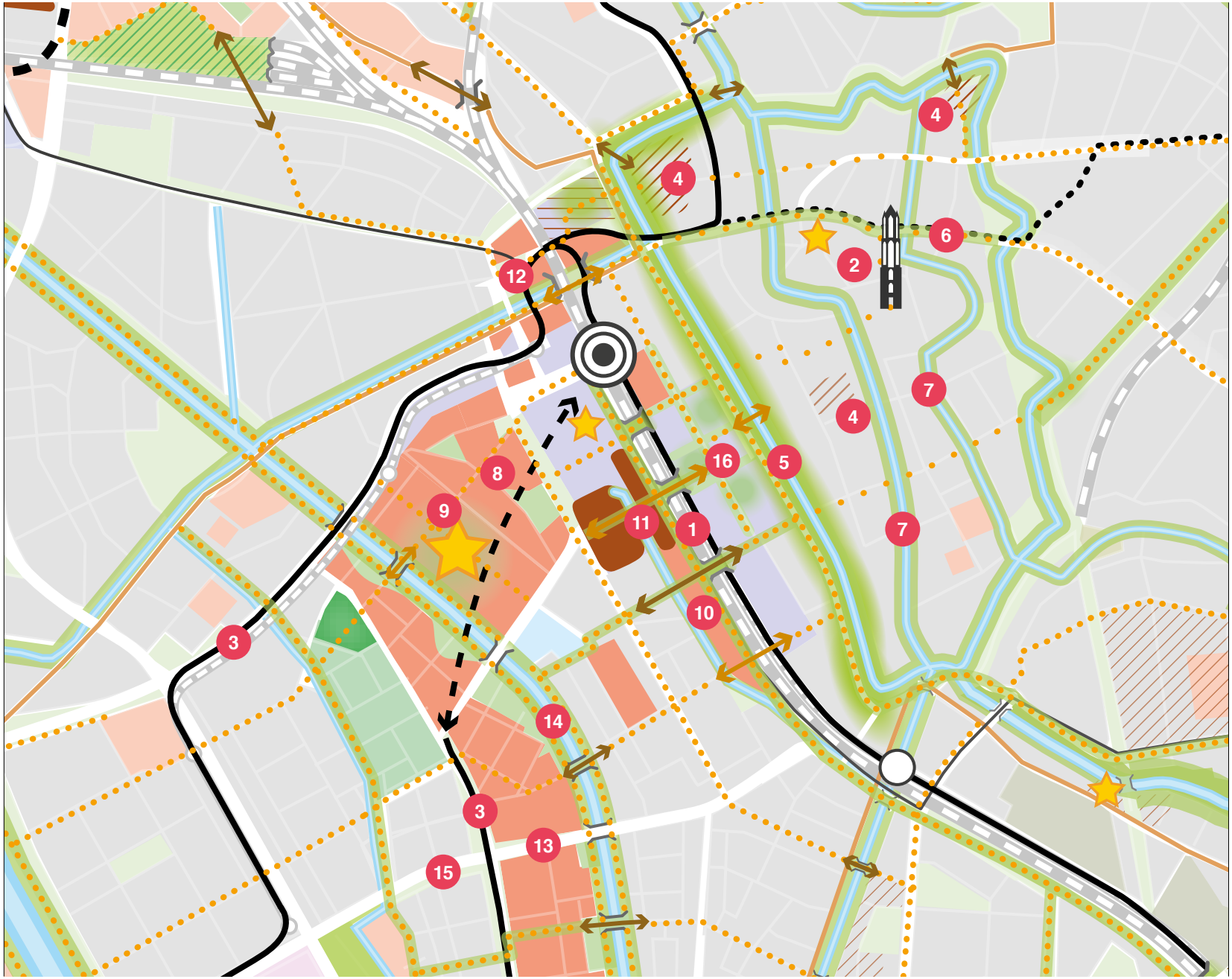
Aangrenzende gebieden rondom het centrum

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.



Centrum

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.2 Noord-Noordwest

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

Huidige kwaliteiten

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

Opgaven voor Noordwest tot 2040

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

Programma

Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieu-categorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

Groen

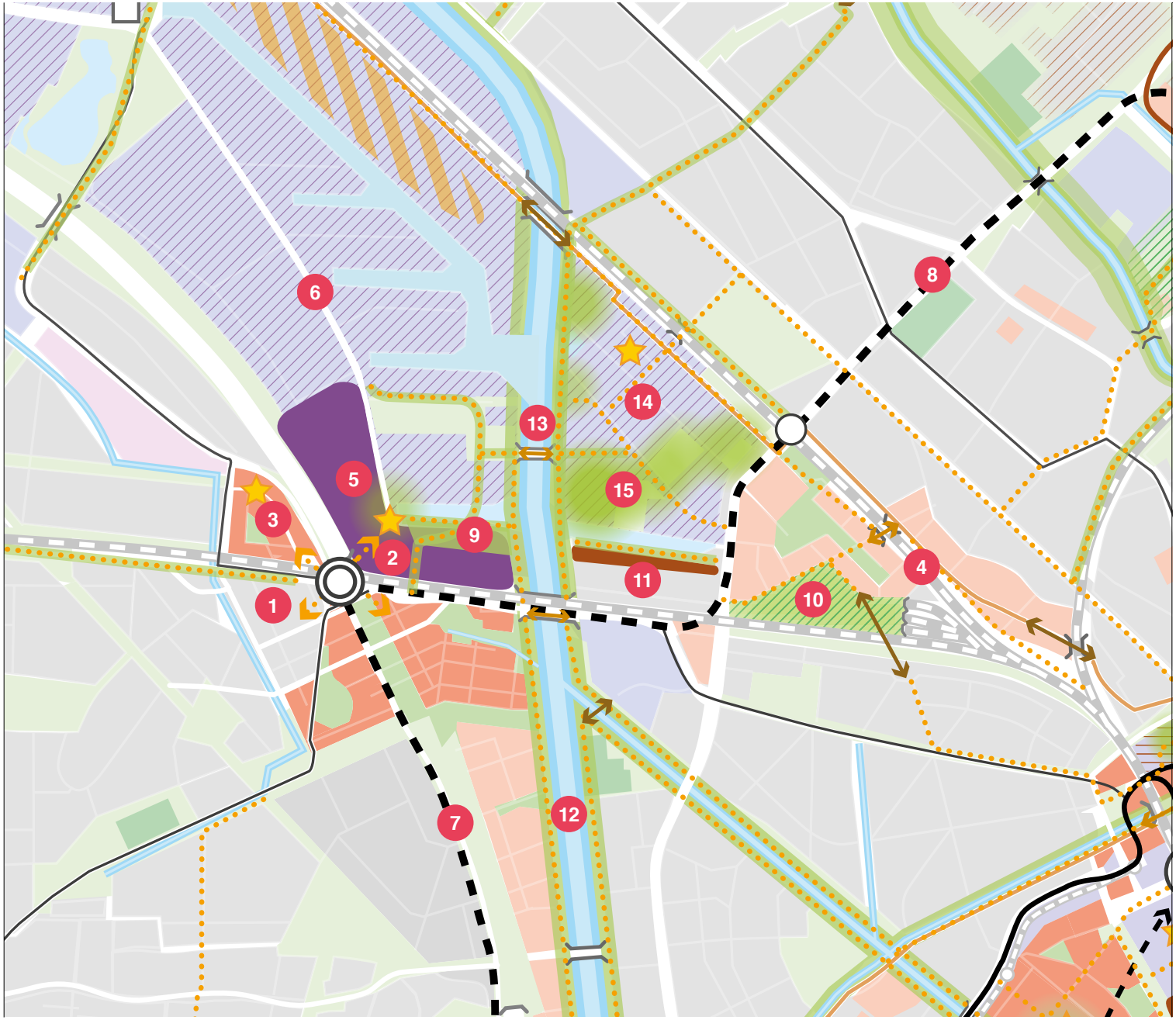
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.



Noord-Noordwest

bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.3 Overvecht

Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

Programma

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Overvecht

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.4 Oost

Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

Programma

Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 m^2 bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 m^2 bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de ‘as van Lunetten’.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van ‘landschapsbruggen’. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

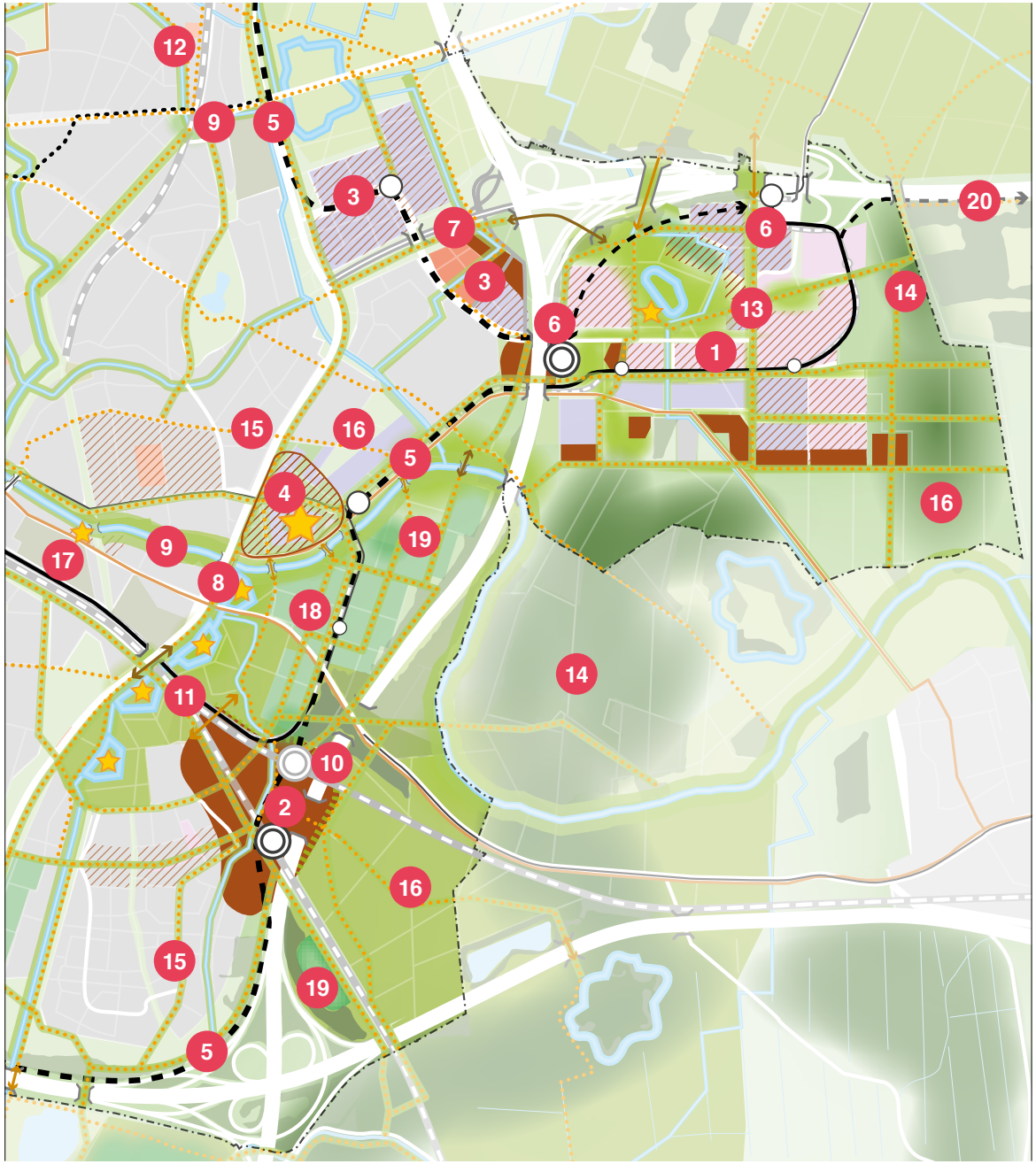
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden



Oost

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.5 A12 zone

Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Programma

Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden, waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

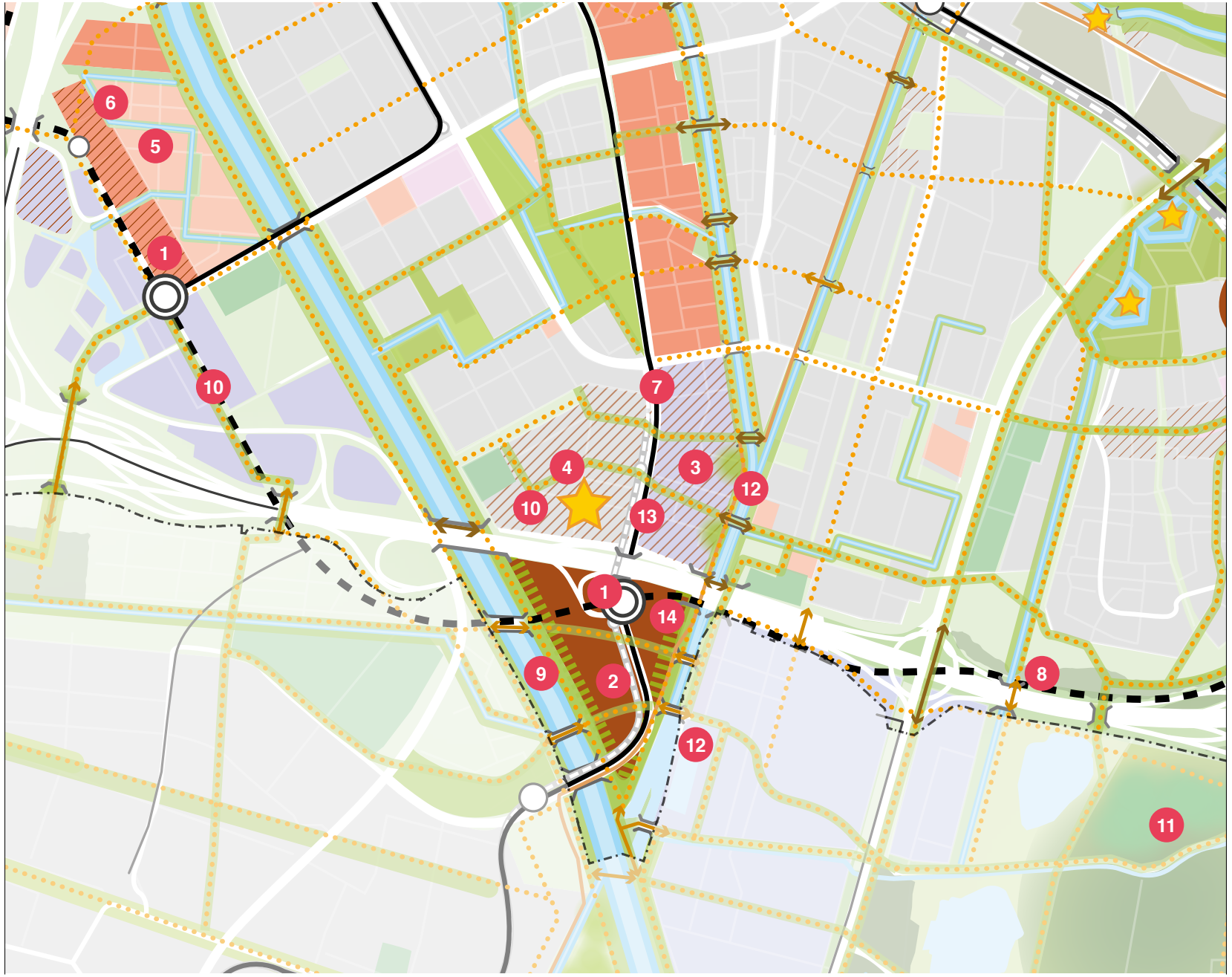
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.



A12 zone

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.6 Rijnenburg

polders Rijnenburg en Reijerscop

Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

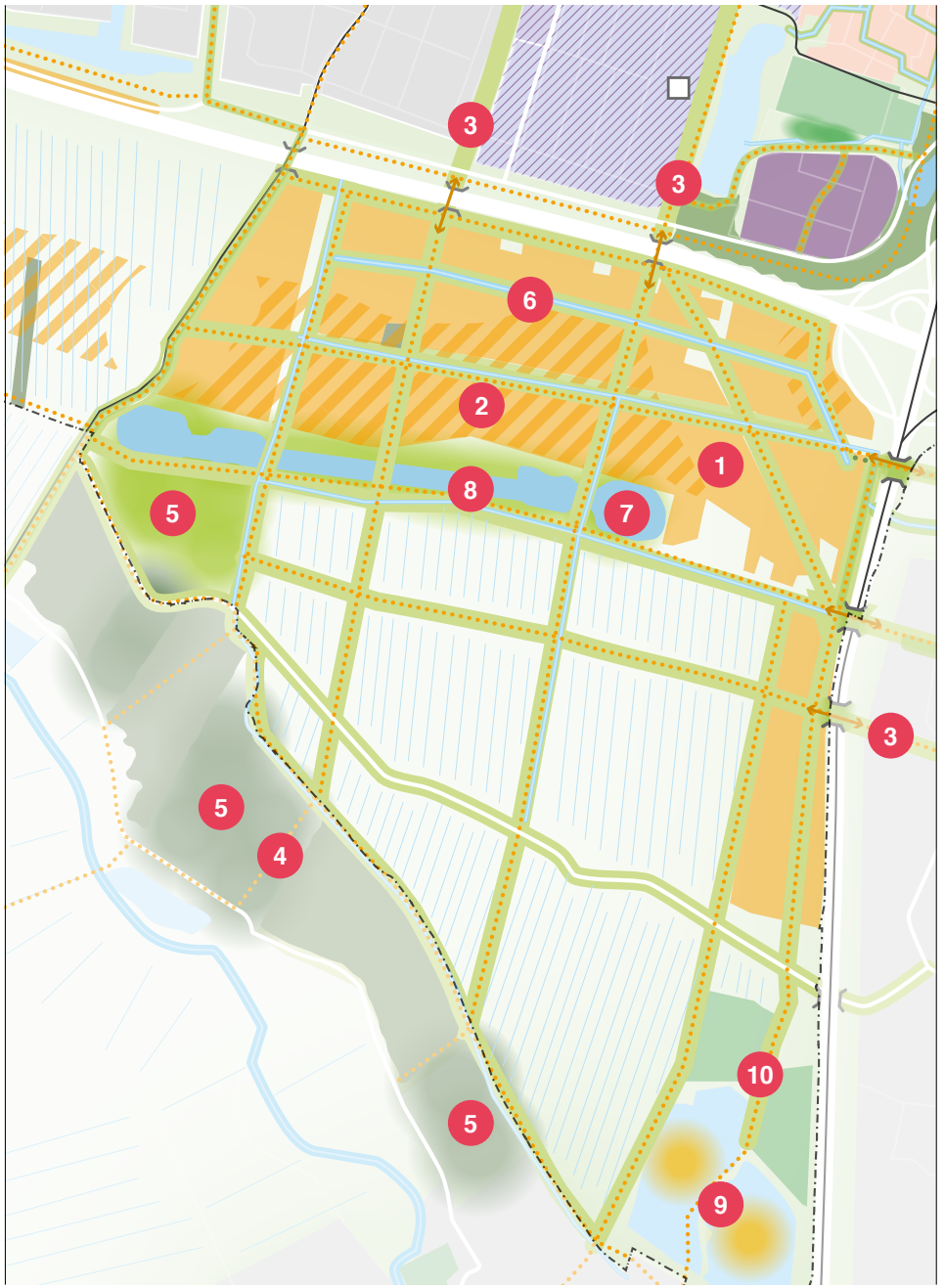
Programma

Groen
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

Voorzieningen:
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.



Rijnenburg

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

mobiliteitstransitie
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

Programma

Werken:

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

Wonen

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

Groen

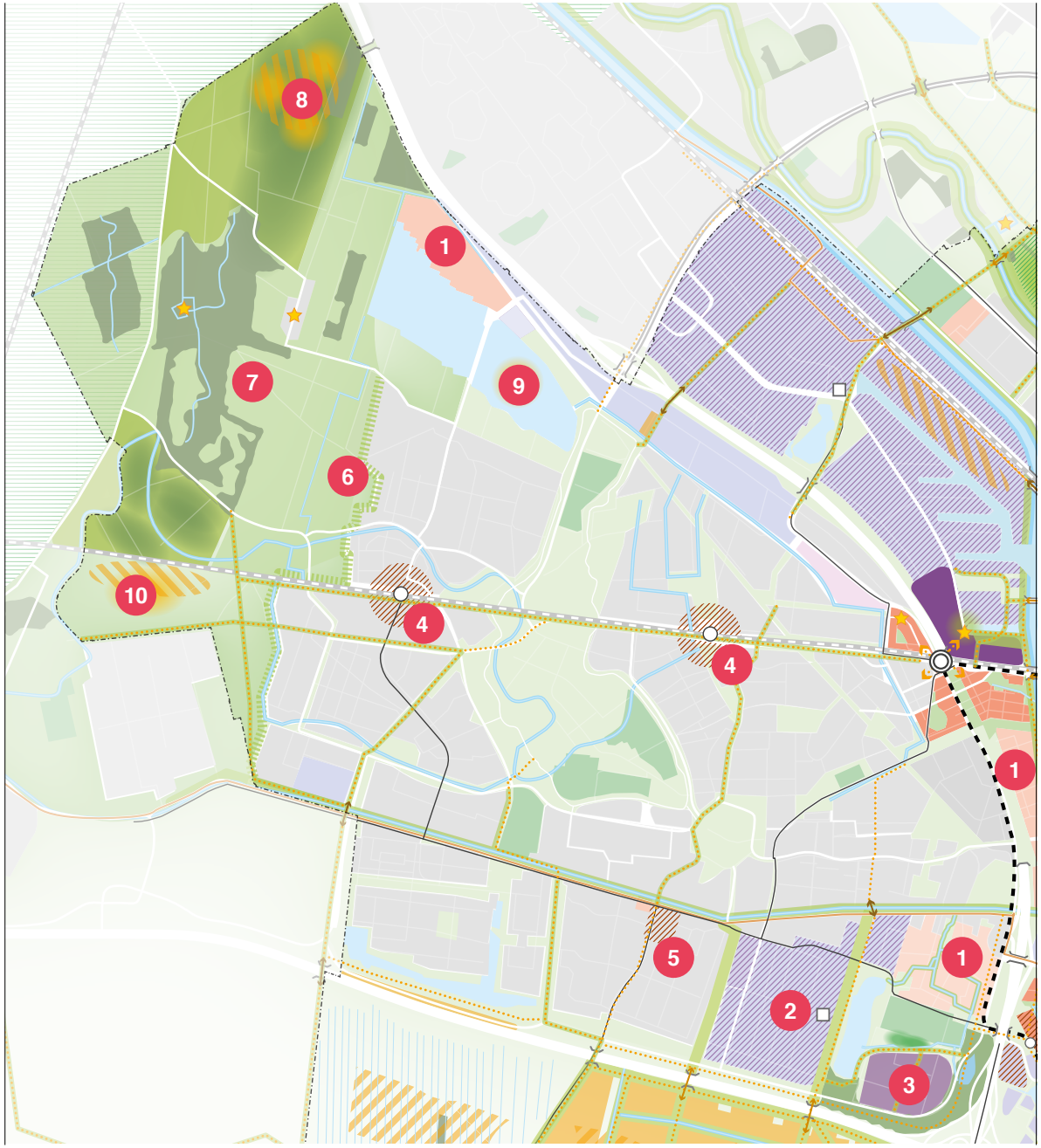
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

Voorzieningen

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

Indicatieve Opgave	**Ambitie**	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	**Totaal**
nieuw buurt- en wijkgroen		54	37	23	17	34	0	0	**35**	**200**
nieuwe groenblauwe routes		22	15	10	7	14	0	0	**32**	**100**
stedelijk groen (parken en scheggen)		8	22	25	10	11	0	0	nvt	**76**
groen om de stad		0	77	22	0	80	290	100	nvt	**569**
totaal	**690**	**84**	**151**	**80**	**34**	**139**	290	**100**	**67**	945

Toelichting op de cijfers

Groen

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
broedplaatsen	8	1		0,5	1			0,375		2,875 ha
culturele (publieks)voorziening	4	2			2					4
voortgezet onderwijs										0
voortgezet onderwijs incl. sporthal	5	2	1	1	1			1		6
speciaal onderwijs	1					1				1
asielzoekerscentrum	2									0
sporthal	3		1		1	1				3
zwembaduitbreiding	3		1	1	1					3
nieuw zwembad	1							1		1
hockeyveld	44	2	11	7	2	7	0	2	0	32
rugbyveld								1		
voetbalveld										
korfbalveld										

Toelichting op de cijfers

Voorzieningen
Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen. Voor de broedplaatsen is 80.000 m² (8 hectare) nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Werken / Economie (aantal banen)										
kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig)		21.000	8.700		11.500	8.100				**49.300**
wetenschap			4.000							**4.000**
bedrijventerrein				540	1.500			3.560		**5.600**
werken in de wijk				3.000					8.100	**11.100**
toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder:	**70.000**	21.000	12.700	3.540	13.000	8.100		3.560	8.100	**70.000**
Wonen (aantal woningen)										
groei met 60.000 woningen	**60.000**	16.350	11.650	6.800	9.800	9.450		4.600	3.400	**62.050**
70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg	**1.400**		68				276	40		**1.292**

Toelichting op de cijfers

Werken/Economie
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

Wonen
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Energie
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

Overall conclusies

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



7 Uitvoeringsstrategie

7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

Afhankelijkheden en keuzevraagstuk

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

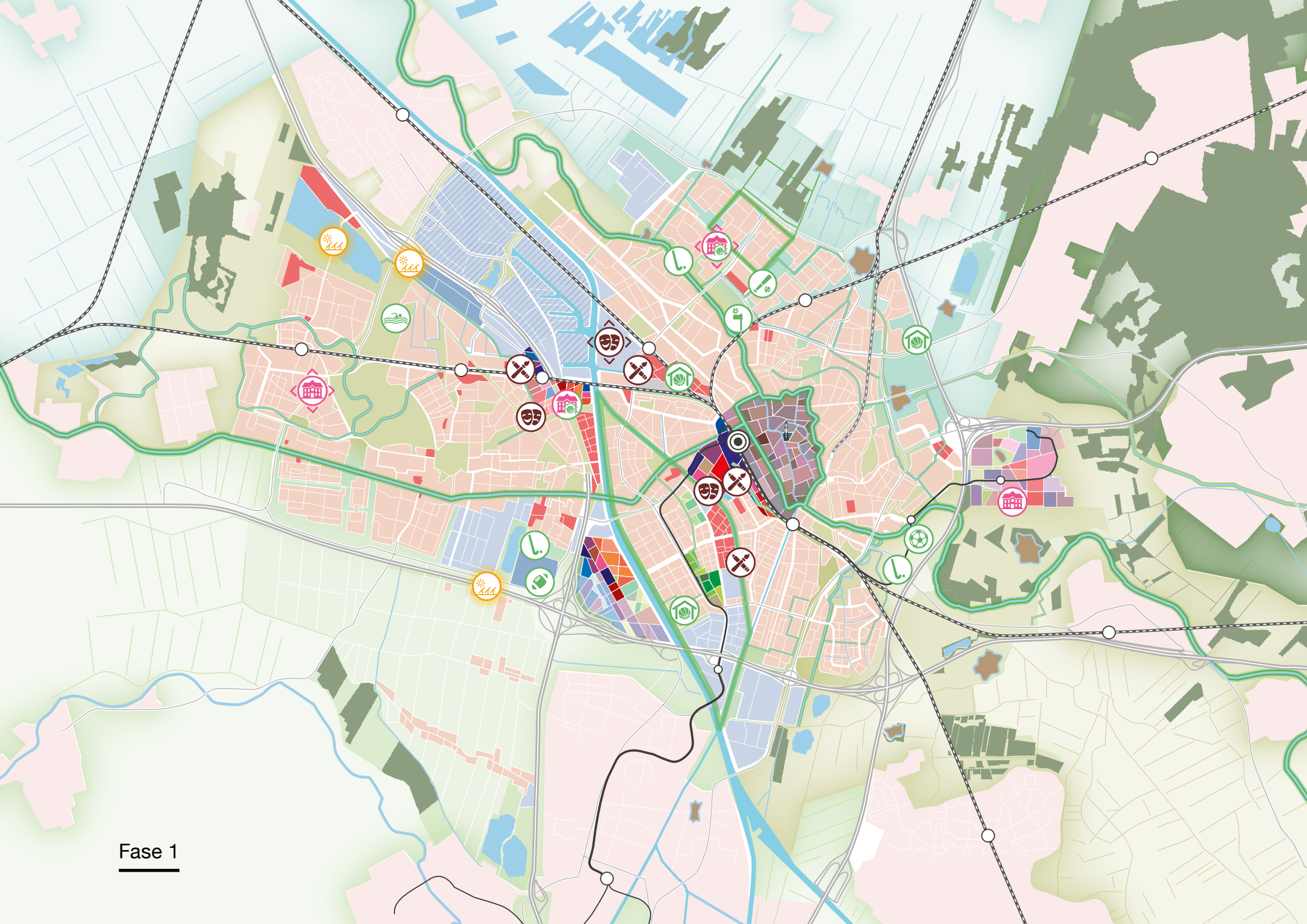
Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

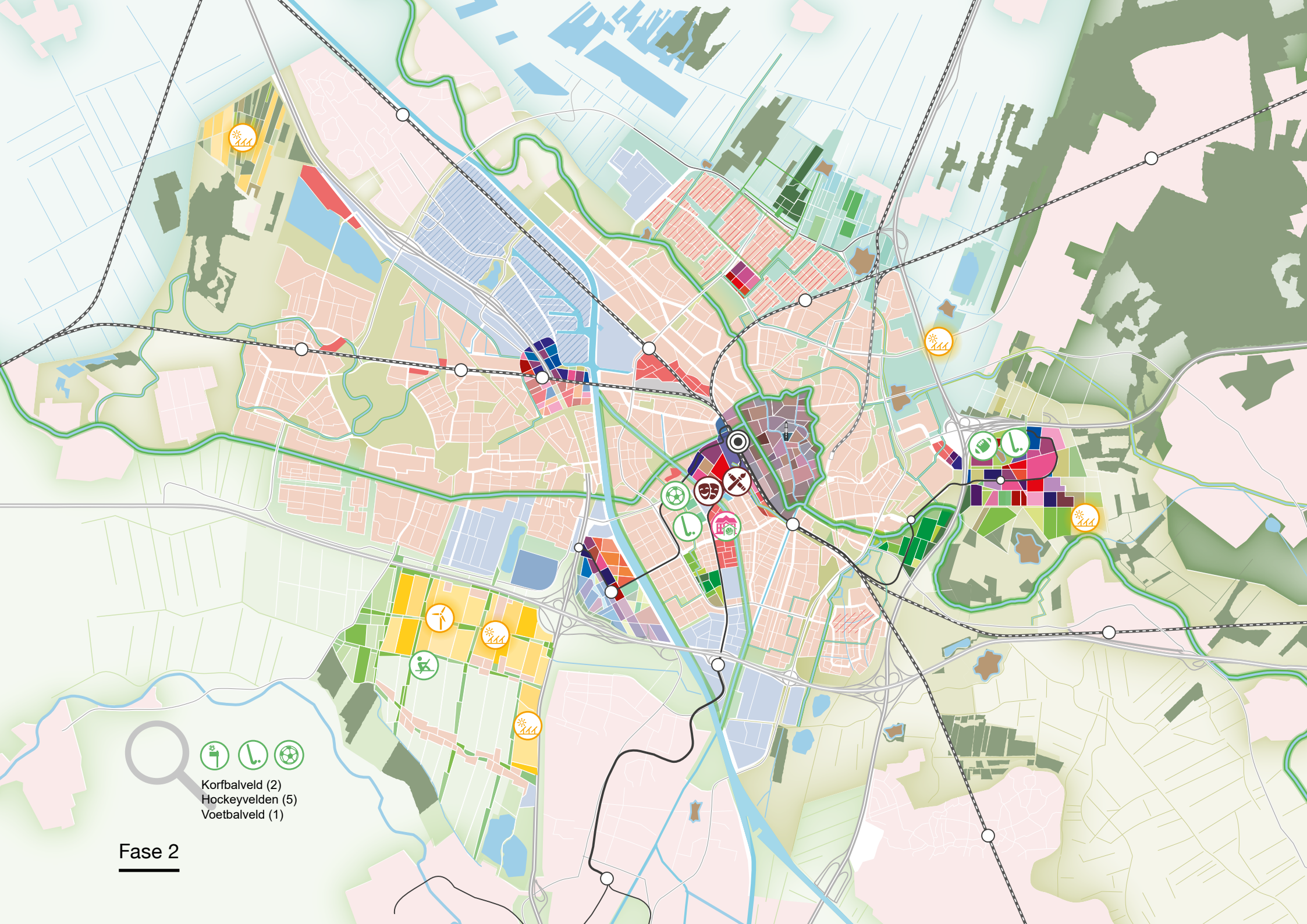
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

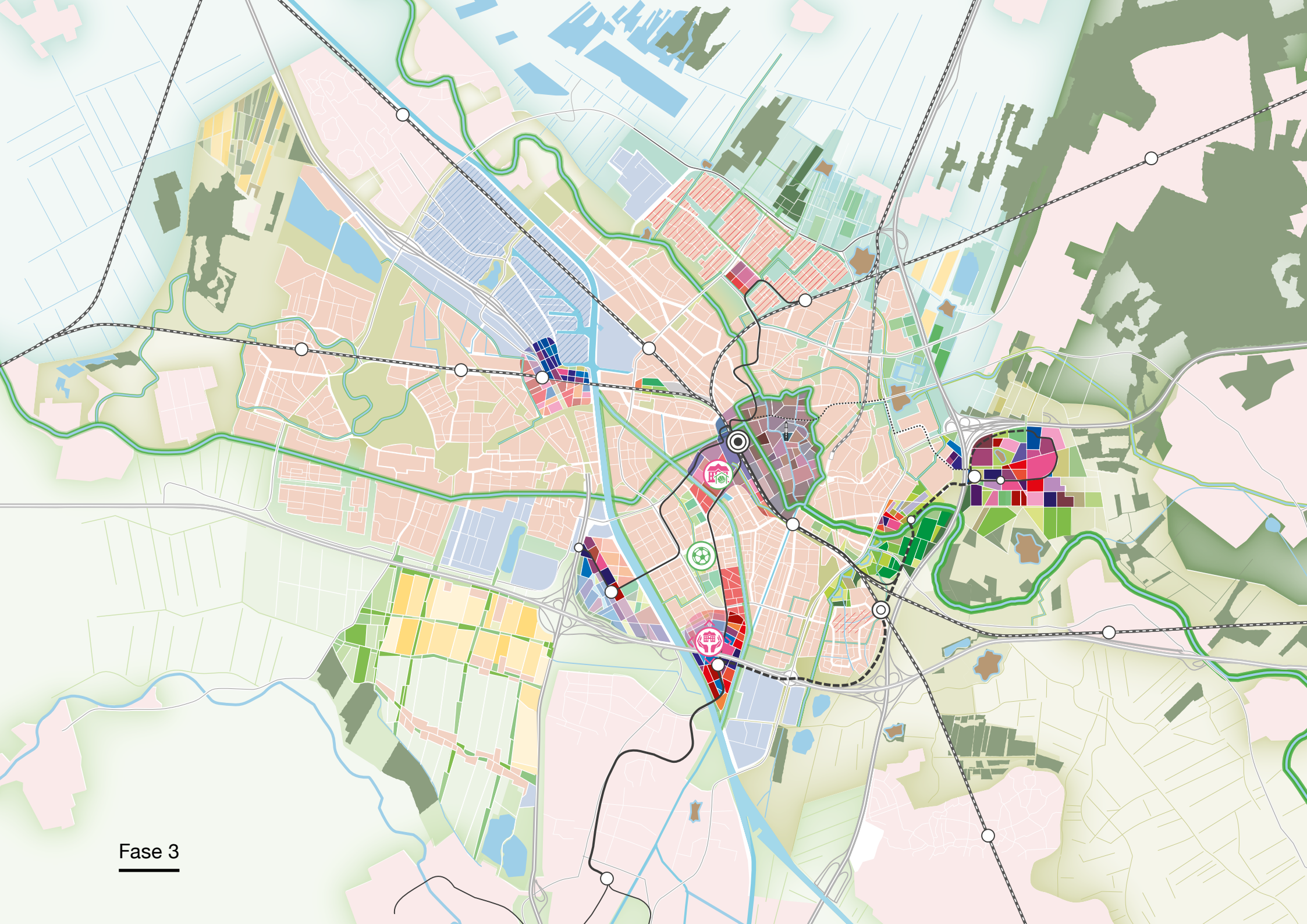
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

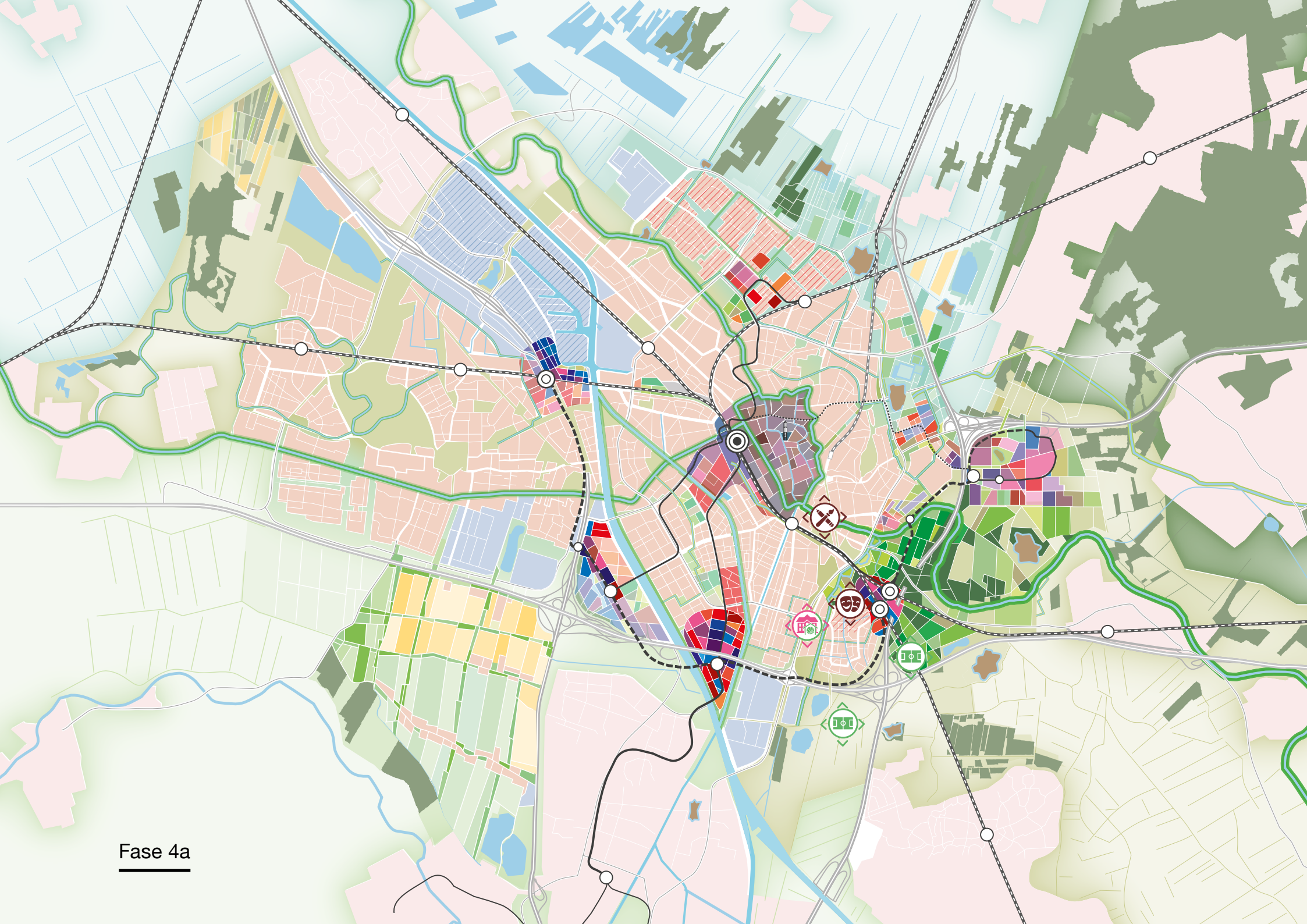

Fase 3

Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

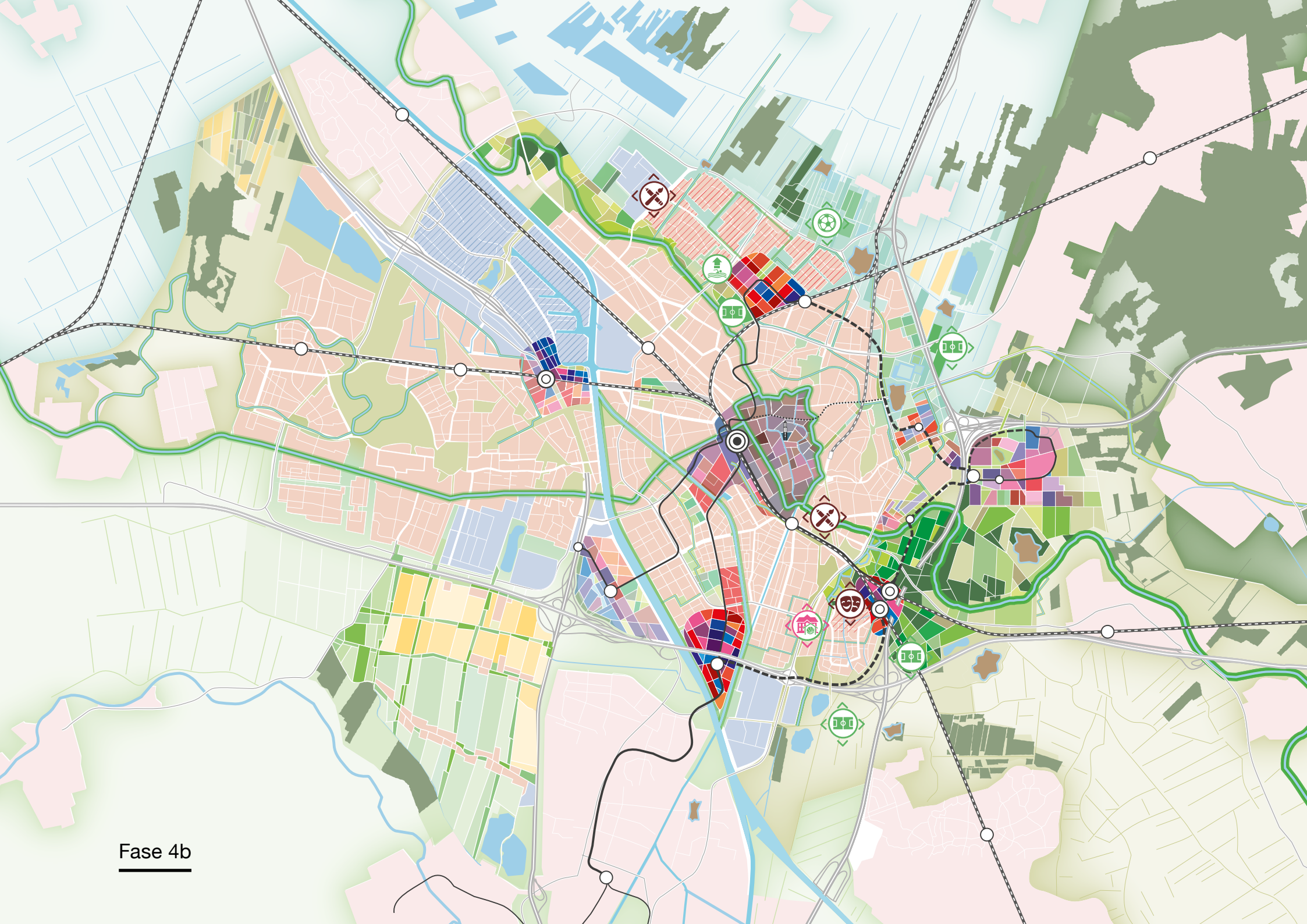
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

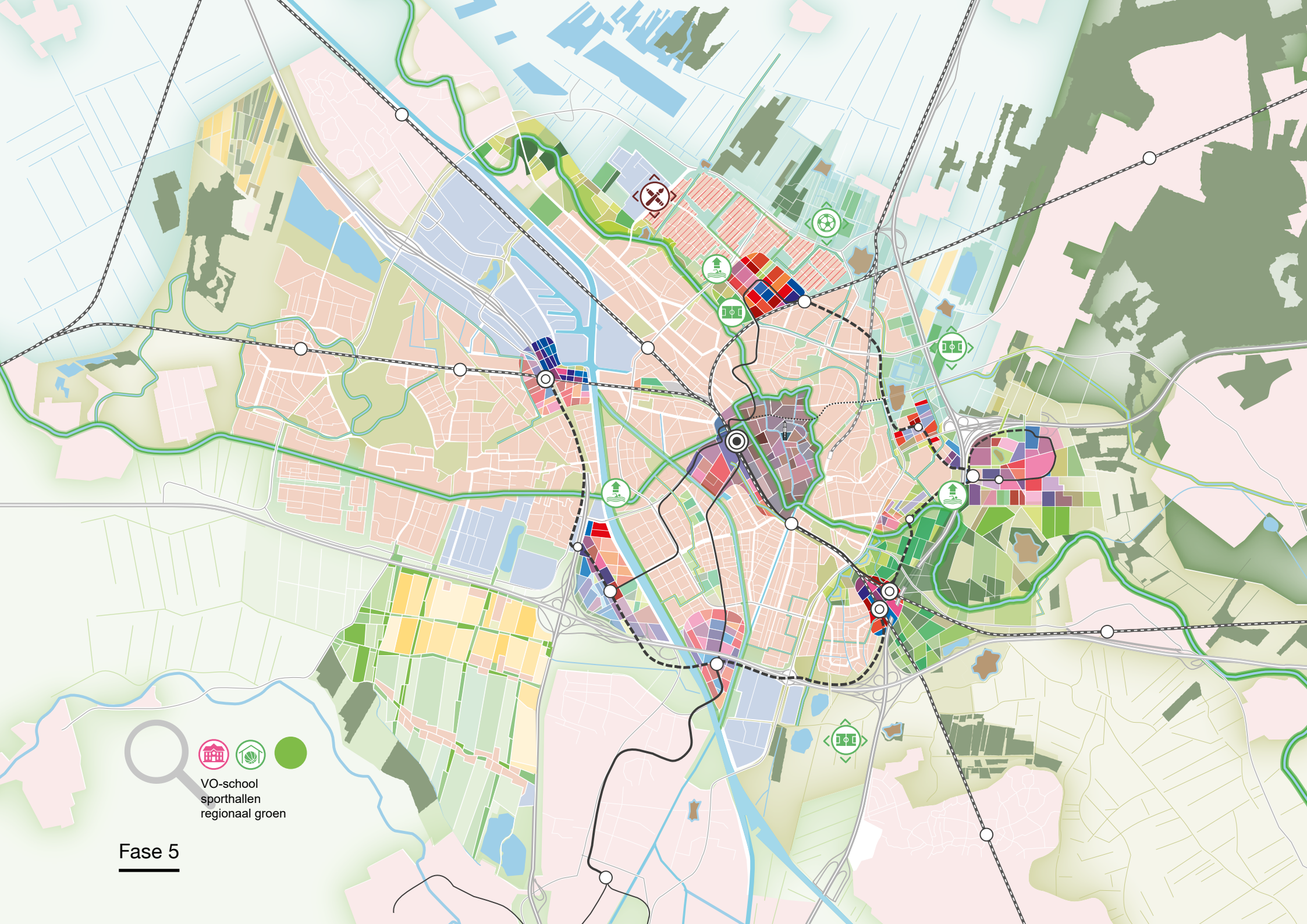
Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

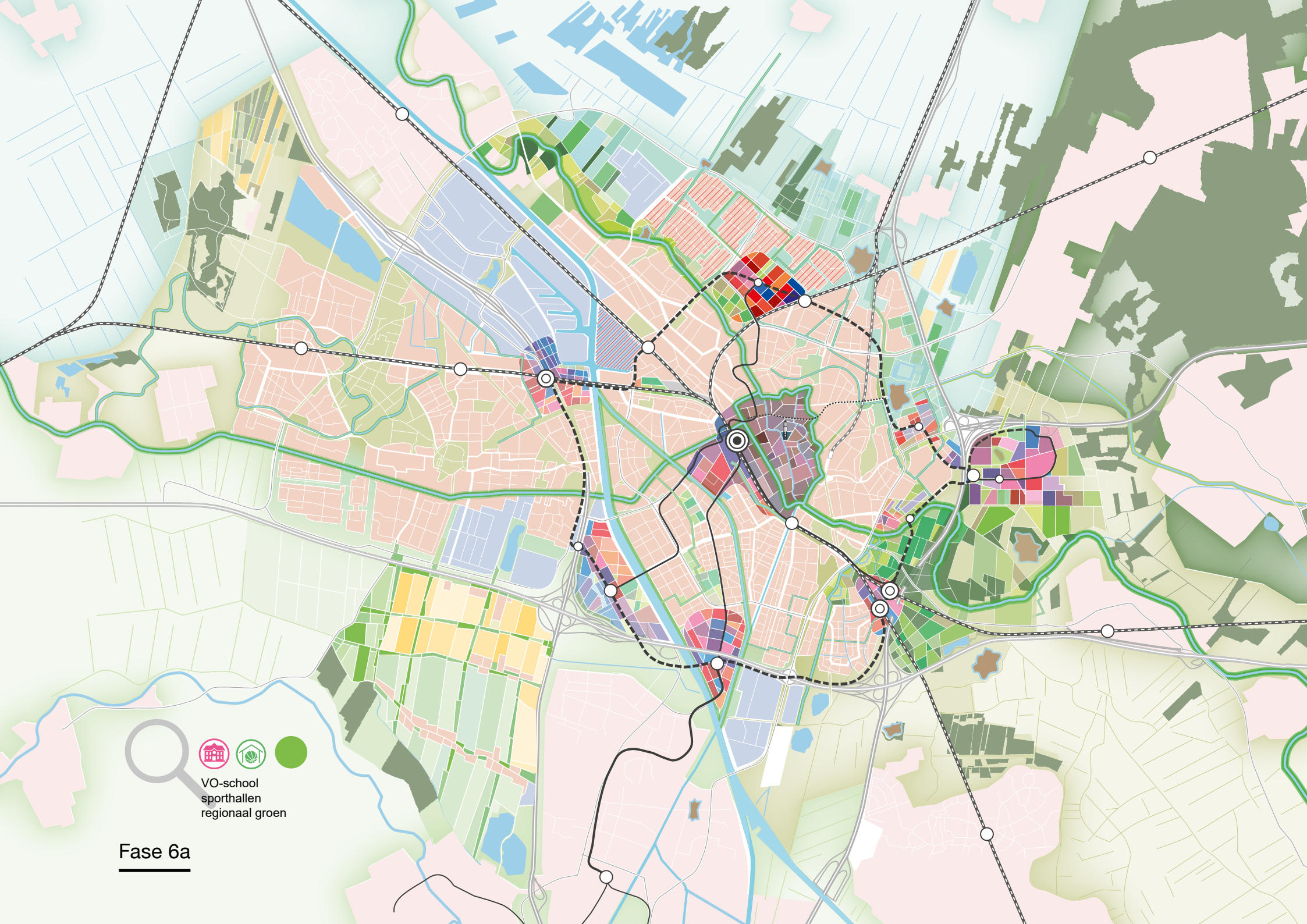
Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

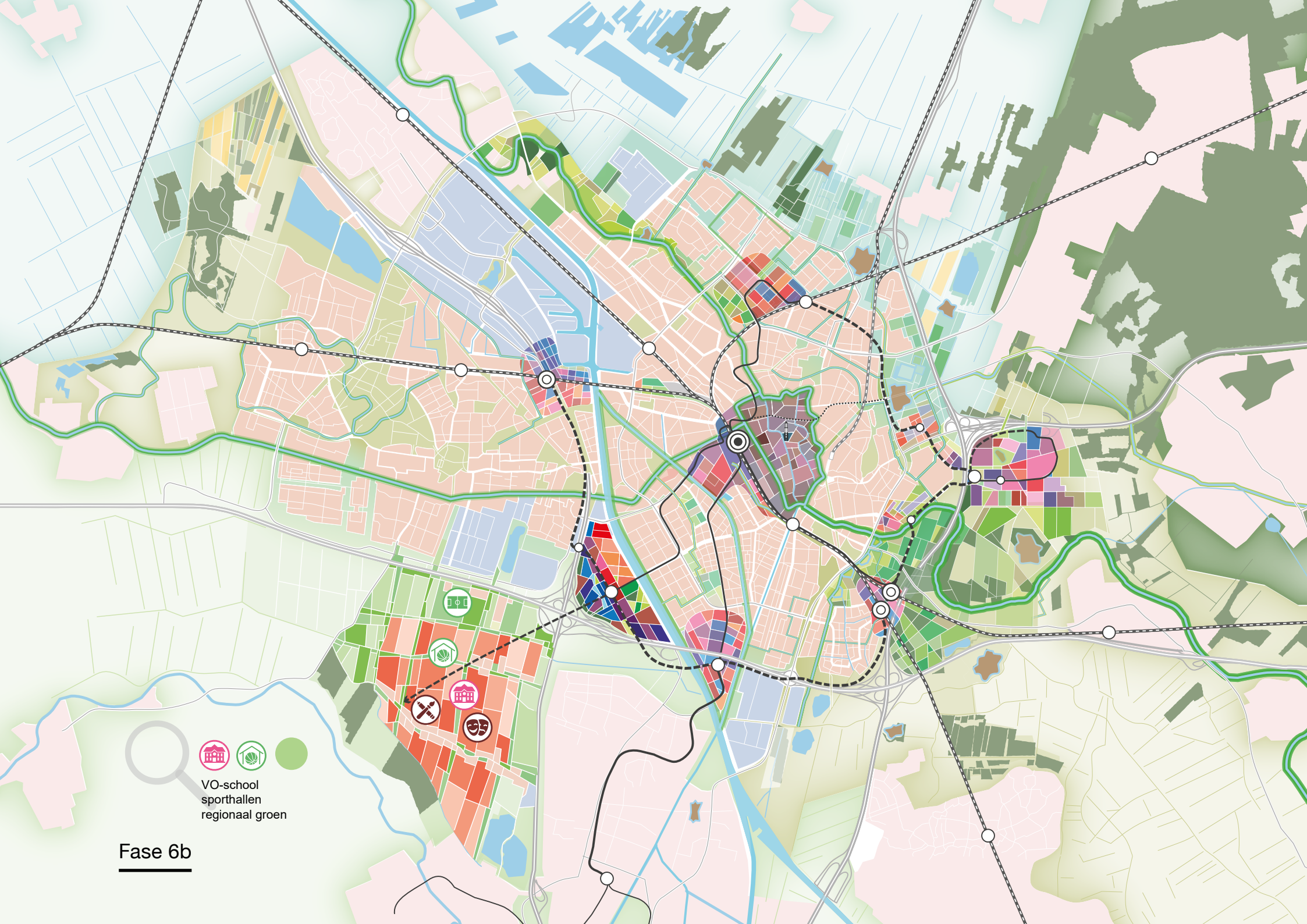


Fase 6a

Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

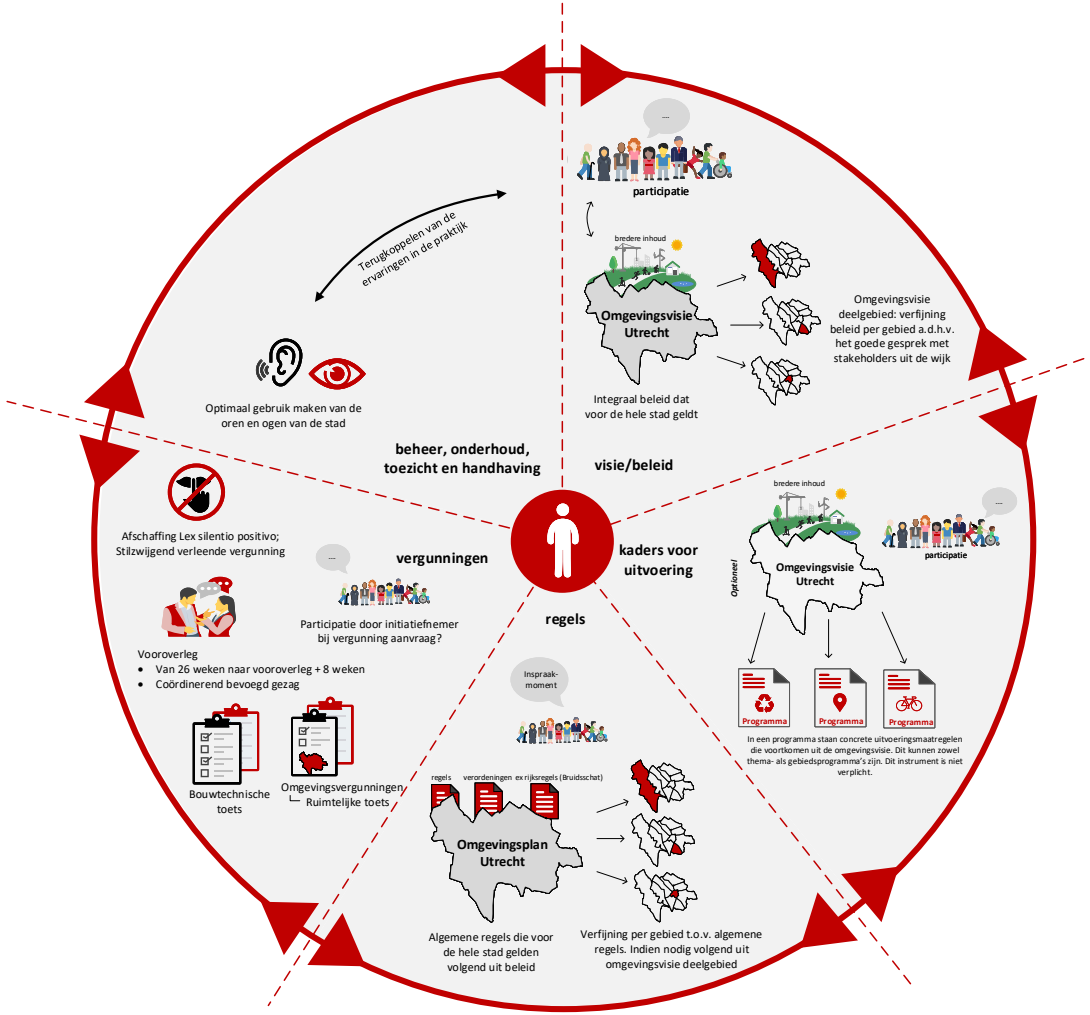
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop. In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.



De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

Dimensie / weging	Voldoet aan alle voorwaarden	Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden	Voldoet niet aan de voorwaarden
Groen groeit mee			
Mobiliteit gewaarborgd			
Voorzieningen in de pas			
Per saldo	Doorgaan	Condities concretiseren	Stoppen

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



8 Investeringsstrategie 2040

8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities

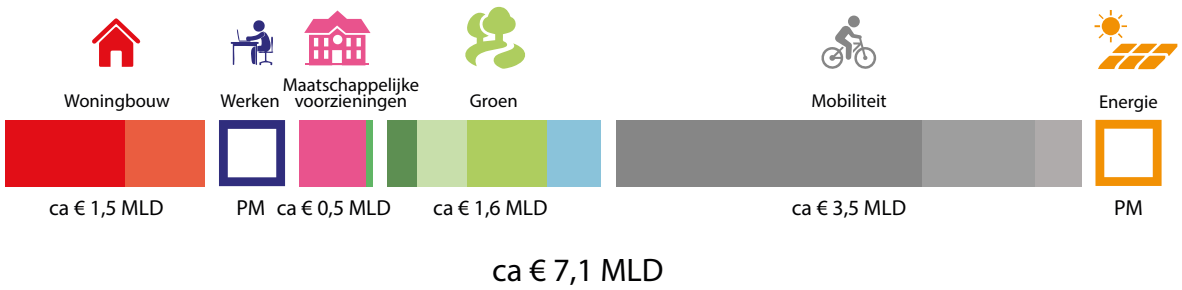
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'.[46]

8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



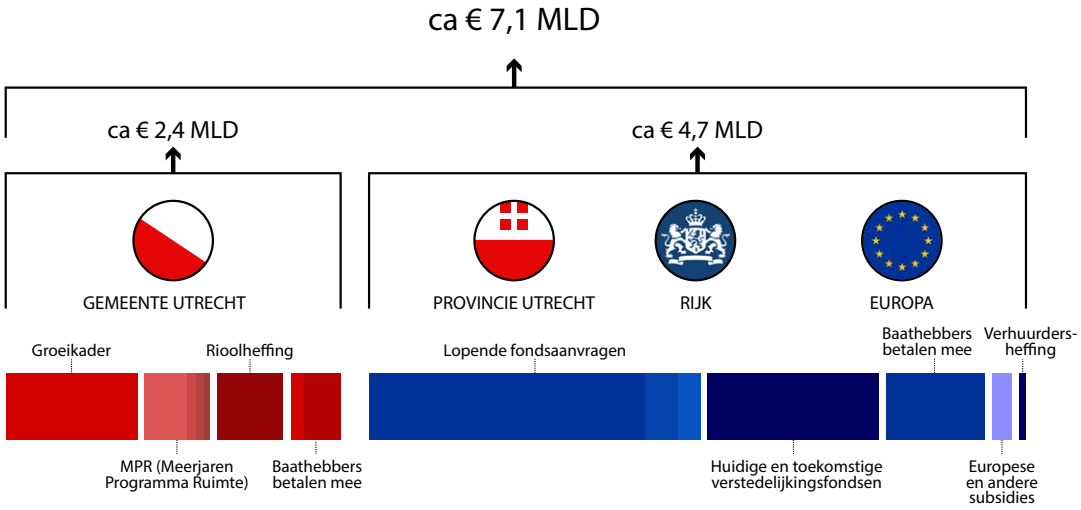
De totale investeringsopgave tot 2040

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gerealiseerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwerkingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.



Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040

8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

Erfpacht
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

Grondexploitaties
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

Surplus parkeerinkomsten
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

Nationaal Groeifonds
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

MIRT-programma
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

Woningbouwimpuls
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

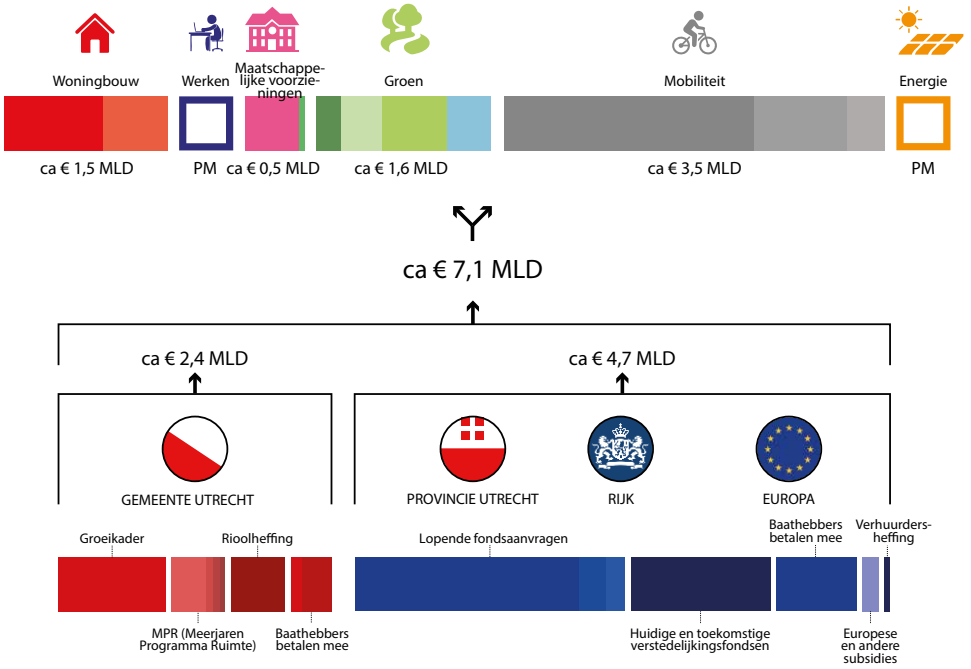
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.



Dekking investeringsopgave RSU 2040

Nawoord

De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



Bijlage 1
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

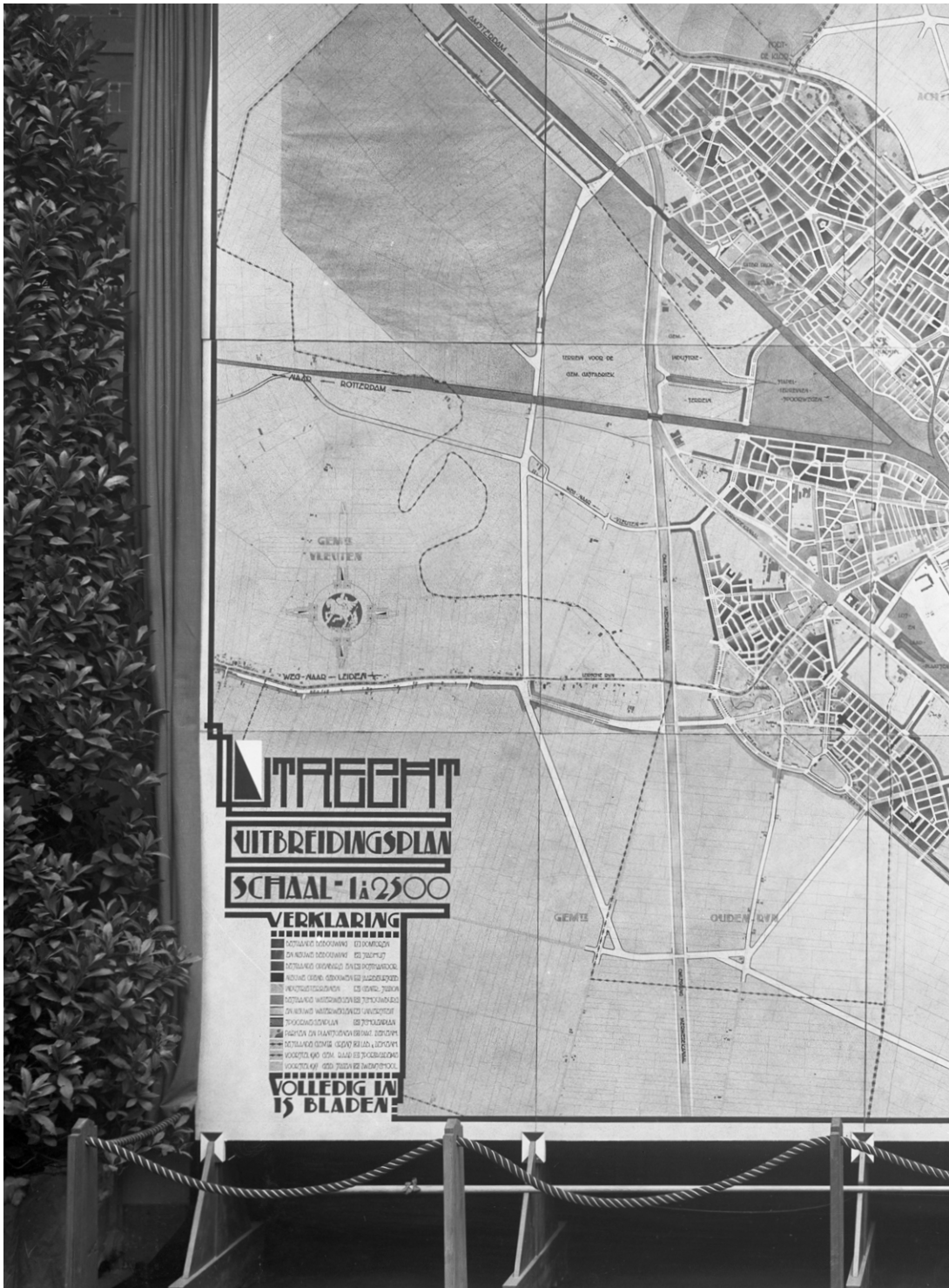
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



Bijlage 2
Afkortingen

3D	Driedimensionaal
BBP	Bruto Binnenlands Product
BIZ	Bedrijfs Investerings Zone
BSSB	Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven
Buza	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
bvo	bruto vloer oppervlakte
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Cultureel Plan Bureau
CO2	Koolstofdioxide
CS	Centraal Station
DNU	Development Netwerk Utrecht
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
GIZ	Gebieds Investerings Zone
GWh	Giga Watt uur
Ha	Hectare
HBO	Hoger Beroeps Onderwijs
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IIASA	International Institute for Applied Systems Analysis
IC	Intercity
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit
IRP	Integraal Ruimtelijk Perspectief
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
IWCUR	International Welcome Centre Utrecht Region
LKW	Lunetten Koningsweg
LRC	Leidsche Rijn Centrum
M²	Vierkante meter
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MGP	Meerjaren Groen Programma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MKB	Midden en Klein Bedrijf
MPB	Meerjaren Programma Bereikbaarheid
MPR	Meerjaren Programma Ruimte
MPG	Meerjaren Programma Groen
MRU	Metropoolregio Utrecht
MWKZ	Merwedekanaalzone
NSP	Nationaal Sleutel Project
NvU	Nota van Uitgangspunten
OMU	Ontwikkelings Maatschappij Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
OZB	Omzetbelasting
P+R	Park en Ride
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIi	Raad voor de leefomgeving
ROM	Regionale Ontwikkelings Maatschappij
RSU 2040	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SES	Sociaal Economische Status
Uned	Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPP	Utrechts Plan Proces
UU	Universiteit Utrecht
USP	Utrecht Science Park
VJN	Voorjaarsnota
VO	Voortgezet Onderwijs
WHO	World Health Organisation
WKO	Warmte Koude Opslag
WOM	Wijk Ontwikkelings Maatschappij
ZZP	Zelfstandige Zonder Personeel

Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, juli 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Klaas Verschuure

Ambtelijk opdrachtgever
Peter Steijn

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

Projectteam
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

Reactienota

Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040

1. Inleiding

2. Inspraak en participatie

3. Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

4. Aanpassingen in de RSU

Bijlage 1
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 2
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 3
Inbreng van de DNU op de RSU 2040

Bijlage 4
Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

Bijlage 5
Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

Bijlage 6
De ingediende inspraakreacties op de RSU 2040

1 Inleiding

De ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Dit verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, juli 2020)) vastgesteld. De RSU 2030 en de Nota van Uitgangspunten liggen aan de basis van de RSU 2040.
De RSU 2040 heeft van 27 januari t/m 10 maart 2020 ter inzage gelegen. Inwoners, ondernemers, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op de concept RSU 2040. In deze tijd hebben we 147 reacties ontvangen. In deze nota worden deze reacties beantwoord in bijlage 1. De reacties zijn integraal overgenomen en per reactie beantwoord.
We hebben op verschillende manieren input gevraagd op de RSU 2040: met een enquête aan het burgerpanel, stakeholdersbijeenkomsten, presentaties en twee webinars. Het resultaat daarvan is ook opgenomen in deze reactienota.

Raadplegen
De leidraad voor participatie kent drie participatieniveaus: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de RSU 2040 hebben we gekozen voor "raadplegen". Door het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad is de richting bepaald. Voor de uitwerking daarvan hebben we voor alle gebieden en alle thema's met een fysiek aspect input gevraagd, in eerste instantie aan inwoners (burgerpanel) van de stad en daarna ook aan stakeholders als de ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen en meer.. Ook de inspraakreacties vallen onder deze noemer. In deze nota treft u een overzicht aan van wat daarvan is overgenomen in de RSU.
Door de breedte van de RSU 2040, een koersdocument voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling, hebben vele beleidsmedewerkers, programmamanagers en ruimtelijke regisseurs meegewerkt. Een aantal wijzigingen in de RSU, ten opzichte van de versie die ter inzage lag, is ingevoerd naar aanleiding van opmerkingen uit deze groep. Het betreft hier verbeteringen, aanscherpingen en verduidelijkingen.

Leeswijzer
In paragraaf 2 treft u meer informatie aan op welke manieren wij participatie en inspraak hebben georganiseerd. In paragraaf 3 staat de rode draad van alle reacties die wij hebben ontvangen en hoe wij daar mee omgaan in de RSU. In paragraaf 4 kunt u lezen wat op basis van de inspraakreacties is aangepast.
De volgende bijlagen zijn bijgevoegd
- Vragen en antwoorden uit webinar stakeholders
- Vragen en antwoorden uit webinar inwoners en overige belangstellenden
- Vragen en antwoorden Development Network Utrecht (DNU)
- Verslag digitale bijeenkomst ondernemers
- Verslag digitale bijeenkomst sportverenigingen
- Het tweekolommenstuk met de inspraakreacties voorzien van en antwoord

2 Inspraak en participatie

Zoals al gezegd in de inleiding hebben we bij veel partijen input opgehaald. Naar schatting hebben we circa vijfenveertighonderd inwoners en organisaties gesproken, Soms in de vorm van een enquête en deel via webinars. Deze grote belangstelling geeft aan dat de toekomst van de stad vele Utrechters aan het hart gaat. In dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze wij deze personen en organisaties hebben betrokken.

2.1 Burgerpanel

Voor input op de uitwerking van de uitgangspunten van de RSU 2040 hebben we gebruik gemaakt van het burgerpanel van de afdeling Onderzoek & Advies van de gemeente. Dat bood ons de mogelijkheid om veel inwoners te bereiken. In oktober 2020 is een peiling gehouden in het Bewonerspanel over ‘de toekomst van de stad Utrecht’. Het Bewonerspanel telde toen bijna 6800 panelleden. Ca 3800 panelleden hebben deelgenomen aan de oktoberpeiling. Hoewel de resultaten van de peiling niet zonder meer te vertalen naar de (gemiddelde) mening van de Utrechter, geven ze wel een goede indicatie van wat er leeft.
De peiling ging onder meer in op de waarden van de stad, voorzieningen dichtbij huis, de natuur, werklocaties, meervoudig ruimtegebruik, innovaties en hun effect op de stad.
De resultaten van de peiling zijn vastgelegd in een rapport dat op de website van de gemeente staat.

2.2 Webinars

In februari hebben wij in twee webinars de RSU 2040 toegelicht. Het eerste webinar was bestemd voor de stakeholders van de gemeente en de tweede was voor inwoners en belangstellenden. Stakeholders werden voornamelijk benaderd via de ruimtelijk regisseurs en programmamanagers. Het webinar voor de inwoners en andere belangstellenden werd aangegeven in de communicatie over de mogelijkheden om in te spreken. 70 mensen keken naar de webinar voor stakeholders. 289 mensen keken naar het webinar voor inwoners.

Tijdens beide webinars was er de mogelijkheid om vragen te stellen via de chat functie. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt, stakeholders hebben 36 vragen gesteld, tijdens het webinar voor inwoners zijn 175 vragen gesteld. De vragen zijn in twee documenten verzameld en beantwoord (zie bijlage 3 en bijlage 4). Alle deelnemers aan het webinars hebben deze documenten ontvangen voor het einde van de inspraakperiode zodat ze basis van de informatie nog de gelegenheid hadden om een reactie in sturen.

2.3 Development Network Utrecht (DNU)

Op 16 februari was er een digitale bijeenkomst voor de leden van de DNU waar de RSU 2040 een van de hoofdonderwerpen was. Er waren 36 deelnemers. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de DNU een aantal vragen gesteld over de RSU 2040 en een aantal zaken meegegeven, waarop wij weer gereageerd hebben (zie bijlage 5).

2.4 Bijeenkomsten / presentaties

Voor de ondernemers van de stad (17 deelnemers) en voor de sportverenigingen (45 deelnemers) zijn aparte digitale bijeenkomsten gehouden. De verslagen zijn bijgevoegd. Daarnaast is de RSU met een presentatie toegelicht aan de welstandcommissie en STUW. De STUW heeft een inspraakreactie gestuurd

2.5 Inspraak

De RSU 2040 heeft ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben dit op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/ RSU2040 stond alle informatie over de RSU 2040 en hoe in te spreken.
- We hebben de ter inzage legging van de RSU 2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial
- Via social media
- Via de media
- En via de ruimtelijk regisseurs en opgavetrekkers, die hun stakeholders hebben benaderd.

Bij de social media hebben we extra aandacht gevraagd voor de RSU 2040 door via de app Swipocratie een aantal stellingen voor te leggen. Gebruikers werden gewezen op de mogelijkheid tot inspreken op de RSU 2040.

We hebben in totaal 147 reacties ontvangen, waarvan 81 door individuele insprekers zijn ingediend. De andere inspraakreacties zijn afkomstig van andere overheden, bedrijven, maatschappelijke organisatie en belangengroepen. De reacties waren heel divers. Een groot aantal betrof de visie en de RSU in de volle breedte. Er waren ook reacties waarin men de zorg uitsprak over een bepaald project “in de buurt”. Zo betroffen bijvoorbeeld circa 25 reacties nut en noodzaak van een nieuwe fietsbrug over de Vecht. Zorgen betroffen onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Ook bleek uit de reacties dat er zorgen waren over de lijnen op kaarten etc.

Het is wel belangrijk het volgende in ogenschouw te blijven houden. De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen.
Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.
Voor het goed doorgronden van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda’s en teksten telkens in samenhang te lezen.

Een aantal zaken kwam vaker naar voren in de verschillende reacties. Deze staan vermeld in de volgende paragraaf met een antwoord vanuit de RSU 2040.

Er zijn ook diverse aanbiedingen gedaan om met elkaar in gesprek te gaan of te blijven. Of toelichting te geven op de reactie. Daarnaast hebben veel insprekers aangegeven graag betrokken te willen worden bij de diverse uitwerkingen en projecten.

3 Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

In de reacties wordt een aantal onderwerpen vaker genoemd. U treft ze hieronder aan, voorzien van een antwoord.

Participatie
Veel insprekers geven aan graag betrokken te worden bij de uitwerking van de RSU 2040, bijvoorbeeld naar de uitwerking van de nieuwe knooppunten. Ook wil men betrokken worden bij een bepaald project of een bepaalde ontwikkeling waarover men bezorgd is. Ook zijn er reacties die graag met de gemeente optrekken om verbeteringen in de buurt aan te brengen. Een paar reacties betreffen de participatie voorafgaand aan de ter inzage legging van de concept RSU 2040.

Er komen voldoende mogelijkheden voor participatie bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt waar ruimte is voor participatie.

Corona
Met betrekking tot corona wordt er afgevraagd of de RSU 2040 geen rekening houdt met de effecten van corona. Zo zullen meer mensen thuis blijven werken en is er sprake van een trek uit de Randstad. Ook is er behoefte meer grondgebonden woningen die ruimer zijn en een tuin hebben.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.

Daarom zijn weop dit moment terughoudend in het bijstellen van lange termijn visies als gevolg van de Corona-pandemie. De lange termijn effecten van de pandemie zijn daarvoor nog te onzeker. Als daar aanleiding voor is, kan een bijstelling later nog plaatsvinden.

Visie
Hoewel de visie van de tien-minutenstad met de verschillende stadsprofielen vaak positief wordt ontvangen, bestaan twijfels of de ambities wel realiseerbaar zijn. Schetst de RSU 2040 niet een te rooskleurig toekomstbeeld? Is de tien-minutenstad het antwoord om de groei op te vangen waarbij groen, voorzieningen, etc in de pas lopen? Wat betekent de visie voor de (inwoners van de) bestaande stad? Vanuit economisch oogpunt vraagt men zich af wat de nieuwe centra gaan betekenen voor de bestaande winkelgebieden. Ook is het instrument barcode niet bij iedereen duidelijk.

Het uitgangspunt van de RSU 2040 is de totale verstedelijkingsopgave van de Utrecht vorm te geven. En dan met name ook de bestaande stad versterken waar dat kan of nodig is. Versterken van het groen, gezondheid, voorzieningen etc. De barcode helpt inzichtelijk te maken wat de vraag is en hoe we daar niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief vorm aan kunnen geven. De barcode laat zien dat een gesprek niet alleen gaat over bijvoorbeeld toevoegen van woningen maar dat om een complete stad te maken er veel meer onderwerpen zijn die ruimte vragen (en nodig hebben). De tien minuten stad moet vooral antwoord geven hoe we de druk op de bestaande stad, maar ook de nieuw te ontwikkelen gebieden af kunnen halen. Dit door juiste voorzieningen op de juiste plek in de nabijheid van wonen en werken te organiseren. Met name in het dagelijks ritme van het gebruik van de stad.

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is

daarmee nog een plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen. Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Groei & verdichting

Een aantal reacties gaat in op de groei en verdichting. Zo wordt aangegeven dat groei niet het doel van de gemeente moet zijn. Groei van de stad is niet wenselijk. De groei van de stad door meer woningen en/of meer arbeidsplaatsen toe te voegen is een keuze. De groeicijfers houden geen rekening met het effect van corona (trek uit de randstad). De hoge groeicijfers lopen uit de pas met de totale bevolkingsgroei. Er is geen cijfermatige onderbouwing van de groei. Door de groei wordt het drukker en de leefbaarheid in de stad gaat achteruit. De RSU 2040 is te ambitieus. De verdichting gaat ten koste van de waarden en de kwaliteiten van de stad, zoals groen en rijke historie. Verdichting brengt verstening met zich mee. verdichting leidt tot meer hoogbouw en meer mobiliteit. Verdichting staat op gespannen voet met het principe “groen, tenzij”. Verdichting gaat ten koste van het woongenot van de huidige inwoners. Verdichting betekent hoogbouw en het is de vraag of dat tegemoet komt aan de vraag van woningzoekenden. Binnenstedelijke verdichting is complex en duur, het is beter om woningen te bouwen in uitleggebieden (zoals bv Rijnenburg)

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio’s van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij “Gezond stedelijk leven voor iedereen” centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema’s als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

Wonen

Veel reacties gaan in op betaalbaar wonen. Zo is het van belang om meer sociale huurwoningen te bouwen om de wachtlijsten weg te werken. Men vraagt welke inspanningen de gemeente gaat doen om de bouwopgave te halen. De RSU 2040 houdt geen rekening met de woonwensen van nu en over 20 jaar. Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep ideaal. De vraag wordt gesteld of we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect bereiken en een woningvoorraad creëren die in verhouding “incourant” is of wordt. Tot slot wordt gevraagd hoe de gemeente gaat zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet veryuppen of verpauperen?

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen..

Energie
Uit de reacties spreekt de zorg over het aanwijzen van de verschillende zoekgebieden voor energieopwekking.

De RSU 2040 beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig.

Mobiliteit
Met betrekking tot mobiliteit vraagt een aantal insprekers om meer rekening te houden met ouderen en mensen met een beperking. Dat geldt ook voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. De auto is voor deze groepen van belang. Sowieso vindt een aantal mensen dat de auto als vervoermiddel belangrijk is en blijft. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de voetganger en fiets. Het onderwerp Goederenvervoer werd gemist.

Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

4 Aanpassingen in de RSU

Een aantal inspraakreacties leiden tot een “grote” aanpassing van de RSU 2040. Deze staan hieronder. Daarnaast is een aantal verbeteringen doorgevoerd in tekst en beeld op aangeven van insprekers. Dat staat vermeld bij de desbetreffende inspraakreactie.
Hieronder staan de aanpassingen op de inhoud die zijn doorgevoerd in deze RSU 2040 n.a.v. de inspraakreacties.

- Stadsprofiel ‘de vertraagde stad’ is toegevoegd.
- Onder het kopje Mobiliteit is de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd.
- Ontwikkelingen op grondgebied van buurgemeenten zijn er uitgehaald.
- We hebben een paragraaf over evenementen toegevoegd.
- De titel van de RSU 2040 aangepast in Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. Met als ondertitel: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Bijlage 1

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
In de RSU 2040 zie ik, in de plantekeningen, de aanduiding “stedelijk accent”. Dat toont zich in de vorm van een gele sterren, in verschillende groottes. Wat wordt er precies bedoeld met “stedelijk accent” en hoe lees ik de grootte van de sterren?	Een stedelijk accent is een speciale plek in de stad die qua functie en/of uitstraling boven de omgeving uitstijgt. De grootte geeft aan hoe belangrijk het gebied is. De exacte invulling wordt later bepaald in de uitwerking van de gebieden.
Utrecht zet in op uitbreiding van wonen met name aan de westkant en uitbreiding van werken met name aan de oostkant (USP). Dat leidt tot toename van west-oost verkeer. Kunnen we het niet beter anders verdelen: nieuwe woningen in oost en bedrijven in west?	We willen wonen en werken juist meer gaan mengen, zeker in en rond de nieuwe centra. Daar zet de visie ook op in.
Is bekend wat de ervaringen zijn van slim gebruik? Niet alles wat slim is maakt het ook leefbaar. Bv op dak Ikea is naast de ring met veel verkeer. Wat zijn de wensen van bewoners?	Slim gebruik is een breed begrip waar natuurlijk altijd moet worden gekeken naar leefbaarheid. Wensen van bewoners zijn ook niet allemaal hetzelfde.
Wordt er, in het kader van meervoudig grondgebruik ook overwogen om de sporen te overbouwen?	Ja. Bijvoorbeeld bij het rangeerterrein bij de Cartesiusdriehoek. Hier willen we onderzoek hoe en of we op hoogte de stadsdelen kunnen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.

“Een 10-minuten stad en gezond stedelijk leven en gezond gedrag van gezonde mensen” klinkt als een tegenstelling. Goede voorzieningen op stadsniveau stimuleren gezond gedrag misschien wel sterker	Als we het goed begrijpen is het voorstel om nog meer voorzieningen aan het huidige centrum toe te voegen, zodat mensen langer moeten lopen of fietsen? Wij denken echter dat het de grens voor groei heeft bereikt. Bij de nieuwe centra willen we de kwaliteit van een compacte stad behouden. We zetten juist ook in ook goede voorzieningen, zie paragraaf 5.2.4 van de RSU.
Hoe sturen jullie de 10 actielijnen van gezond stedelijk leven aan? Maw bij welk loket moet ik zijn met mijn slimme oplossing voor ‘meervoudig gebruik’?	Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen is het uitgangspunt van de gemeente. Hoe dat uitpakt kunt u lezen op de website. Het raakt vele beleidsterreinen en heeft meerdere “loketten”. Het ligt er dus ook aan op welk terrein uw oplossing ligt.
In de gemaakte barcode (pag 74) zien we een speciaal icoon (logo) voor Scouting. Hartstikke mooi! Echter zien wij dit icoon verder in de strategie niet terugkomen. Hoe plaatsen we de uitzonderlijke positie die scouting inneemt in Utrecht goed in deze strategie?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Waarop is de berekening van oppervlak van functies gebaseerd, en waar zijn de ruimtelijke voorwaarden?	Het oppervlak van de functies is berekend naar aanleiding van diverse normen zoals het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, het huidige areaal/aantal banen, etc. Ook op landelijke normeringen en als niet geheel bekend op referentie. De ruimtelijke voorwaarden vindt u terug in hoofdstuk 5 van de RSU.
Op welke schaal wordt de barcode toegepast? M.a.w. op welke schaal wordt er geëvalueerd?	De stedelijke barcode wordt op stedelijk niveau toegepast en de wijk barcode op wijkniveau (zie pagina 74 van de RSU). In paragraaf 7.4 vindt u meer informatie over implementatie, evaluatie en verankering.
Op pag. 74 in de RSU 2040 staan scoutinglocaties ingevuld in de stedelijke barcode. Deze locaties zie ik daaronder niet vertaald naar de wijkbarcode. Waar lees ik die scoutinglocaties terug in de wijkbarcode?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	Op pagina 160 van de RSU vindt u de conclusies van wat we kunnen realiseren en wat de opgave is (met name voor voorzieningen en energie)

De daken kunnen ook nog veel meer dan nu volgelegd worden met zonnepanelen. Niet alleen daken van woningen, ook van bedrijven én van de gemeentelijk vastgoed. Heeft de gemeente hier al concrete plannen voor?	Op dit moment liggen er op 17,3% van de Utrechtse daken zonnepanelen. Daarmee liggen we goed op koers. In 2025 willen we dat er op 20% van de daken zonnepanelen liggen. Met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties zetten we ons daarvoor in. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?'.
Hoe realistisch is het dat je binnen 10 minuten, of überhaupt binnen de gemeente, alle energie opwekt? Is dat ook echt de ambitie?	Dat is inderdaad niet realistisch, maar we willen lokale opwek in/onder/op gebouwen wel zoveel mogelijk stimuleren. Dat neemt niet weg dat we duurzame energie nodig hebben van buiten de gemeentegrens om onze doelstellingen te halen.
Lage Weide als locatie voor windenergie. Dat is eerder niet gelukt. Wat is er veranderd dat het opnieuw wordt onderzocht?	Lage Weide is een van de zoeklocaties voor de opwekking van duurzame energie. De uiteindelijke afweging moet nog worden gemaakt (zie ook de brief hierover aan de raad).
Wordt er ook gedacht aan ruimte die braak ligt, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, of naast snelwegen en provinciale wegen, om die te gebruiken voor zonnepanelen? Dat kan ook tijdelijk zijn, bijvoorbeeld 10 of 15 jaar. Dit kan ook in combinatie met meer groen.	Zeker, in paragraaf 5.2.6 van de RSU vindt u de locaties
In hoeverre is ruimte gereserveerd voor de warmtetransitie, dus voor collectieve warmteoplossingen als alternatief voor verwarmen met CV-ketels en aardgas?	Dit is niet in ruimteclaims uitgedrukt. In paragraaf 5.2.6 vindt u wel de locaties grote warmtebuffers (atmosferisch vatten) en het hoofdtransportnetwerk warmte. Meer informatie vindt u ook in de Visie op de warmtevoorziening in Utrecht.
Kan de gemeente bedrijven stimuleren om zonnepanelen te plaatsen op hun dak? Bedrijven zijn er soms nog heel terughoudend in.	Ja dat doen we al. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?
Kunnen er nog zoekgebieden bijkomen voor energieopwekking?	Er loopt nog een inspraakperiode en de gemeenteraad moet nog besluiten, dus een absolute uitspraak kunnen we niet doen. Op dit moment lopen er geen acties om als gemeente extra zoekgebieden toe te voegen.
Wat betekent het voor de strategie als de middelen die de gemeente verwacht van Rijkszijde en van andere overheden, niet of onvolledig beschikbaar blijken te komen?	In dit geval zal er mogelijk op onderdelen een heroverweging moeten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld faseren. Of andere financieringsbronnen zoeken en vinden.

meervoudig gebruik is intensiever gebruiken: wat betekent dat voor de ambitie in de european green deal om biodiversiteit te herstellen?	We willen juist sommige plekken intensiever gebruiken om andere plekken ruimte te maken voor bijvoorbeeld groen (verdichten en vergroenen in balans). Daarnaast zetten we ook in op vergroening van de bestaande stad en natuurinclusief bouwen.
Hoe gaat de gu meer realiseren op groen? Er lijkt tot nu minder bereikt dan mogelijk. En nodig voor gezond stedelijk leven. Denk aan de Vleutense weg wat een betonnen bak is met nauwelijks groen. Evenals het stationsplein wat nieuw is aangelegd en de bedenkelijke eer heeft meteen de heetste plek van de stad te zijn.	Zie paragraaf 5.2.1 Stenige plekken, waar het stedelijk-hitte-eiland-effect groot is hebben daarbij vaak een streepje voor.
Als groen mee groeit met de stad kom je dan niet al te kort? Er zijn nu wijken met meer en minder groen. Groen dat in een wijk waar deze veel aanwezig is zoals overvecht beperkt gebruikt wordt. Ik mis leefbaarheid vanuit een menselijke perspectief.	We kijken ook zeker naar groen-tekorten in de bestaande stad zowel kwalitatief (Overvecht) als kwantitatief (Rivierenwijk). Zie paragraaf 5.2.1 en hoofdstuk 6
Hoe verhoudt de strategie zich tot de klimaatdoelen? Durft utrecht hier zich aan te conformeren? CO_2 uitstoot. Hitte maximum?	De gemeente vindt de klimaatdoelen van Parijs heel belangrijk en zet zich in om die doelen te bereiken.
In het filmpje hoorde ik: alle voorzieningen zijn straks dichtbij (10-minuten stad noemde de wethouder het) en fiets en voet als belangrijkste vervoerwijze. Nu al wordt het grote aantal fietsen op sommige plekken als hinderlijk (soms zelfs gevaarlijk) ervaren. Hoe zorgen we er in de RSU voor dat de hinder door de fiets (met al z'n grote voordelen) acceptabel blijft?	In de RSU (paragraaf 5.2.5) en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Hoe de gemeente om wil gaan met fietsparkeren wordt vastgelegd in de module fietsparkeren van de Parkeervisie. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger.
Wordt er rekening gehouden met de toenemende vraag van pakket verzendingen aan huis en de daarbij komende verkeer (koeriers)	Hier wordt in de RSU niet specifiek rekening mee gehouden. Dit is een punt dat op de kortere termijn speelt
Spakenplan prima. Alleen hoe los je het al bestaande logistieke probleem met fietsroutes en vooral staanplaatsen op. Denk aan een station Zuilen waar dat nu niet mogelijk is	In de RSU en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger. Dit vraagt ook om extra fietsenstallingen aan de randen hiervan.

Welke kernfuncties ziet gemeente als centraal en waar ziet ze vooral het faciliteren van de lokale kracht? denk bv aan uitvoering zero emissie doelen. Centraal bepalen zero emissie zones & hubs of stimuleren (lokale) markt oplossingen (hubs, fietskoeriers)	Het is ons niet duidelijk in welk verband deze vraag is gesteld. Gaat het bijvoorbeeld om zero emissie bevoorrading, dan is Utrecht een van de gemeenten die hierover een overeenkomst is aangegaan met de vervoersector.
Wat wordt de rol van het nieuwe station Koningsweg-Lunetten in relatie tot de ontsluiting van het USP.	In de RSU staat de ambitie dat Utrecht het station Lunetten wil opwaarderen tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status. Daarnaast komt er een directe Hoogwaardig openbaar vervoersverbinding met het USP. zie paragraaf 5.2.5 en 6.4 van de RSU en paragraaf 6.3 in het nieuwe mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Hoe past de toenemende vergrijzing in de RSU en wat betekent dit voor de bestaande zorgaanbieders in de stad	Op pagina 89 staat hoe wij hier tegenaan kijken. Wat dit betekent voor de bestaande zorgaanbieders werken we samen met hen uit.
Hoe worden de woorden van wethouder van Ooijen in de visie tot realisatie gebracht? Hoe kom je tot die verschillende woningen	In paragraaf 5.2.2 staat wat onze ambitie is wat betreft de verschillende woningtypes.
Zijn er niet meer mogelijkheden dan gestapeld wonen? Er lijkt nu voor traditionele oplossingen gekozen te worden. Denk aan het omkatten van grotere eengezinswoningen naar appartementen. Zo voorkom je gentrificering en behoud je de huidige bewoners in een wijk. Ik mis hier een strategie in.	Utrecht heeft een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij willen graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten. We zien in de toekomst wel grotere woningen leegkomen die onvoldoende energetische kwaliteit bevatten en ook niet meer geschikt te maken zijn. Splitsen is dan wel een optie die we kunnen afwegen.
De ambities zijn hoog, dat kost geld, gaat het ook lukken om betaalbare woningen te bouwen?	We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.
35% sociaal. Hoeveel koop/huur en huur gereguleerd middensegment?	We hebben in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop.

Bijlage 2

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
1. Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
2. Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	ja die is er. Het gaat vooral om gebieden die we kunnen veranderen. Een uitzondering hierop is de opwekking van duurzame energie. Daarvoor hebben we afspraken met de regio nodig. Ook willen we efficiënter met de ruimte omgaan onder meer door functiemenging en meervoudig ruimtegebruik.
Is 455.000 inwoners een doel? Kijkt de gemeente ook hoe dit te verminderen?	Groei is geen doel op zich, maar een middel om tegemoet te komen aan de vraag van de vele mensen die in de stad willen wonen en werken. Als wij dit niet doen dan wordt de stad slechts betaalbaar voor een selecte groep mensen met veel geld en dat willen wij niet. We willen een stad zijn en blijven voor iedereen.
Ik zag dat er ook watervisie komt. Hoe verhoudt deze zich tot de RSU 2040?	Dit een thematische uitwerking van de RSU 2040. De RSU zet de koers uit voor de gehele ruimtelijke ontwikkeling en de watervisie werkt dit nader uit voor dit specifieke thema.
Ik zie in het RSU dat er met name in de stad wordt gebouwd. Dat betekent nog meer drukte, nog meer mensen die op eenzelfde oppervlakte bij en met elkaar wonen/werken/leren etc. Tegelijkertijd hebben we in de huidige situatie met COVID-19 geleerd dat we meer afstand tot elkaar cq meer ruimte nodig hebben. Hoe valt dit met elkaar te rijmen?	Voor Covid-19, zie boven. Door het toevoegen van structureel groen en de toegang tot grote openbare gebieden geven we daar een eerste antwoord op. Daarnaast door het organiseren van functies binnen tien minuten van de leef- en werkomgeving creëren we ruimte en minder verplaatsingen over grotere afstanden, en daarmee een afname van de druk op de bestaande (en nieuwe) stad

Begrijp ik nu dat de visie 2030 gaat veranderen om 2040 uit te voeren? Of is 2040 een heel nieuw plan?	De RSU 2040 borduurt voort op de koers die is ingezet met de RSU 2030. De tijdshorizon is echter verder weg, daarnaast is de opgave van verstedelijking breder opgevat (voorzieningen, sport en groen zitten er bijvoorbeeld veel meer in) en zijn de verschillende thema's en gebieden verder uitwerkt in de hoofdstukken 5 en 6.
Hoe veel mensen kijken hiernaar / nemen deel?	Circa 260
Er wordt steeds over de stad gesproken. Maar Utrecht is een gemeente. Vleuten, De Meern zijn dorpen.	Dat klopt, ze maken deel uit van het stedelijk systeem van Utrecht.
Zit er een maximum aan de groei ofwel het aantal in bewoners voor de stad? Of wil de stad altijd maar doorgroeien om het aantal bewoners aan te kunnen?	Utrecht wil in balans groeien. Hiervoor heeft Utrecht de barcode ontwikkeld. Als het aantal bewoners en daarmee woningen groeit dan groeien de andere aspecten van de barcode zoals groen, werken en voorzieningen ook mee. Op die manier ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven voor iedereen.
60.000 woningen erbij, dat zijn 3000 woningen per jaar. bouwkundig gezien is dit een hele opgaven, hoe gaat de gemeente dat doen?	De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht jaarlijks ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar achten dit wel realistisch.
Gaat de groei wel zo hard als waarvan nu uitgegaan wordt? we zien veel mensen verhuizen, nu meer thuis gewerkt wordt. Mensen willen een grotere woning in het groen. Ze vertrekken dus. Het is ontstaan door Corona, maar dit wordt een blijvertje. Of gaan er "thuiswerkwoningen" met tuinen gebouwd worden?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Groei is een keuze. Maar dat behoef niet te betekenen dat er maar voortdurend gebouwd wordt in het Groene Hart. De grote gemeente zuigen de mensen naar zich toe door maar steeds meer woningen te bouwen. Bouwen vanuit de buitenrand van het Groene Hart naar alle windrichtingen zou Nederland veel sterker maken op allerlei leefgebieden en de economie.	Groei is geen keuze als je een stad wil zijn voor iedereen, de manier waarop we er mee omgaan wel. We kiezen met deze ruimtelijke strategie niet voor bouwen in het Groene Hart maar op plekken binnen de gemeente Utrecht.

Huidige trend is dat mensen ook vertrekken uit steden omdat online werken steeds normaler wordt. Is hier rekening mee gehouden in RSU 2040?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. De groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen hoe snel de stad groeit. En mocht blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Voor wie worden de woningen gebouwd, voor mensen die al wonen of werken in de stad, of voor mensen die (nog) geen binding hebben?	De woningen worden gebouwd voor diverse groepen. Voor studenten/ jongeren die in de stad gaan studeren op zichzelf of samen willen gaan wonen, maar ook bijvoorbeeld voor ouderen die gelijkvloers willen gaan wonen (zie pagina 89 in de RSU). Ook kunnen dit nieuwe inwoners zijn van elders.
Utrecht binnenstad is nu al BOMVOL met mensen, vooral in het weekend. Hoe gaat de gemeente hiermee om, als er nog eens minstens 100.000 mensen bij komen? Hoe houden we Utrecht en vooral de COMPACTE binnenstad leefbaar?	We zetten met deze nieuwe strategie in op nieuwe centra die de druk van het centrum afhalen en ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers niet allemaal naar het centrum toe moeten voor werk, boodschappen, winkelen, ontspanning. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast investeren we ook in zowel kwaliteit als kwantiteit van de openbare ruimte/ groen.

Vraag 1: Ik zie in de RSU een duidelijke visie over vijf nieuwe centra, maar mis totaal de aanpak mbt inbreiding in de bestaande wijken. Waarom is die aanpak niet in de RSU meegenomen? Vraag 2: Waarom is in de concept RSU niet een duidelijke hoogbouwvisie meegenomen? Eén pagina over hoogbouw is namelijk geen visie op dit vlak. Vraag 3: In tegenstelling tot de “visie Amsterdam 2050 “ zie ik totaal niet hoé men dit wil realiseren. Hoe gaan jullie dit als gemeente aanpakken. Ik mis dit in de uitleg van de RSU.	De visie van de RSU is juist om de woningbouwopgave niet te spreiden over de gehele stad, maar te concentreren in deze nieuwe centra. Er zullen altijd plannen zijn voor inbreiding in bestaande wijken, en daarvoor gelden dezelfde basisprincipes van de barcode. Door de spreiding en de opgaves die er voor de bestaande wijken zijn (voorzieningen, groen etc) gaan zij elkaar versterken. Als uitwerking van de RSU komt er een hoogbouwvisie. Hierin worden de hoofdlijnen zoals in de RSU 2040 beschreven verder uitgewerkt. Er zit wel een uitvoeringsstrategie in waarin staat wanneer we welke stappen nemen en hoe. Dat staat in hoofdstuk 7 en 8 van de RSU. Daarnaast werken we een implementatieplan voor de RSU 2040 uit als deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen. Dat betekent mogelijk veel woningen in je achtertuin. Hoe gaan we om met bewoners die in opstand komen als hun achtertuin volgebouwd wordt? Wat zegt de RSU daarover?	We snappen dat er weerstand komt van inwoners tegen verdichting met nieuwe woningen in de nabijheid van hun eigen woning. De RSU 2040 kijkt naar het stedelijke perspectief en in brede zin hoe de stad kan groeien. Bij de uitwerking van de RSU 2040 in plannen voor gebieden gaan we uiteraard het gesprek aan met de omwonenden, zoals we dat nu ook doen. Ook in de omgevingsvisies die al gemaakt zijn/ worden. De toekomstige Omgevingswet geeft daarvoor ook genoeg mogelijkheden.
Wat voor een meetinstrumenten worden er op welke momenten gebruikt om bij te sturen op trends?	Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de Meerjarig Perspectief Ruimte (MPR), het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Op de webpagina Onderzoek over Utrecht staan de verschillende onderzoeken van de gemeente.

In 2002 was er een referendum over een GROEN Utrecht of een HOOG Utrecht. In 2017 is dat geëvalueerd en is gebleken dat de voorkeur van de Utrechters NIET is gerealiseerd. Hoe kunnen we waarborgen dat onze input nu eens een keer WEL serieus wordt genomen?	Het spijt ons dat u het gevoel heeft dat de input niet serieus wordt genomen. Er is echter door ons wel degelijk gekeken hoe we die antwoorden uit het referendum op een goede manier hebben kunnen verwerken in de RSU 2040. Daarom stellen we groen als ook centraal in de ontwikkeling. En kiezen we voor enkele plekken waar hoger gebouwd kan worden en dus niet overal. We hebben de Utrechtse barcode ontwikkeld, die schematisch weergeeft wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle elementen die in de stad ruimte nodig hebben: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Ruimtelijk ontwikkelingen worden periodiek aan deze barcode getoetst. Als op 1 of 2 van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als wordt geregeld waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd (zie pag 183 van de RSU). Verder blijft het steeds mogelijk om met elkaar standpunten uit te wisselen.
De visie omvat verschillende soorten “zoekgebieden”. Wanneer start dat zoeken en wanneer is het klaar. Het stempel “zoekgebied” zet natuurlijk ook een term op ontwikkelingen en zou daarom niet te lang moeten kleven aan een plek.	Wij begrijpen uw opmerking. Tegelijkertijd moet er – om een zoekgebied te anders te bestempelen - steeds een totale (integrale) afweging gemaakt worden. Die afweging is nu nog niet te maken, omdat er nog vele vragen onbeantwoord zijn.
Is nieuwbouw persé nodig? Of hebben projectontwikkelaars daar (financieel) belang bij? Is bestaande bouw ombouwen voor meer huishoudens ook een optie?	Een gedeelte van de nieuwe woningen kan gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen. De behoefte van 60.000 woningen kan niet in zijn geheel gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen, dus nieuwbouw is noodzakelijk.
Periodiek bijsturen lijkt me helemaal logisch en nodig. Maar wat zal de periodiek zijn. Hoe kortcyclisch of hoe langcyclisch? Elk kwartaal, elk jaar, elke 2 jaar, elke 4 jaar, 5 jaar, langer? En hoe groot is de scope van sturen? De hele set opgaven, de serie programma’s, de projecten? Cyclus en scope hebben natuurlijk een hele grote impact op de outcome.	Doorgaans heeft een strategische visie een langdurige cyclus en dus houdbaarheidsdatum. De periode van bijsturen van een dergelijke visie hangt sterk af van de maatschappelijke ontwikkelingen en onvoorziene gebeurtenissen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de coronapandemie structurele gevolgen heeft op de ontwikkeling van de stad dan wordt de visie bijgesteld.

Waarom wil je verdichten? Ik denk niet dat bewoners dat willen. Is verdichting wel nodig? Zie bv de polder Rijnenburg	Over verdichtingen zijn de meningen verdeeld ook onder bewoners. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
Ik woon in Lunetten, als alle plannen doorgaan zal de komende 10 tot 20 jaar mijn buurt onleefbaar zijn. Groen wordt volgebouwd, parken en Ameliseerd krijgen nog meer druk dan nu. Meer auto's, parkeerdruk. Wonen in Utrecht wordt er niet leuker op.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij zorgen wij ook voor meer groen; Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd. Ook zorgen wij ervoor dat alternatieven voor de auto aantrekkelijker worden door de investeringen in een nieuwe mobiliteitsaanpak (zie paragraaf 5.2.5 in de RSU 2040)
De student wordt niet genoemd in de visie 2040. Wat kunnen wij als huidige maar ook nieuwe studenten verwachten?	In de RSU wordt geen enkele doelgroep specifiek benoemd. De RSU zet een koers uit voor de groei van de stad waar iedereen zijn plek vindt. En dat geldt ook voor studenten. Bij nadere gebieds- en of thematische uitwerkingen wordt ingegaan op specifieke behoeftes van verschillende doelgroepen (waaronder studenten) (denk aan woningen, voorzieningen, etc).
Hoe verhoudt het verhaal van het karakter van Utrecht zich tot de enorme recente uitbreidingen , zoals Leidsche Rijn / Vleuten - De Meern ?	De kwaliteiten van de stad zoals genoemd in hoofdstuk 3 gelden voor de hele stad, waarbij de afzonderlijke wijken hun eigen karakter hebben. Door te kiezen voor binnenstedelijke ontwikkeling willen we de kwaliteiten van de stad uitbouwen de hele stad.
Dus we gaan eerst huizen bouwen en dan pas voor banen zorgen??? Die huizen zijn dus niet nodig!!!! Lijkt prestige! Zoiets als Utrecht moet de grootste worden.	Het is niet dat we eerst het één doen en dan het ander. We pakken juist zaken tegelijkertijd op. Huizen zijn zeker nodig, blijkt uit diverse onderzoeken én banen ook. Daarom bieden we naast woningen ook ruimte voor nieuwe arbeidsplaatsen. Er is geen behoefte om de grootste te worden, maar we zien dat onze stad erg in trek is en we verwachten dat dat ook blijft. En dan willen we wel een stad zijn die voor iedereen betaalbaar is om in te wonen.

Is het een idee om meer waterwegen met elkaar te verbinden op een dusdanige manier dat je ze kunt gebruiken als vaarweg voor bijv. kano's of roeibootjes? Dus niet meteen voor grote(re) boten met motor, maar als mogelijkheid om te sporten? Bijvoorbeeld: connectie van Fort Blauwkapel met Park Bloeyendael	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU nemen we dit mee.
Worden de omgevingsvisies met omliggende gemeentes bv als ngein afgestemd?	Ja, er is afstemming met gemeenten uit de provincie Utrecht. Daarvoor is ook een regionaal plan gemaakt, namelijk het Integraal Ruimtelijk Perspectief. U vindt daar meer informatie over op https://www.utrecht10.nl. Daarnaast vindt u ook meer informatie in het programma Utrecht Nabij van U-Ned.
Gezond leven is er zeker niet in omgeving van nieuwe bouwlocaties.	Wij kunnen moeilijk reageren op deze mening, omdat niet duidelijk is wat precies bedoeld wordt.
Is deze strategie niet beter op regioniveau te realiseren? De groei zou wel eens meer op dat niveau te verwachten zijn, dan binnen de gemeentegrens	Zeker, en de RSU is de koers/agenda van de gemeente Utrecht hierbinnen. Vanzelfsprekend vindt afstemming plaats tussen de stad en de regio over de ruimtelijke koers. En voor enkele onderdelen van de RSU (denk bijvoorbeeld aan energie) moet dit ook zeker.
In de Stedelijke Agenda komt het begrip Leefbaarheid niet terug. Het gaat vooral om de "grote" landelijke thema's maar de leefbaarheid van de individuen komt niet terug. Waarom is dat?	Utrecht staat voor "Gezond stedelijk leven voor iedereen". Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.
Individualisme is een probleem dat heeft corona ook laten zien, bij het bouwen zijn hofjes belangrijk waar mensen elkaar op een natuurlijke manier ontmoeten.	In onze stedenbouwkundige plannen kijken wij altijd hoe wij de sociale samenhang tussen de nieuwe en bestaande bewoners kunnen vergroten. Hofjes kunnen hier een bijdrage leveren.
Wat zien jullie als oplossing voor de korte termijn problemen rondom te druk wordende stadcentrum en woningnood?	De hele ruimtelijke strategie is hierop ons antwoord. Nieuwe centra, maar ook ruimte voor groen, werken, voorzieningen, energie etc.
Hoe zit het met geluid: wegen, treinen etc geven behoorlijk veel geluid. Dit merk je ook rondom de stad als je recreëert.	Bij de uitwerking van de RSU in de verschillende ruimtelijke plannen is geluid een belangrijk milieu-aspect. Niet alleen de regelgeving geldt maar ook het beleid van het zogenaamde Actieplan Geluid.

Zorgt RSU voor meer flexibiliteit tov de huidige toetskader / bestemmingsplannen? Ook een bottum-up benadering. Op dit moment werkt het helaas juist belemmerend en zorgt eerder voor een conservatieve houding en geen toekomstgerichte houding.	Voor bestemmingsplannen gelden wettelijke regels. De RSU 2040 is een koersdocument.
In Leidse Rijn moesten 30.000 woningen gebouwd worden. Daarvoor had de gemeente Utrecht 30 jaar nodig. Hoe denkt Utrecht 60.000 in 10 jaar te bouwen?	De RSU 2040 heeft een looptijd van 20 jaar. Dat betekent grofweg 3000 woningen per jaar. De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar denken dat dit wel mogelijk is.
Groen én wonen - klinkt als het Overvecht-debacle. Hoe gaan we dit voorkomen?	Door stedenbouwkundig goed te ontwerpen aan de nieuwe en de bestaande stad (ook Overvecht). Entrees en voorzieningen aan het groen, zicht op het groen, een goede mix aan woningtypes en -segmenten.
Groene gebieden als parken zijn ‘s nachts onveilig door het gemis aan sociale controle, hoe wordt daar rekening mee gehouden bij het terugbrengen van groen in de stad?	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Bij de uitwerking in ruimtelijke plannen zal voor parken sociale veiligheid een aandachtspunt zijn.
Voor het maken van de trein ring om de stad, moeten daarvoor dan woningen en andere functies weggehaald worden?	Het is geen treinring maar een hoogwaardig openbaar vervoersring, dat wil zeggen bus of tram. Hoe dit eruit komt te zien en waar deze ring komt te liggen gaan we de komende tijd onderzoeken. De ambitie is hiervoor zoveel mogelijk bestaande infrastructuur voor te gebruiken.
Loop je geen risico dat bij de groei alleen maar meer mensen van het centrum gebruik gaan maken en dat het daardoor daar nog drukker wordt. Mensen zijn namelijk gewoontedieren en gaan wellicht toch naar het centrum i.p.v. in hun eigen wijk naar winkels/voorzieningen	We willen de nieuwe centra zo aantrekkelijk maken dat dit een goed alternatief wordt. Dit heeft te maken met bereikbaarheid, nabijheid, maar ook levendige plekken door het mengen van functies en toevoegen van voorzieningen en horeca.

(bestaand) groen en water als basis: een deel van de singel is natuurlijk weer open gegraven, maar betekent dit ook dat andere waterstructuren die in het verleden gedempt zijn, zoals die Tuinwijk, weer geopend gaan worden? Naast prettig voor het beeld en klimaatadaptatie ook recreatief leuk om een rondje te kunnen peddelen.	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU gaan we dit mee nemen
Worden er in de RSU ook doelstellingen geformuleerd over de ongedeelde stad? Het grootste deel van Leidsche Rijn heeft bv een buitengewoon laag aandeel sociale huur.	De RSU doet hier geen uitspraak over. De ambities voor de segmentering per wijk zijn opgenomen in de Woonvisie 2019.
Kijken jullie ook dan naar de verbindingen naar de overige regio's / dorpen die bij Utrecht horen?	Met nieuwe mobiliteitsmodel, het wiel me spaken, verbinden we ook de regio door de aanleg van snelfietsroutes en bus- en tramverbindingen naar Nieuwegein, IJsselstein, Zeist, de Bilt, etc.
RSU: het gaat over leefbaarheid in het openbare ruimte. Wat is de visie voor de bewoners die hun leefbaarheid en gezondheid 'thuis' of 'eigen straat' ook willen verbeteren?	Hiervoor staat de gemeente Utrecht altijd open. Via het initiatievenfonds ondersteunen wij dit ook. Zie de website van de gemeente of neem contact op met het wijkbureau voor meer informatie.
Heeft u in uw plan rekening gehouden met de stem van de Utrechtse bewoners? Wat vinden zij van deze visie?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Hoe komt het dat er in Lauwerecht in de afgelopen 10 jaar bijna een verdubbeling aan woningen is gerealiseerd? Staat niet in de verhouding. Niets aan voorzieningen, groen of anders is gerealiseerd.	Dit is de reden waarom we de barcode hebben ontwikkeld. Deze verhoudingen willen we in balans krijgen en houden.

Het succes van het stedenbouwkundige concept van de compacte stad is in hoge mate afhankelijk van een goede samenwerking met onze buren. Op dit moment lijkt er nog sprake van een groot gat tussen de ruimtelijke strategie van onze randgemeenten en de gemeente Utrecht. Hoe willen jullie komen tot een meer consistente regionale ruimtelijke koers?	We hebben onze buren nodig. De RSU 2040 is afgestemd op regionale visies als Utrecht Nabij (december 2020) van U Ned en het Integraal Ruimtelijk programma van de U16 gemeenten. Daarbij wordt regelmatig overlegd met collega's van buurgemeenten en de provincie Utrecht.
Bent u bang voor (nog) meer burenoverlast met zoveel meer aanwas? Het aantal m^2 wordt blijft gelijk...	Er komen inderdaad meer mensen bij per m^2 maar of dit meer burenoverlast betekent hangt af van vele factoren. Als gemeente is dit natuurlijk niet ons doel.
Hebben bewoners ook invloed over hoe onze stad eruit komt te zien? Hoe betrek je hier iedereen bij?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Op de achtergrond staat nu ook een mooi plaatje mbt water...wat is de rol van water in de stad in Utrecht?	De rol van water in de stad is erg belangrijk en is naast groen en infrastructuur een van de structurerende elementen van de RSU. In de visie Stadswater van de stad kunt u meer lezen over de rol van water.
Wat betekenen al die kleurtjes bij die nieuwe knooppunten?	Een mix van programma: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien weten we nu nog niet maar dit geeft een indicatie.
Krijgen alle stadskernen dezelfde invulling, of ligt er per kern een een accent op bijv. wonen, uitgaan etc..	Nee, dit verschilt per kern dit hangt ook af van de bestaande situatie en de omgeving. Wel is de bedoeling dat dit allemaal gemengde gebieden worden: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien werken we de komende tijd uit in ontwerpen per centra/stadskernen.

Wie prioriteert? stap voor stap - hoeveel invloed hebben huidige bewoners?	In hoofdstuk 7 Uitvoeringsstrategie staat een fasering voor de uitwerking. We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Wat ik heel erg mis in de strategie is hoe de burgers meegenomen worden naar de toekomstige visie toe. Het betekent nogal wat, vooral omtrent leefbaarheid. Waarom is hier geen expliciete aandacht voor??	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Via de gemeenteraad, die de Utrechters vertegenwoordigen wordt de stem bij het definitief vaststellen gehoord. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. Utrecht staat voor “Gezond stedelijk leven voor iedereen”. Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.

Wordt de stad dan niet de aankomende 20 jaar een bouwput op veel plekken?	Niet alles kan ineens worden aangepakt. We gaan de komende 20 jaar stap voor stap projecten uitvoeren. Een leefbare stad blijft daarbij belangrijk. In hoofdstuk 7 van de strategie staat meer over de planning. Daarnaast willen we overlast zoveel als mogelijk beperken.
Vervelend dat tegengeluiden op de rol van de auto weggezet worden als 'ach, er zal altijd weerstand zijn'. Dat lijkt me te makkelijk, er zijn hele goede inhoudelijke argumenten die aangeven dat de filosofie van Utrecht rondom mobiliteit niet helemaal actueel meer is. Dat gaat niet om of de parkeerplek op 5 minuten is of 10 minuten, maar wel over de bredere vraagstukken. Dat is geen 'weerstand', maar dat zijn oprechte zorgen of realiteit niet ondergesneeuwd raakt in politieke utopie.	Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.
Hoe gaat de gemeente om met verdichting van woonwijken en de grotere privacy problemen die hierdoor kunnen ontstaan?	Wij denken dat ook bij verdichting de privacy van mensen gewaarborgd kan blijven.
Er zijn in de RSU geen richtlijnen voor participatie, hoe zorg je dan dat bij elk project dit goed gedaan wordt	Het participatiebeleid van de gemeente heeft daar richtlijnen voor.
RSU gaat over groen, gezondheid, voorzieningen en dus ook cultuur. Welke ruimte is aanwezig voor herstel van de unieke icoon van Utrecht, de oorsprong van Utrecht: namelijk herbouw c.q. voltooiing van de Utrechtse Dom? (herbouw ingestort schip). Bijvoorbeeld in de vorm van een "Sagrada Familia' format? Frans de Wolff	Dat hebben we niet meegenomen in de RSU. Momenteel wordt de domtoren al gerestaureerd, maar dat is waarschijnlijk wel bekend. Zie daarvoor ook de website www.domtoren.nl
Complimenten aan de Gemeente voor deze plannen. Waarschijnlijk komt er ook een bak met zure bagger binnen van reaguurders, maar ik word als inwoner erg blij van deze plannen, vooral vanwege de balans in aandacht voor verschillende functies en voor de - broodnodige - aandacht in het bijzonder voor groen, klimaatadaptatie en duurzame energie-opwek!	Dank
Minder auto's is een fijne ambitie! Maar hoe werkt dat in de bestaande wijken? Mensen lijken gehecht aan hun parkeerplek voor de deur.	In paragraaf 5.2.5 van de RSU staat dit nader uitgewerkt en ook in het concept mobiliteitsplan dat recentelijk is ter inzage heeft gelegen.

Waar is het hoger onderwijs (universiteit en hogeschool) in deze barcode?	Hoger onderwijs is een regionale bovenstedelijke functie. Er bestaat geen norm voor. Het hoger onderwijs speelt wel een belangrijke rol in de stad.
Wat is de maat van de barcode, zijn dat Ha's of m2?	Dat zijn hectares
Hoe wordt de input op de 'barcode' gemeten?	Zie paragraaf 7.4
Deze getoonde barcode is dat de huidige situatie of het toekomstbeeld?	De getoonde barcode is een beeld van het huidige beleid. Het is in beeld wel een nauwkeurige schatting, omdat het beeld niet op de millimeter nauwkeurig gemaakt is. De RSU 2040 geeft het toekomstbeeld van de barcode weer. Dat betekent ook dat we een aantal extra toevoegingen gaan en moeten doen omdat deze nu nog niet in alle plannen zitten
De barcode: ik zag het niet voldoende, maar het leek even of winkels (supermarkten, bakkers ed) ontbraken	Deze zitten er wel in onder 'Werken (retail/ detailhandel)'
Is er ook een 'oude' barcode beschikbaar, zodat we de huidige situatie met de nieuwe situatie/ambitie kunnen vergelijken?	Ja zeker, per wijk hebben we deze onderzocht op basis van cijfers van het CBS en de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Normen voor bijvoorbeeld groen zijn gebaseerd op het huidige oppervlak delen door het huidige aantal woningen. Als u deze wil ontvangen, stuur dan een mail naar RSU2040@utrecht.nl
Hoe wordt een een groeiende stad gevoed, blijft er wel ruimte over voor lokale geproduceerd voedsel? Ik zie daar geen plekje voor in de barcode?	We willen het landschap om de stad zoveel mogelijk sparen van bebouwing en inzetten voor bijvoorbeeld voor stadsgerelateerde landbouw. Dit valt onder agrarisch en groen om de stad.
Kun je de barcode maken voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie en dan zien waar de verschillen zitten?	Ja dat kan door ruimtegebruik in kaart te brengen. Al ligt dit natuurlijk ingewikkelder als ruimte voor meerdere functies gebruikt wordt (bijvoorbeeld energie opwekking op woningen).
De focus lijkt te liggen op woningen - woningen - woningen. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er ook voldoende ruimte is voor recreatie, sport, etcetera. En concreet: hoe zorgt de gemeente ervoor dat de ambities van de roeiverenigingen ook gerealiseerd mogen en kunnen worden????	Dat is juist niét de bedoeling van de RSU. We hebben de barcode in het leven geroepen als instrument om al deze andere functies in balans mee te laten groeien. Voor de roeiverenigingen hebben wij een roeibaan ingetekend staan in Rijnenburg.

Wat is die identiteit, en hoe is dat inzichtelijk in de utrechtse barcode. Is dit niet een uitgangspunt van elke stad?	De barcode is hoofdzakelijk een middel om hoeveelheden in beeld te brengen. De kwaliteit en identiteit hebben wij beschreven in hoofdstuk 3 van de RSU 2040, waarin de belangrijkste waarden van Utrecht worden beschreven.
Hoeveel km2 is er nodig voor de realisatie van 60.000 woningen, bedrijfsruimte, etc.	Dat hangt af van het al dan niet combineren van ruimtegebruik (bijvoorbeeld zonnepanelen op daken) en het type woningen. Maar naar schatting is dit rond de 1000 en 1300 hectare voor de gehele barcode.
Welke methodiek wordt er gebruikt voor het bepalen van rangorde voor het invullen van behoeften vanuit de stad. Dus hoe bepaal je in de schaarse ruimte welke invulling voorrang krijgt?	Dit staat uitgelegd in paragraaf 5.1 van de RSU 2040
Zitten de voorzieningen voor ouderenzorg ook in de baecode?	Ja die zitten er ook in: zie paragraaf 5.2.4 en pagina 89
Is een trek naar buiten (platteland) van vooral jonge gezinnen mede door corona een blijvende trend?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. Groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen voor de snelheid waarmee de stad groeit. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
3. Hoe kunnen er 60.000 woningen worden toegevoegd zonder uit te breiden? Komen er dan overal flats?	Een groot deel van deze woningen (circa 40.000) staan al in de planning om te gaan bouwen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld delen van Leidsche Rijn die nog ontwikkeld moeten worden, of de woningen die komen op oude industrieterreinen zoals de Merwedekanaalzone, Beurskwartier, de Cartesiusdriehoek en Daalsedijk. Op onze website staan deze projecten beschreven. Voor de overige 20.000 woningen zijn in de RSU locaties aangewezen waar deze gerealiseerd zullen worden. Dit zijn (voornamelijk) locaties die nu extensief gebruikt worden en waar dus ruimte vrij is voor nieuwe woningen of die momenteel nog een andere functie hebben. Op die nieuwe locaties zullen relatief veel woningen op een klein oppervlakte gebouwd worden. Dat kan op veel meer manieren dan het realiseren van flats

Er bestaan ideeën om in de stad groene energie op te wekken, oa dmv wind-energie. Op basis van de informatie die ik gelezen heb, krijg ik de indruk dat deze windmolens in kleine aantallen (1/ enkele) geplaatst moeten worden. Is dat niet erg gefragmenteerd en daarmee inefficiënt? Met name als het gaat om windmolens die “vrij groot” zijn en daarmee een enorme impact voor de omgeving hebben, zelfs als het om 1 molen gaat. Dit in tegenstelling tot bijv. zonnepanelen die je makkelijk op daken van huizen etc kunt plaatsen zonder dat er meteen overlast voor de omgeving is.	De gemeente heeft een studie uitgevoerd waar er mogelijk duurzame energie opgewekt kan worden. Dat wil zeggen, waar het technisch mogelijk is zonnevelden en windmolens te realiseren zijn. De locaties uit deze zogenoemde ‘potentieelstudie’ zijn als zoekgebieden opgenomen in de concept ruimtelijke strategie 2040 (RSU 2040). Hiermee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040.
Energie-transitie is een landelijk probleem, net als het woningtekort. Waarom wil de gemeente Utrecht de energie-transitie zo graag lokaal oplossen (oranje balk). De ruimte is al zo schaars.	De gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Er wordt over technische zoekgebieden gesproken voor zon- en wind-energie. Een aantal van deze gebieden ligt erg dicht (<500m) bij bestaande bebouwing, waaronder ook gezichtsbepalende hoge historische bebouwing. • Wat betekent technisch zoekgebied? • Is in de huidige afweging de nabijheid van bebouwing al meegenomen? • Is in de huidige afweging de afweging van het veranderen van historische vergezichten al meegenomen?	Een technisch zoekgebied houdt in dat het op die locaties wettelijk en technisch geen belemmering is voor energieopwekking. Daarmee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. Andere aspecten zoals nabijheid en vergezichten zijn niet meegenomen in de afweging. Zoals gezegd zijn dit zoekgebieden waarmee nog niet is gezegd dat uiteindelijk op alle locaties energieopwekking zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040
Waarom moet energie lokaal opgewerkt worden? Dat kan toch juist prima buiten de stad.	Gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunnen er geen kleine windmolens op de daken van kantoorpanden, die dan in de avond en nacht draaien en dus ook geen geluidsoverlast veroorzaken?	Dat is ons niet bekend.
Wij hebben hier in Haarzuilens groen en die wordt dan afgenomen om daar zonnevelden van te maken? Is hier geen andere oplossing voor? Zonde van al het groen zou ik zeggen als jullie juist voor groen willen bijven gaan.	De definitieve afweging waar zonnevelden komen moet nog plaatsvinden. Een goede inpassing in het groen is een van de uitgangspunten die horen bij het aanleggen van zonnevelden.

Echt heel verkeerd om zonne weides aan te leggen.! Daarmee vind er geen fotosynthese, co2 vast legging, en ruimte voor wilde dieren, lelijk aanzicht. Waarom niet alle daken volleggen ,desnoods verplicht, als je boven staande afwegingen mee neemt en doorrekend , kan er nog veel meer geld aan besteed worden. Waarom kiest u anno deze tijd nog voor zonne weides , en dan ook nog wel in Haarzuilens , ??	Geen dak blijft onbenut is één van de belangrijkste principes die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling de komende 20 jaar. De gemeente zal dus maximaal in op het benutten van het dakoppervlak dat beschikbaar is. Dit kan echter maar in een klein deel voorzien van de energiebehoefte. Daarom heeft de gemeente een potentieelstudie uitgevoerd naar duurzame energieopwekking.
Hoe gaan we in Utrecht van het gas af?	U kunt via deze link meer informatie vinden over het Utrechtse energiebeleid en de wijze waarop Utrecht aardgasvrij wil worden.
Wat is de argumentatie van de gemeente waarom energie lokaal opgewekt moet worden?	De gemeente wil haar behoefte aan duurzame energie deels binnen de stadsgrenzen oplossen zodat de gemeente niet geheel is aangewezen op locaties in andere gemeenten. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunt u grofweg aangeven in welke jaren de bepaalde deelgebieden met nieuwe woningen moeten worden opgeleverd?	Nee, dat kunnen we nog niet. De concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is een koersdocument. De uitvoeringsstrategie en implementatie zal op basis van de RSU 2040 verder worden uitgewerkt de komende tijd. Hoofdstuk 7 van de RSU bevat een uitvoeringsstrategie waarin verschillende fasen worden onderscheiden.
Een OV ring is een heel goed idee! Op welke termijn kunnen we bijvoorbeeld de verbinding Zuilen-Overvecht verwachten?	In paragraaf 7.2 van de concept Ruimtelijke Startegie Utrecht 2040 is aangegeven wat de fasering bepaald van de OV ring. Wanneer de verbinding Zuilen Overvecht wordt verwacht is nu nog niet aan te geven omdat dit van veel factoren afhangt. Het is een redelijke inschatting van de in de RSU geschetste ambities, die op basis van de verdere inkleuring van de daadwerkelijke uitvoeringsplannen en programmering verder kan worden aangescherpt.
Wat doet de gemeente tegen huizenopkopers, de mensen die de huizen kopen en niet bewonen en daarmee de prijzen opdrijven?	We hebben hiervoor geen gemeentelijke regelingen.

Er wordt een totaal budget van 7.1 miljard genoemd in de stukken. Hoe groot is de nauwkeurigheid van het getal? Plus/min 100%, 50%, 25%, 10%?	De totale investeringsopgave tot 2040 van circa € 7,1 miljard is indicatief. Op pagina 187 van de RSU 2040 staat een tabel met indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcode-thema.
Hoe gaat Utrecht deze plannen financieren?	Om tot haalbare en betaalbare plannen te komen moeten ambities en bekostiging gelijk oplopen. Daarvoor worden financiële bekostigingsinstrumenten ingezet zoals genoemd in de investeringsstrategie (paragrafen 8.4 en 8.5), maar ook niet-financiële sturingsinstrumenten, zie bijvoorbeeld paragraaf 7.3 van de uitvoeringsstrategie.
Ik hoor heel veel investeren in. Maar hoe reëel is het om dit financieel voor elkaar te krijgen?	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 beschrijven we hoe we dit willen aanpakken. Het blijft natuurlijk een uitdaging.
Welke bijdrage wordt van “Europa” (Brussel) verwacht. Valt de ruimtelijke strategie onder het Horizon Europa programma? Frans de Wolff	De RSU valt niet specifiek onder Europese programma’s, maar heeft daar zeker raakvlakken mee en daar ontstaan kansen voor bekostiging en financiering. In paragraaf 8.5 van de investeringsstrategie staat benoemd dat vanuit het Europese fondsenprogramma vooral kansen worden gezien voor gezonde leefomgeving. Tegelijkertijd zal net zoals nu worden ingezet op het Horizon-programma voor wetenschap en innovatie.
U bent dus afhankelijk van het beschikbaar komen van de middelen van het Rijk om de deelplannen te realiseren. Wat doet u wanneer niet duidelijk is of en wanneer die middelen beschikbaar komen? Gaat u dan toch de woningen bouwen in afwachting van die middelen om ook het mobiliteitsplan te realiseren? Of zorgt u eerst voor zekerheid rond het mobiliteitsplan alvorens u de woningen gaat bouwen?	In dit geval moeten we wellicht op onderdelen een nieuwe overweging maken. Een oplossing kan zijn de snelheid van stappen te veranderen. De barcode blijft een belangrijke richtinggevende factor in deze afwegingen, zoals ook wordt beschreven in paragraaf 7.4 van de uitvoeringsstrategie.
De plaatjes met meer groen gaan over de bestaande stad. Bij verdichting wordt bestaand groen juist volgebouwd. Meer groen is dan een utopie. In Lunetten zal een park verdwijnen voor een tram, groen bij station Lunetten wijken voor nieuw station en hoogbouw. Hoezo meer groen? De wijk Lunetten krijgt per saldo minder groen. En waarom? Om meer inwoners te krijgen die nu niet werken/wonen in Utrecht.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen (Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd).

na Amsterdam heeft Utrecht het minste groen met bewoner. Door groei halen wij Amsterdam in. Willen we dat?	Nee dat willen we niet. En dat gaat ook niet gebeuren. Met de barcode willen we juist waarborgen dat er per nieuwe woning ook 115 m2 groen in en om de stad bijkomt.
De kleine tuintjes van laagbouw worden in no-time voor een groot deel bestraat en bebouwd, daarmee is de bruikbaarheid van dit groen op de lange termijn zeer betrekkelijk. Moeten we om die reden die zwaarder inzetten op semi-openbaar groen, bv binnenterreinen van gesloten bouwblokken, die planologisch goed beschermd zijn tegen verstening?	Het bestraten en bebouwen van privétuinen draagt niet bij aan oplossingen voor het klimaat in de stad, biodiversiteit en de buffering van regenwater. De gemeente kan dit niet verbieden maar wel vergroening stimuleren (bijv door het programma Waterproof030. (Semi-)openbaar groen kan inderdaad dienen als compensatie.
Verdichten en vergroenen lijkt nu: huidige groen vervangen door groen aan de rand. Is er wat te doen aan het verdichten, niet in de huidige bebouwing maar meer in de polders die nu heilig lijken?	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het veranderen van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen in de openbare ruimte door bijvoorbeeld wegen te versmallen (zie paragraaf 5.2.1).
Veel meer grasdaken! ook op de schuurtjes in Leidsche Rijn	De gemeente heeft hiervoor subsidies om te zorgen dat er meer groene daken kunnen komen.
Er is een toenemende vraag naar samen tuinieren in buurtmoestuinen en volkstuinen. Hoe wil Utrecht hieraan voldoen?	Dit is geen uitwerking van de RSU. Op de gemeentelijke website vindt u hierover meer informatie.
Wat leuk al dat groen, maar wat gaat u doen met het groen dat nu verdwenen is uit de wijken door eerder beleid.? of bestaat onze wijken straks uit zielige sprietjes. het gras lijkt groener in de nieuwe wijken	Ook in de bestaande stad willen we vergroenen. De 20 jaar krijgen honderden straten een nieuwe inrichting waarbij vergroening één van de belangrijkste doelstellingen is. Zie paragraaf 5.2.1
Ik hoor wethouder van Hooijdonk zeggen dat bouwen en groen wel degelijk samen gaan. Betekent dit niet automatisch fragmentatie van al die onderdelen? bijvoorbeeld overal mini-mini parkjes, net groot genoeg om je hond uit te laten maar natuurlijk niet echt een park voor verblijf. Het klinkt af en toe heel pretentieus en grootschalig.	Nee we zetten nadrukkelijk in op vergroening op alle schaalniveaus: groene straten, miniparkjes, maar ook stadsparken in de stad en groot groen om de stad. zie paragraaf 5.2.1
Zal de landschapsstructuur terug te zien zijn in de groene omgeving in de stad?	Dat is wel het plan, we vinden ons landschap één van de vijf belangrijkste kwaliteiten van de stad Utrecht (zie hoofdstuk 3 van de RSU). Deze kwaliteit willen we behouden en versterken ook in de stad.

Vergroenen van stenige wijken betekent dat dat daarvoor woonruimte moet wijken? Zo ja, wat gebeurt er met die bewoners? Duurdere woningen terug?	De vergroening van de wijken gebeurt voornamelijk in de openbare ruimte. Maar denkbaar is ook het vergroenen van woningen zelf, denk aan gevelbeplanting of een groen dak. Woonruimte zal daar in geen geval voor wijken.
Welke nieuwe groengebieden komen er?	Dit staat in paragraaf 5.2 en hoofdstuk 6
Veel vragen wat extra woningen betekent voor het bestaande groen.	De groei van woningen gaat gepaard met de groei van groen. Dat moet in balans zijn. De groei van groen betekent niet altijd letterlijk meer groen, maar kan ook betekenen dat de kwaliteit van het bestaande groen wordt verbeterd.
Wat betekent dit plan voor huidig groen? En met name voor gebruiksgroen?	We willen het huidige groen zoveel mogelijk behouden en versterken. Meer inwoners betekent ook dat er meer (gebruiks)groen nodig is. Zie paragraaf 5.2.1
Groen heeft tijd nodig om te groeien, bomen hebben heel veel tijd nodig. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat dit in balans is? Voldoende groen en kwalitatief groen in de directe omgeving.	Dat klopt helemaal. Naast de kwantiteit is ook de kwaliteit van het groen van belang.
Om meer biodiversiteit in de stad te realiseren is er meer groen nodig. Maar ook hoe dat groen wordt ingericht en onderhouden. Wordt in de RSU rekening gehouden met hoe het groen wordt vorm gegeven? Niet alleen maar kort gemaaid gras en nette bomen maar ook ‘rommel groen’, wat juist waardevol is voor biodiversiteit.	Ja, dit staat beschreven in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, een van de bases van de RSU.
biodiversiteit is belangrijk, wordt er voldoende rekening gehouden met leefgebieden voor vogels insecten e.a.?	Eén van de uitgangspunten voor het groen is het versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad. Meer hierover vindt u in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht.
Zie ik goed dat er best een hoog aandeel laagbouw gebouwd wordt? Is dat verstandig als we zuinig met ruimte moeten zijn en 75% van onze inwoners 1- en 2-persoonshuishoudens zijn?	De gemeente kijkt naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is).

De veel meer hogere gebouwen veroorzaken ook veel schaduw. Dit is weer minder aantrekkelijk.	Dat klopt. Als vervolg op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waarin onder andere voorwaarden worden meegegeven over schaduw en bezonning van hoogbouw.
Zal er in de toekomst grote hoogbouw komen (hoger dan dom) bouwen.	Dat is niet de inzet. De gemeente maakt het volgende onderscheid: Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis: tot maximaal 105 meter. Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter. De Dom is 112 m hoog.
Wat draagt dit plan bij aan de klimaatopgave in 2030 en 2040?	De gemeente wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Hierover vindt u meer in paragraaf 5.2.6
Groen/waterberging/klimaatbestendig? wat zijn effecten op co2-emissies ?	
Een bijdrage aan vermindering van hittestress is ook het tegengaan van betegelen van tuinen, een trend in bv . in Overvecht. Krijgt dat ook aandacht?	De gemeente kan niet sturen hoe mensen hun tuin inrichten maar probeert inwoners wel te stimuleren om te vergroenen onder andere via het programma Waterproof030
Ik lees niet dat B&W uitgaat van verbreding van de A27 door Amelisweerd. De Gemeenteraad is toch tegen verbreding.	Het besluit om de A27 te verbreden ligt bij het Rijk. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Utrecht de verbreding van de A27 niet nodig vindt. Wel stelt de gemeente daarin dat met Rijk, Provincie en buurgemeenten we de handen ineen slaan om koers te bepalen. En te investeren in een vervoerssysteem waar meerdere soorten van vervoer elkaar aanvullen en versterken. Om te zorgen dat de eisen en randvoorwaarden van de gemeente voor een goede en zorgvuldige inpassing worden geborgd, werkt de gemeente (noodgedwongen) mee aan de uitwerking van de plannen. Zonder deze samenwerking vindt er geen goede afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en gemeente.

De Rijksoverheid kondigde vorige week aan dat het aantal bestelbusjes t.a.v. bezorgen van goederen minder de stad in mogen. Is dit ook meegenomen bij de RSU 2040?	Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Utrecht is een van de gemeenten die hiervoor een overkomst met de vervoerssector is aangegaan. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.
We hebben de afgelopen 25 jaar veel vooruitgang geboekt met het versterken van de positie van de fietser binnen de stad. Bv door natuurlijke fietsroutes hard of zacht te knippen voor de auto. Zijn er plannen om in het kader van de RSU 2040 deze strategie ook toe te passen op de natuurlijke fietsroutes naar onze buurgemeenten, bv de Zandweg/Harmelerwaard, Houtensepad, Oostoever Vecht e.d.?	Samen met de regio werken we aan een regionaal fietsnetwerk, waarbij de fietser snel en comfortabel zich kan verplaatsen. Dit is ook de inzet van de regio.

De trend waarbij individuele mobiliteit met de auto in eigendom vervangen gaat worden voor deeloplossingen en OV blijkt te keren, zeker op de termijnen van dit plan. De, weliswaar schonere, stillere en veilige auto blijft toch de enige realistische oplossing voor het overgrote deel van mobiliteit. De fiets biedt niet het bereik en het OV is inmiddels, aantoonbaar, door inefficientie en andere intrinsieke eigenschappen te duur aan het worden voor de belastingbetaler, met nog veel grotere toekomstige kosten in het verschiet. Dat Utrecht kiest voor bescherming en promotie van voetgangers en fietsers is toe te juichen, maar recente praktische aanpassingen op het gebied van mobiliteit lijken daar we teveel op te leunen. Het telt op tot keuzes zoals bijvoorbeeld de nieuwe Singels (een concept van haasje-over tussen auto en fietser waarbij veiligheid sterk ingeleverd is) of woonwijken waar autobezit onrealistisch en geforceerd 'teruggedrongen' moet worden d.m.v. het simpelweg weghouden van parkeeroplossingen. Er moet breder en realistischer, met de wetenschap en echte mobiliteitsexpertise als ondergrond, gekeken worden naar oplossingen. De auto blijft tot ruim na 2040 de beste oplossing die we hebben voor individuele mobiliteit. Dus een netwerk van goede in-/uitvalswegen, tot aan de binnenstad, en veel parkeergelegenheid, bij voorkeur ondergronds bij nieuwe wijken (helemaal bij appartementencomplexen) zijn onmisbaar om te kunnen groeien en (commercieel) relevant te blijven. Ter verhoging van de fiets- en voetgangersveiligheid dienen deze verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden te blijven, in letterlijke zin, zeker aangezien deze kwetsbare verkeersdeelnemers vaak zichzelf in gevaar brengen t.o.v. de automobilist door vrij en relatief onbelemmerd de verkeersregels en zelfbescherming niet heel serieus te nemen. Er moet een Utrecht zijn waar naast de fiets en voetganger óók de automobilist zeer welkom is (nogmaals, liefst met moderne, veilige, elektrische voertuigen).

Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en de straten rustiger en veiliger.
Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Ik vind het mooi dat er veel aandacht is voor bewegen, oa door fietsen en lopen. Wat mij persoonlijk wel opvalt is dat fietsers alle vrijheid krijgen, zelfs zover dat er nauwelijks nog gehandhaafd wordt op de verkeersregels. Door rood rijden is toch eerder regel geworden dan uitzondering. Waarom wordt hier relatief weinig aan gedaan? Ik denk nl. dat het helpt bij acceptatie van andere weggebruikers dat zij minder ruimte krijgen.

Het fietsgebruik groeit ongeveer 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat in 2040 75% meer fietsers zijn dan in 2015. Deze enorme groei vraagt om meer ruimte voor de fiets. Een van de pijlers hiervan is het inzetten op een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. (zie ook paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan 2040).

Waarom wordt er gericht om op 10 minuten afstand overal te kunnen zijn, wat vooral gericht is op veel mobiliteit. En niet op “decentrale hubs” waarmee hetzelfde bereikt kan worden en wat minder verkeersbewegingen betekent? Ik snap het echt niet.	Wat u betoogt wordt inderdaad gedaan. Er wordt ingezet op meerdere stadskernen, of zoals u het noemt decentrale hubs. Op deze plekken komen alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik. Ze komen daardoor dichtbij ieders woon- en werkomgeving. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. U snapt het dus juist heel goed, maar heeft 10-minuten wellicht opgevat als in 10 minuten door de gehele stad te kunnen reizen’
Waarom kunnen inwoners van Nieuwegein met de tram wel al om 06.00 op het Centraal Station zijn, terwijl de bus uit de Utrechtse wijk pas na 6 uur vertrekt? Mooi dat de bushalte straks op 10 minuten is maar als er geen bus rijdt heb je er nog niets aan...	Wij snappen uw frustratie, maar dit wordt niet in de RSU geregeld. Met vragen over dienstroosters openbaar vervoer kunt u terecht bij de OV bedrijven of de provincie.
Hoe staat het met de treinverbinding richting Almere. De verbinding is nu van een te lage kwaliteit voor de verbinding tussen deze 2 grote gemeenten. Mensen stappen , ook voor corona, over van ov naar de auto omdat de autoverbinding veel sneller en beter is.	Wij zijn het met u eens dat goede ov bereikbaarheid mensen stimuleert om de auto vaker te laten staan.
Mobiliteit: waarom staat er voor de NRU geen tunnel ingetekend? Dat zou heel goed passen in jullie strategie. Hij hoeft er nog niet in 2021 te liggen, je hebt er jaren de tijd voor	Er is al een lopend project met als doel de NRU te vernieuwen. Door aanpassingen aan de weg en verbetering van de doorstroming maken we de leefomgeving veiliger en beter en de overlast voor omwonenden minder. De NRU is het noordelijke deel van de Ring Utrecht. Een ondertunnelde NRU past niet binnen het mobiliteitsbeleid. (zie pag 100 van het mobiliteitsplan)
De focus ligt op wandelen, fietsen en OV. Worden huidige auto gebruikers dan ook benadeeld in het aankomende plan, en is het voor auto’s dus moeilijker?	Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Minder auto's in de straat gaat enkel als op slechts enkele minuten lopen zeer veel parkeergelegenheid gecreëerd wordt, inclusief snelle in-/uitvalswegen. Zijn die onderdeel van het plan?	In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand". *Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden*, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie.
Wat zijn de plannen voor uitbreiding van deelauto's?	We willen autobezit versneld laten veranderen naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Door voertuigen te delen worden ze beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor ze te stallen of te parkeren. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken (zie pag 60 van het mobiliteitsplan)
Even heel praktisch he, maar de mensen die een auto nodig hebben voor hun werk bijvoorbeeld, waar moeten die de auto kwijt?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
Mooi plan, minder auto's, maar er zullen toch ook veel auto's blijven. Waar laten we die?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. . In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
De stad laten groeien en gelijktijdig het aantal auto's terugbrengen. Betekent dit iets voor de huidige/toekomstige parkeernormen?	ja, dat staat beschreven in de module Parkeernormen van de parkeervisie.
Hoe verhoudt de toename van woningen zich tot verlaging/ gelijkhouden van het aantal auto's in wijken waar geen parkeerregulering is? (of te wel: waar gratis parkeren is en dus de parkeernorm geldt)	In de module Parkeernormen van de parkeervisie staan voorstellen voor het aanpassen van de parkeernormen. Wanneer sprake is van parkeeroverlast dan is invoeren betaald parkeren een middel om dat tegen te gaan (zie ook module aanpak betaald parkeren).

Er komen steeds meer fietsstraten (“auto te gast”). De afgelopen sneeuwweek heeft bewezen dat die straten extra vaak schoon gemaakt moeten worden om het fietsverkeer in stand te houden. Nu waren de meesten langdurig smerig terwijl ‘echte’ fietspaden snel en goed schoon waren. Eigenlijk ben ik tegen fietsstraten. Ik mag ook niet op de snelweg fietsen. Scheiden, niet combineren!	Voor de inrichting van een straat als een fietsstraat hanteert de gemeente de richtlijnen van CROW. Het gaat hierbij om straten die een belangrijke schakel zijn in het fietsnetwerk. Geen hoge autointensiteit op de desbetreffende weg daarbij een is vereiste.
Zijn die knooppunten routes ook d.m.v. van een soort tram/ lightrail/metro met elkaar verbonden	Het is onze ambitie om een tramverbinding tussen de knopen aan te leggen, te beginnen met een tramverbinding aan de oostkant en aan de zuidkant (zie ook paragraaf 5.2.5 Mobiliteit).
De stad zal relatief vergrijzen, zeker als er niet voldoende gezinswoningen komen. Wordt hiermee rekening gehouden, met name bij mobiliteit?	Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Meeste reizigers gebruiken een app voor reistijd met OV, als de spaken sneller blijven dan het wiel, dan zullen mensen via de spaken blijven gaan?	Apps worden aangepast aan nieuwe situaties. Daarnaast is snelheid een aspect.
Hoe zien jullie die tramroute tussen Station Lunetten, Rijkswaterstaat en Papendorp voor je? Het lijkt erop dat het complete buffergroen van Lunetten, de Utrechtse wijk met de hoogste geluids- en fijnstofbelasting, wordt opgeofferd .	Deze tramverbinding vraagt om een zorgvuldige inpassing. Dat is een van de opgaven van Utrecht Oost tot 2040 (zie pagina 145).
Ik heb zowel de RSU als de mobiliteitsvisie van Utrecht bestudeerd. Het valt mij daarbij op dat de connectie tussen beide ‘beperkt’ is, vooral mbt potentieel van duurzaam vervoer over water. Hoe wordt naast het OV/fiets/wandel/auto en daarmee traditionele WEGverkeer gebruik gemaakt van WATER? Juist voor een stad die gebouwd is op/om het water!	Efficiënter en schoner goederenvervoer, waarbij wij ook inzetten op vervoer over water is een van de doelen van het mobiliteitsplan. De gemeente zet in op stimulering van bevoorrading van winkels (in de binnenstad) en schone logistiek via goederenvervoerhubs. Een aantal vaarwegen zijn naast en overslagpunten onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water.

Ga nu eerst eens de bestaande fietsroutes onderhouden! Gaten in het wegdek. Geen voorrang op afslaand verkeer en vooral: zorg dat de verlichting brandt en blijft branden. Er zijn fietspaden aangelegd zonder verlichting. Schandalig!!	Het fietsgebruik in Utrecht groeit jaarlijks tussen de 3% en 5%. Dat betekent dat een schaalsprong fiets nodig is met meer fietsvoorzieningen die snel en comfortabel zijn. Onderhoud speelt hierbij een rol.
In de RSU blijft de polder Rijnenburg vrij van woningen. Is het naast verdichten niet logisch om ook Rijnenburg op te nemen als woonlocatie gezien de woningnood in Nederland. Hoe ziet de Gemeente Utrecht deze opgave?	De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).
U gaat verdichten met huizen en verkeer terwijl de stad het verkeer nu al niet aankan los eerst de huidige verkeerschaos aan	De verdere verdichting van de stad vraagt de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's. Het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit past binnen de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen". We zien nu al dat het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik.
Niet iedereen kan lopen en/of fietsen (ik ben gehandicapt), hoe gaat dat er straks uitzien, ook voor ouderen?	Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar.
In Lunetten staan parkeerterreintjes leeg en parkeert iedereen voor de deur, ook al zijn daar geen parkeerplaatsen. Is er wel onderzoek gedaan naar bereidheid om auto verder van huis te parkeren? Een van de redenen om voor de deur parkeren is auto inbraak op plekken waar minder zicht is. Mbt tram? Waarom keuze voor tram? Huidige tram rijdt vaker niet dan wel.	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand".

De regering, rijksoverheid maakt het aantrekkelijk om met de auto te rijden. Uitbreiding van snelwegen etc. Komt dit niet in conflict met deze plannen? Hoe krijgen jullie de rijksoverheid mee?	Het Rijk wil dat Nederland bereikbaar blijft. Daartoe wordt geïnvesteerd in wegen, spoorwegen en vaarwegen. Wij werken samen met Rijkswaterstaat. Zo willen we met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring, onder meer door het aantal auto's in de spits te verlagen (zie pag 100 van het Mobiliteitsplan).
De aansluiting vanaf de ring naar zuilen is steeds verkeers intensiever, langs deze weg wonen heel veel mensen. hoe past dit binnen de RSU? rekening houdend met de stadsboulevard. we maken ons zorgen om sluipverkeer, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit rondom deze straten, de aanpassingen zijn in sommige gevallen een extra belasting voor de wijken.	We begrijpen uw zorgen. Het is onze inzet om het autoverkeer niet verder te laten groeien.
Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?	Door verdichting en transformatie is er ruimte voor extra programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP. De gemeente ontwikkelt momenteel een gebiedsvisie voor USP.
hoe wordt Amelisweerd meegenomen in de plannen tot 2040?	Met de (verdere) ontwikkeling van het USP en Lunetten-Koningsweg zal de druk op de recreatiegebieden in de oostkant van de stad verder toenemen. Daarvoor is in de RSU opgenomen dat het landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten wordt uitgebreid: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.
Waarom staan in de tabel op p.160 geen werkplekken in Overvecht? Als er ergens werkplekken nodig zijn is het in Overvecht, waar de werkloosheid het hoogst is van de stad. Ik vind het echt onbegrijpelijk als je wilt dat met de groei van woningen ook werkplekken moeten stijgen	Deze tabel geeft enkel de arbeidsplaatsen op de grotere werklocaties weer. Daarnaast komt een groot gedeelte van de nieuwe arbeidsplaatsen in de wijken zelf. De omvang van de bedrijven/banen is echter veel kleiner. Denk aan onderwijs, zorg, maatschappelijke dienstverlening, detailhandel en andere banen. Omdat deze verspreid zijn over de gehele stad (en dus ook in Overvecht) zijn deze niet apart opgenomen in de tabel. In de definitieve versie van de RSU zal dit worden aangepast.
Wordt het gebied waar de waterzuivering ligt (grens Overvecht/Ondiep) ook volgebouwd met woningen? En zo niet, wat wordt daar dan gebouwd?	Er wordt een tijdelijke invulling gegeven aan het zuidelijk deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies. Ook wordt er een onderzoek gestart voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.

Overvecht is al groen en we hebben alles al binnen 10 minuten. Ik zie dat verdichten hier ten koste gaat van licht, lucht en ruimte en waardevol groen. Hoe houden jullie rekening met de cultuurhistorie en sterke punten van de stedebouwkundige opzet van onze wijk.	De cultuurhistorie en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven.
Ik zie niet wat het beleid is tot 2030. Wat is nu het beleid vanaf nu tot 2030?	In deze nieuwe RSU kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst. Er staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke gevolgen van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030 Tot 2030 gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd. In deze RSU zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur (zie hoofd Hoofdstuk 7 Uitvoeringstrategie van de RSU 2040).
Ik zie in het plan geen extra sportvelden op daken zoals bijvoorbeeld op de ikea, Waarom niet? Het zou een mooie oplossing zijn voor het sportruimte tekort.	Dat zou zeker kunnen, want dit is inderdaad een mooie oplossing voor het ruimtetekort. Maar vraagt natuurlijk ook een grote investeringen en eisen aan de gebouwen qua oppervlak en constructie. Daarom is dit nog niet concreet benoemd in de RSU, maar wanneer zich een kans voordoet dan gaat de gemeente hier zeker naar kijken hoe die kan worden benut.
De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sportcapaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.

Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt
Worden sportfaciliteiten per deelgebied waar wordt gebouwd parallel daaraan verwezenlijkt? Of worden die sportfaciliteiten eerder opgeleverd dan de woningen?	We proberen dit in ieder geval gelijktijdig te realiseren bij voorkeur eerder. Hoe we dit kunnen doen werken we uit in een implementatieplan.
Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat er nog gesport kan worden op de knooppunten van de groei (bijvoorbeeld het USP)?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.
Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).	Nee de RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport staat hier niet in.
sporten op de daken van de Jaarbeurs. Doen!	Momenteel wordt gewerkt aan een omgevingsvisie Jaarbeurs. Binnen deze ruimtelijke ontwikkeling kan ook gekeken worden naar Sport op het daken van de Jaarbeurs.
Is het mogelijke bestaande (huur-)woningen met bouwaanpassingen bewoonbaar te maken voor twee een-persoonshuishoudens. Ik hoorde dat veel ouderen in veel te grote woningen blijven wonen door gebrek aan alternatieve woonruimte.	Utrecht kent een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij zouden graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten.

Is het waar dat steeds meer winkels in de binnenstad blijvend leeg komen te staan? Kunnen die een woonbestemming krijgen (voor ouderen/studenten bv) Dezelfde vraag voor kantoorpanden in de stad Utrecht...	We kijken altijd naar mogelijkheden om panden naar wonen te transformeren. Tegelijk moeten we altijd oog houden voor voorzieningen zoals winkels en werken. Zonder deze voorzieningen is het niet prettig wonen. We streven naar een balans.
Hoeveel studenten woningen komen erbij?	Om uiterlijk in 2030 een evenwicht te bereiken in vraag en aanbod zullen de gemeente, UU, SSH en andere huisvesters zich inzetten voor de start bouw van nog eens 2.000 structurele eenheden bovenop de bestaande planvoorraad van ongeveer 3.500 eenheden (inclusief 400 tijdelijke eenheden). Daarbij hanteren we een netto berekening (dus gerealiseerde aantallen met aftrek van verlopen eenheden (sloopcomplexen en tijdelijke eenheden)
Gezinnen willen graag een huis met een tuin (uitzonderingen daargelaten). Worden die ook gebouwd in de vier nieuwe stadscentra? Of is daar een extra uitleglocatie voor nodig?	In samenwerking met de regio is een onderzoek uitgevoerd naar de kwalitatieve woonbehoefte. Dat onderzoek laat zien dat de grootste vraag uitgaat naar een stedelijk woonmilieu. In de gebiedsontwikkelingen die we de komende perioden opzetten zullen naar mogelijkheden om woningen voor gezinnen te bouwen, die ook passen bij de woonbehoefte. In hoofdstuk 5.3 hebben we dit verder toegelicht.
Mooi al die vergezichten, maar veel mensen kunnen op dit moment geen betaalbare woning vinden. Maken jullie ook prestatie afspraken om op korte termijn meer nieuwe woningen te bouwen? En zo ja, op welke termijn?	Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen
Vastgoed ontwikkelaars en sociale cooperaties bouwen veel, in hoeverre krijgen initiatieven de kans. Bijvoorbeeld ouderen. En in hoeverre past deze Visie met de winstjargon van ontwikkelaars en de afgestoten verantwoordelijkheid van de cooperaties (alleen bouwen)	De gemeente Utrecht heeft een Kwartiermaker woonconcepten aangetrokken. Deze kijkt naar kansen in bestaande gebiedsontwikkelingen voor bewonersinitiatieven en innovatieve woonconcepten. Ook kan hij mensen helpen die over een locatie beschikken de juiste richting wijzen om plannen tot uitvoering te brengen.
Er wordt aangegeven dat er juist combi-functies wonen&werk zijn, ik zie daar juist vanuit logistiek/bouw nog geen echte aanknopingspunten. Hoe worden die functies gecombineerd?	We streven naar een gemengde stad waar verschillende functies worden gecombineerd. Dat gebeurt op verschillende manieren: van verschillende functies in een gebouw, een woonwijk met ruimte voor bedrijvigheid tot een gebied met zowel kantoor- en woongebouwen.

Studenten wat meer bij de Uithof laten wonen, dat zorgt ook voor minder druk op de infrastructuur en mobiliteit. Dat zie je in meer wereldsteden. Ook prettig voor hen ... ze ontmoeten elkaar etc...	We zien mogelijkheden om rondom het USP een fors aantal studentenwoningen toe te voegen. Dichtbij de onderwijsinstellingen die daar gevestigd zijn.
De woningen met een tuintje zijn nu niet en nooit niet betaalbaar voor de lagere inkomens	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.
Hoeveel woningen zijn in Leidse Rijn, Veldhuizen en Vleuterweide gerealiseerd per 1-1-2021?	De bestaande woningvoorraad van Veldhuizen en Vleuterweide (subwijk) bedraagt 9.739 woningen. Leidsche Rijn (wijk) bevat 16.649 woningen. Via deze link treft u de groei van de woningvoorraad van de afgelopen 5 jaar in de subwijken van Leidsche Rijn. (bron: wistudata.nl)

Ik hoor zeggen dat er ruim voldoende woonruimte is voor gezinnen met kinderen, oa huizen met tuin. Tegelijkertijd zie ik om mij heen dat er meer en meer studio's en appartementen komen (bijv. door verbouw van oude schoolgebouwen). Ik zie dat hierdoor ook een hogere druk op de omgeving ontstaat, en dat de woonomgeving anoniemer wordt. Er is bij dit soort woningen meer verloop dan bij gezinswoningen, en mensen in de buurt kennen elkaar daardoor slechter of zelfs niet. Dat draagt niet bij aan een goede en leefbare woonomgeving. Wat is de balans waar naar gestreefd wordt? Kan daar een getal aan gekoppeld worden?	Er bestaat geen eenduidig cijfer voor 'omgevingsdruk'. Wel is Utrecht de leefbaarheid en vitaliteit van wijken sinds vorig jaar actief gaan monitoren. Deze kennis wordt in gebiedsontwikkelingen betrokken. Daarnaast kijken we op welke wijze we in nieuwcomplexen/blokken binnen gebiedsontwikkelingen een nieuwe versie van de ouderwetse 'hofjes' kan realiseren om 'anonimiteit' te voorkomen. Bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke tuin of ruimte op te nemen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. In de bestaande stad worden bestaande woningen omgezet naar kamers en gesplitst. Daardoor komen er meer mensen in een buurt wonen en kan de leefbaarheid anders worden ervaren. Om de leefbaarheid in gebieden te borgen is sinds 2019 de leefbaarheidstoets onderdeel van de vergunning voor omzetten en splitsen. Het transformeren van gebouwen leidt overigens niet per sé tot een grotere druk op de omgeving; er ook een bestaande situatie.
Is er ruimte voor woningen met grote gezinnen en of met een kleine portemonnee?	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.

Bijlage 3

Inbreng van de DNU op de RSU 2040

VRAGEN

1. Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.

2. Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.

3. Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?
Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.

Inbreng om mee te geven:

1. Koers
- Houd lange termijnvisie vast, blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2. Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3. Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4. Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aan RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor OV, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Bijlage 4

Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

De bijeenkomst startte met een presentatie over de RSU 2040 waarbij het thema Werken werd uitgelicht.
Deelnemers spreken zich uit over de korte reactieperiode. Ondernemers en bedrijventerreinen hebben ook doorlooptijd nodig om tot een gezamenlijk standpunt te komen, zes weken is erg kort. De inspraakperiode van 6 weken ligt helaas vast, we hebben er geen invloed op om deze periode te verlengen. Een paar oplossingsrichtingen om toch te kunnen reageren:

- Ondernemers(-vertegenwoordigers) kunnen extra in gesprek met Jesse van Elsberg, waarbij het mogelijk is in te zoomen op de specifieke situatie van de ondernemers of een bepaald gebied. Interesse? Neem dan contact op met ruth.van.der.kam@utrecht.nl.
- Het is niet nodig om specifiek op de inhoud van de RSU te reageren. U kunt ook aangeven welke bedrijfs-/gebiedsbelangen u heeft en dat u het belangrijk vindt dat deze meegenomen worden in de RSU. Inspreken kan door een e-mail te sturen naar: rsu@utrecht.nl. Geef daarbij altijd uw naam (met eventueel organisatie), adres, postcode en woonplaats door.
- Het is ook goed ook om te weten dat de RSU een koersdocument is dat de kaders biedt voor de uitwerking van andere plannen zoals gebiedsvisies en bestemmingsplannen. Ook bij deze plannen is inspreken mogelijk.
- Meer informatie over de RSU en de inspraakprocedure staat op: utrecht.nl.RSU 2040.

Terugkoppeling deelsessies

Kantoren

- De kantorenmarkt is fors in verandering, het karakter van kantoren verandert, ontmoeting wordt belangrijk. De meningen wisselen over wat dit dan precies betekent voor onze sturing en regie op het programma. Het gesprek met de stad is van belang. Haal zoveel mogelijk informatie op bij verschillende partijen en belangenbehartigers. Deelnemers geven aan dat het ook nodig is om -gezien de groei van het aantal arbeidsplaatsen- met de provincie in gesprek te gaan. Uit de gesprekken blijkt dat het best een lastig onderwerp is waar je op verschillende manieren tegenaan kunt kijken.
- Er is veel aandacht voor circulariteit en duurzaamheid in de RSU. De vraag is of dit thema's zijn die zichzelf regelen of dat je daar vanuit de overheid op moet sturen.
- Er werd aangegeven dat het belangrijk is om partijen die kwaliteit willen toevoegen voldoende ruimte te bieden. Nu zijn er vaak restricties, zoals de voorverhuureis. Deze eis maakt het lastig om locaties te ontwikkelen, want een gebouw gaat pas leven als het in aanbouw is en je er fysiek rond kan lopen. Ook gaven deelnemers aan dat er flexibele ruimte nodig is, waarbij het mogelijk is om kantoren neer te zetten op verstandige plekken waar dat nodig is.
- Goede bereikbaarheid is een aandachtspunt. Kantoren moeten op een adequate manier goed bereikbaar zijn. Het is belangrijk om goed na te denken over ontsluiting van Utrecht, waarbij het noodzakelijk is om het centrum op de lange termijn te ontlasten.

Retail

Een deelnemer gaf aan dat de ambitie van de RSU mooi is en Utrecht aantrekkelijk en toegankelijk maakt voor nieuwe bewoners. We hebben besproken wat in het kader van de 10-minuten-stad voor voorzieningen nodig zijn in de toekomst. Daarbij is het belangrijk om de fijnmazigheid te borgen (boodschappen en voorzieningen dichtbij) en zorg te dragen voor de juiste functiemix. Soms vraagt dat ook specialisatie op basis van

de karakteristiek van het winkel-/voorzieningengebied. Inzet op beleving en passende marketing/promotie. Hoe omgaan met intensivering van bebouwing? Veelal hoogbouw, wat vraagt om aantrekkelijke plinten te realiseren. Daarbij kan een veelheid van functies ingezet worden: van bedrijvigheid, sport en maatschappelijk, tot cultuur en horeca. Combinaties achten we haalbaarder dan monofunctionele invulling. Uitdagingen zijn er ondermeer ten aanzien van het mobiliteitssysteem; bijvoorbeeld de transformatie naar elektrisch en zelfrijdend vervoer.

Bedrijventerreinen
In deze deelsessie is een aantal vragen beantwoord:

Wat zijn de plannen in Lage Weide tegen het spoor (4e kwadrant)?
Dit is een knooppuntontwikkeling (RSU) met intensivering bij Leidsche Rijn (met op termijn een intercitystation punt, niet met wonen). Het uitgangspunt hier is kantoren, bedrijven eventueel gecombineerd met leisure en onderwijs. Door het stapelen van functies kun je inzetten op intensivering/meer werkgelegenheid, in dit geval in combi met leisure en onderwijs (Lage Weide als leerwerkgebied). In de visieontwikkeling gaan we kijken naar de exacte invulling.

Past de magazijnverhuur van bouwmaterialen in de plannen?
Dat is mede afhankelijk van de werkgelegenheid die het oplevert. Aan de hand van een visieontwikkeling op het 4e kwadrant kunnen we kijken of zittende bedrijven zijn in te passen of gecombineerd kunnen worden met andere bedrijfsfuncties.
En hoe wordt circulair/duurzaam bouwen gerealiseerd?
Utrecht is bezig met de circulaire bouwhub-ontwikkeling op Lage Weide. De gemeente wil naast Lage Weide en werkspoorkwartier ook Strijkviertel ontwikkelen tot circulair duurzaam ecosysteem.

De ruimte is krap in Utrecht, het kan allemaal maar nét, waarom is er niet ruimer gepland. Er is een spanningsveld met mobiliteit, hoe wordt ondernemerschap hier recht gedaan?
De ruimte is inderdaad schaars, daarom zetten we in op intensivering en kijken we naar bedrijven met meerwaarde voor de stad. Ook kijken we samen met de regio hoe we dit kunnen invullen/oplossen. Mobiliteit is noodzaak. Neem Merwedekanaalzone: dit kan niet ontwikkeld worden zonder goed OV. Daarbij geldt dat eerst het OV op orde moet zijn voordat we daadwerkelijk kunnen ontwikkelen. We zijn hiervoor ook afhankelijk van investeringen vanuit het Rijk en werken dus ook samen met het Rijk. Intensivering vindt plaats samen met marktpartijen, als gemeente zijn we faciliterend. We hebben elkaar zeker nodig. Mobiliteit is een groot vraagstuk waarbij we duidelijk moeten inzetten op volgordelijkheid.

Welke bedrijvigheid wordt er op Utrecht Science Park ontwikkeld? En hoe zit het hier met de mix werken/wonen?
Op USP zetten we in op intensivering (en transformatie) van R&D bedrijvigheid op het gebied van life sciences (dit is de focus -en de kracht- van USP). Er komen extra woningen, maar alleen gericht op studenten en USP-gerelateerd wonen (zoals expats en verpleegkundigen).

Wat gaat er precies gebeuren in Kanaleneiland (deelgebied 6)? Bereikbaarheid is ook daar een groot (groeiend) probleem is.
Deelgebied 6 zal worden getransformeerd naar woon-werkgebied met een stevig aandeel voor werken. De insteek is om het aantal vierkante meters kantoorruimte, en daarmee de werkgelegenheid, te behouden. Ook hier is een goede ov bereikbaarheid essentieel.

Blijft de bedrijvenfunctie van Oudenrijn dezelfde?
De bedrijvenfunctie van Oudenrijn blijft behouden. Daar waar ruimte vrij komt kunnen we, mede op initiatief van en in samenwerking met eigenaren, inzetten op intensivering.

Bijlage 5

Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

De volgende vragen zijn tijdens de bijeenkomst gesteld en beantwoord:

- Betekent dit dat de RSU 2030 volledig vervalt?
- Waarom ontbreekt de auto in dit document?
- Is er ook een inventarisatie van wensen van de bestaande verenigingen? Met betrekking tot uitbreiding maar ook nieuwe ontwikkelingen?
- Is er ook een beeld van de leeftijden van nieuwe sporters? Kunnen we bijvoorbeeld veel student & starters verwachten? 35+ of 55+? Goed om te weten en rekening mee te houden bij vernieuwing /uitbreiding van het sportaanbod
- Wij zijn een voetbalvereniging en willen weten waar we de toekomst rekening mee moeten houden.
- En is er een visie omtrent het roeien? De roeibaan in Rijnenburg is ingetekend.
- Ben benieuwd naar de zwembaden. Grote vraag voor zwemmen en waterpolo.
- Hoe wordt gestimuleerd om ook sportief naar een sportlocatie te komen
- Hoe zit het met de ontwikkeling van skateparken voor de jeugd. Ik zie dat niet terugkomen in de RSU. Wat kunnen de skateboarders in de toekomst verwachten?
- Is er een concreet plan om de belangen van ongebonden sporters in kaar te brengen, en daar concreet vorm aan te gaan geven? Hoe maken we de stad aantrekkelijk voor de ca 100.000 hardlopers in de stad? De 10-duizendenracefietsers?
- Ik zie dat er erg uitgegaan wordt van multifunctioneel ruimtegebruik. Dit valt met topsport vaak niet te rijmen. Waarbij een ruimte juist toegespitst moet zijn op een enkel doel. Is hier ook ruimte voor opgenomen in het plan? Of wordt er vooral gefocust op breedtesport in RSU 2040?
- Met welke verdere input vanuit de verenigingen zou verdere ontwikkeling van de RSU 2040 geholpen zijn?
- Op welke manier wordt de impact van de huidige tijd meegenomen in toekomstige ontwikkelingen op het gebied van sport? Denk aan origine binnensporten toch meer laten plaatsvinden op buiten accommodaties of plekken faciliteren of aanpassen. Inzetten op samen sporten voor volwassenen door meer sport in kleinere groepen of individueel te faciliteren.
- Is er een beeld van sporten die nu nog niet/niet meer in Utrecht kunnen worden beoefend?
- Wordt er rekening gehouden met verlichting? Zodat velden en parken goed ’s avonds gebruikt kunnen worden.
- De ongebonden sporters zoals racefietsers vragen veel ruimte. Dat is mooi maar veiligheid is ook van belang. Houdt ook rekening met andere gebruikers zoals wandelaars, hondenbezitters, etc. Is specificeren van de inrichting niet beter?
- Zou je sport in de openbare ruimte sport niet in barcode scheiden van verkeerstromen?
- Als lopende ontwikkelingen niet lekker stroken met de nieuwe visie, hoe gaan we daar dan ondertussen mee om?
- Hoe gaat het als zo’n visie in de praktijk wordt uitgewerkt en wat blijft er dat nog over als de politiek daar doorheen gaat? Bijvoorbeeld de lessen uit de gebiedsontwikkelingen van Leidsche Rijn (maar in A’dam ook IJburg) Uiteindelijk werd daar het aantal kinderen tov accommodaties onderschat en lijkt het er op dat de financiële component de boventoon voert tov de oorspronkelijke visie.
- Als jullie namens ons een reactie sturen laten jullie dan weten wat de reactie gaat worden?
- Hoe verhoud zich de ontwikkeling van de sprot in Oost in relatie tot verbreding A27 waardoor veel groen verdwijnt en milieu verontreinigd? Vooral in relatie tot sportvelden die aan A27 grenzen.

Bijlage 6

In deze bijlage zijn alle ingediende inspraakreacties op de RSU 2040 zoveel als mogelijk letterlijk opgenomen. Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.

Inspraak-nummer	**Inspraakreactie** Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	**Beantwoording** Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	Mooie ambitie. Maar zou het een toegevoegde waarde zijn als er ruimte wordt opgenomen voor het goederenvervoer en hubs in én om de steden én aan het water? Ben geen expert maar kijkend naar de omgevingsvisies & mobiliteitsplannen van Gemeente Nieuwegein & Gemeente Utrecht zou je verwachten dat hier praktische koppelingen én slimme verbanden onderling zouden zijn. Net als […] zocht ik naar ruimte voor stadslogistiek maar ook naar hubs, assemblageruimtes, circulaire economie, waterwegen en inderdaad lijkt het dat in deze steden in concept nog geen ruimte maken-houden voor lokale bevoorrading, hubs en assemblages in toekomst. In de mobiliteitsplannen van Utrecht en Nieuwegein staat iets over transport over water; er lijkt meer ruimte voor lokale bevoorrading in de toekomst. Het lijkt erop dat gemeentes vervoer over water wel gaan herwaarderen. Voorbeelden: Eelco Eerenberg: schonelucht ambas-sadeurbinnenvaart en Nieuwegeinse motie vervoer over water bieden kansen. Zie ook inspraakreactie 96 .	Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart. Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samen-werking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied. Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan heb-ben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

2	Allereerst lof voor de toekomstgerichte totaalbenadering.	Dank.
2	Als inwoner van Lunetten heb ik de volgende opmerkingen: 1 Energiebeleid Lunetten (pg. 116): In de plannen is geen stadsverwarming voor Lunetten voorzien. In het noordelijk deel van Lunetten bevinden zich echter veel middelhoog-bouw complexen. Individuele warmtepompen zijn hiervoor geen optie en verwarming middels elektriciteit vraagt extreme investeringen in isolatie van de bouwkundige schil in deze relatief matig geïsoleerde en complexe gebouwen met complexe VvE's.vEen passend alterna-tief dient geformuleerd te worden voor de wijk Lunetten, voordat de-finitief wordt besloten over het stadsverwarmingnet in de stad.	1 Energiebeleid Lunetten In de RSU staat dat er ruimte gereserveerd wordt voor onder andere warmtenetten. Wat in dit verband passend is wordt nader uitgewerkt in de transitievisie warmte en nog concreter in de daaropvolgende wijkuitvoeringsplannen
2	2 Hoogbouw 'Knoop Lunetten / Koningsweg' (pg. 117): De term 'leesbaar' wordt niet gedefinieerd. Wat wordt daarmee pre-cies bedoeld? En voor welk schaalniveau en welke vorm van mobili-teit? Een gebouw hoeft niet XL of L te zijn om de knooppuntfunctie ervaar-baar te maken. Bovendien levert XL of L hoogbouw niet per definitie de hoogste dichtheid vanwege de daaraan verbonden ruimtelijke en (verkeers)technische randvoorwaarden. Veel deskundigen wijzen hierop. Zie ook onderstaand artikel van Friso de Zeeuw: https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/de-hoogbouwleugen/ Modellenstudies m.b.t. bouwhoogte en bebouwingsdichtheid zijn noodzakelijk voordat beleid voor deze locatie wordt vastgesteld.	2 Hoogbouw Knoop Lunetten/ Koningsweg De term leesbaar heeft betrekking op het stadssilhouet en daarmee de uitstraling/uiterlijke verschijningsvorm van de stad als geheel. In de RSU kiezen we ervoor om de inzet van hoogbouw te koppelen aan de OV-knopen. Dit zijn tevens de plekken waar een groot deel van het stedelijke programma landt. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een middel om in hoge dichtheden te bouwen. Dit is nadrukkelijk niet de enige typologie waarin er in hoge dichtheden gebouwd kan en zal worden. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoor-waarden er binnen deze gebieden met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.

2	3 Hoogbouw ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ (pg. 118 / 119): Consequenties van intensieve hoogbouw (XL) en hoge dichtheid op de kwaliteit van de directe omgeving lijken onvoldoende onderzocht. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd voor verdere ontwikkeling, maar modellenstudies naar effecten op de omgevingskwaliteit zijn noodzakelijk voordat dergelijk beleid wordt vastgesteld.	3 Hoogbouw Knoop Lunetten / Koningsweg vervolg In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder de knoop Lunetten/Koningsweg met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Hierbij zal ook worden ingegaan op het sociale aspect van hoogbouw. Welke voorzieningen en woningtypen zijn in hoogbouw denkbaar en mogelijk, en hoe kan hoogbouw aantrekkelijk worden voor zoveel mogelijk verschillende doelgroepen?
2	4 ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ en ‘Verdichting rondom de As van Lunetten’ (pg. 147 punt 2 / pg. 148 kaart): Hoe verhouden de vlekken zich tot de bestaande bebouwing, die er deel van uitmaakt? Deze bebouwing heeft op dit moment woon- en kantoorfunctie, naast diverse publieke functies. De woningcomplexen zijn in het algemeen zowel corporatiebezit als (in toenemende mate) particulier bezit, vaak gemengd (z.g. “gespikkelde” VvE’s). Voor de huidige eigenaren is het met oog op de toekomst van belang dat er duidelijkheid ontstaat over de precieze intenties. Twijfels over de toekomst zullen de motivatie om op korte termijn noodzakelijke investeringen te doen voor instandhouding en verduurzaming remmen en de toch al ingewikkelde VvE-processen ondermijnen. Verpaupering dreigt daardoor, zoals die in de jaren 60/70 in de oudere wijken ook aan de orde was.	Knoop Lunetten / Koningsweg en verdichten rondom As van Lunetten Hoe invulling wordt gegeven aan de vlekken en wat dit betekent voor de bestaande bebouwing wordt nader onderzocht in een gebiedsuitwerking, die volgt na vaststelling van de RSU. Die zal meer inzichten geven over de verdere invulling van deze knopen.

	Nadere definitie / afstemming van de locaties op korte termijn is noodzakelijk.	
2	5 Groene zoom / bufferpark langs A27 en A2 (pg. 147 punt 5 / pg. 148 kaart): Deze groene zoom vormt een belangrijk onderdeel in de fijnmazige groenstructuur van Lunetten. Recreatief en ecologisch is deze zoom van groot belang voor de wijk. Door de aanleg van het OV-traject komt de kwaliteit van dit gebied sterk onder druk te staan. Waarborg voor de kwaliteit daarvan en daarmee de leefbaarheid van de wijk ontbreekt, ondanks de intenties tot behoud.	Groene zoom buffer park De locatie van de OV-ring is indicatief en wordt nog nader onderzocht. Daarbij vormt de bestaande kwaliteit van de omgeving een belangrijk uitgangspunt. Wij willen natuurlijk dat nieuwe infrastructuur daar zo min mogelijk afbreuk aan doet. Wij zullen de volgende zin toe te voegen aan pg. 147/punt 5: Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.
3	Zonnepanelen Haarrijnseplas Ik begrijp dat de gemeente eilanden met zonnepanelen wil aanleggen in deze recreatieplas. Vraag 1: kunnen die panelen niet worden ingebouwd in gebouwen e.d. buiten de plas. Ik vind het landschapsvervuiling.	Zonnepanelen Haarrijnseplas 1: Er zullen ook zonnepanelen worden gelegd op alle gebouwen in de woonwijk Haarrijn, maar dat is niet voldoende om een energieneutrale wijk te realiseren, daarvoor is ook de energie van zonnepanelen op de Haarrijnse plas nodig. Er komt een rand met planten rondom de eilanden, zodat deze goed ingepast worden.
3	Vraag 2: is er rekening gehouden met kinderen die op de plas met bootjes willen varen of zwemmers die de plas willen oversteken. Of worden we geëlektrocuteerd?	2: Er blijft naast de eilanden voldoende ruimte over om de plas over te steken. Eén van de voorwaarden voor de plaatsing van de zonne-eilanden zal zijn dat deze niet toegankelijk zullen zijn en om de veiligheid van recreanten te waarborgen.

4	Ik word hier wel warm van. Wat fijn in zo'n ongelofelijk mooi land te leven waarin we zulke plannen kunnen uitdenken. Het is een voorrecht. Veel succes bij de uitvoering.	Dank voor het compliment.
5	Allereerst wil ik u complimenteren met dit document: de rode lijn van verdichten, meerkernigheid, kwaliteit toevoegen in de openbare ruimte en verduurzamen zijn denk ik de opgaven die inderdaad centraal moeten staan. Ook de uitwerking naar wijken toe is fijn: opgaven zijn al afgewogen en in relatie tot elkaar op de kaart gezet. Dat maakt de RSU al best concreet is haar opgaven. Tenslotte vind ik de stap om eindelijk eens echt in een wijk als Overvecht te investeren heel goed.	Dank voor het compliment
5	1. Hoe gaan we dit doen? Veel vaag taalgebruik wanneer het om uitvoering gaat. "de gemeente gaat werken", "we werken samen", "we zitten aan tafel", wat betekent dit? Hoofdstuk 7.2 is wat mij betreft een uitzondering hierop: zo'n plan verwacht je eigenlijk ook bij de "kleinschalige verdichting in de bestaande wijken", de energietransitie, de ambitie om de auto's de stad uit te krijgen (verdwijnen die parkeerplaatsen vanzelf?) en de openbare ruimte klimaatadaptief te maken. Het liefst natuurlijk als één strategie, zodat er ook nog een gesprek mogelijk is wanneer wijken "aardgasvrij" worden of worden verdicht: wat krijgen mensen ervoor terug?	1. Hoe gaan we dit doen De RSU bevat de hoofdlijn van de uitvoeringsstrategie. Na vaststelling in de Raad zal deze strategie meer gedetailleerd worden uitgewerkt.

5	2. Rol van initiatief in de stad. In de lijn van het vorige punt: Het toppunt van vaag taalgebruik is in het hoofdstuk "samen werken aan de stad". Wat staat hier nou? Wat ik mis: rol van zelfbouwers, coöperatieven, andere vormen van gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt (neem een voorbeeld: Zelfbouwkavels (amsterdam.nl)). zowel faciliterend, sturend, leidingnemend.	In deze paragraaf staat beschreven dat ook marktpartijen en andere initiatiefnemers samen met de gemeente aan de stad werken en dat de gemeente dat ook wil faciliteren. Onze inzet op Wonen, waar onder aandacht voor bewonersinitiatieven, coöperatieven, gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt, maakt onderdeel uit van onze Woonvisie Utrecht beter in balans. Zo heeft Utrecht op basis van deze visie een kwartiermaker aangesteld voor het stimuleren van nieuwe woonconcepten en bewonersinitiatieven.
5	3. Inclusieve stad. Wanneer je dit vertaalt naar ongelijkheid gaat dit in de kern om toegankelijkheid. Hoe zorgt deze RSU voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de stad? Het lijkt alsof de enige redenering is: als we meer bouwen, wordt de stad toegankelijker. Dat lijkt inmiddels behoorlijk achterhaald, dus kan het pakket aan maatregelen niet wat uitgebreider? Of in ieder geval de redenatie?	Onze aanpak is inderdaad breder dan bouwen. We zien deze inspraakreactie dan ook als aanmoediging van onze inzet zoals we die in de Woonvisie, Utrecht Beter in balans hebben opgenomen. Een van de (vijf) speerpunten uit de woonvisie richt zich op het beschermen van de bestaande woningvoorraad. Bijvoorbeeld tegen het ongebreideld omzetten en splitsen van woningen, een goed verhuurschap, antispeculatie bedingen en zelfbewoningsplichten bij nieuwbouw enz. We moeten ook realistisch zijn. De oorzaak van de druk op de Utrechtse woningmarkt is het ontbreken van voldoende woningen. Dat kunnen we alleen oplossen door via nieuwbouw en transformatie woningen toe te voegen.
5	Daarnaast heb ik een aantal wat kleinere punten en vragen die de RSU bij mij oproept: a. Circulair 1. Wat verstaan jullie daaronder?	a. Circulair 1. Grondstofstromen zo ontwerpen dat bij de ontwikkeling van de stad er geen negatieve impact ontstaat op het gebruik van de stad, z’n omgeving en de aarde.

5	2. Jullie koppelen de circulariteitsopgave nog niet aan de energietransitie, waarom niet?	2. Binnen de gemeente is afgesproken om de zoveel mogelijk samen op te trekken als het gaat om de circulaire opgave en energietransitie. Zo wordt bij de actie uit het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 om circulair bouwen in te zetten bij 20 gebiedsontwikkelingen en projecten ook energiezuinig bouwen betrokken en wordt circulariteit ook uitgewerkt bij het ingestelde Energieloket.
5	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Klimaatadaptatie bestaat uit 4 thema's, waarvan er 2 missen in deze strategie. Zijn droogte & waterveiligheid niet van belang voor Utrecht? Dat lijkt me sterk toch?	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Natuurlijk zijn droogte en waterveiligheid van belang voor Utrecht. Droogte valt onder de sponswerking die wordt benoemd in de RSU in 5.2.1 en waterveiligheid is een thema dat regionaal wordt opgepakt door de VRU en het netwerk Water en Klimaat. Als gemeente zijn we hierbij aangesloten en denken we mee. Daarnaast hebben we de thema’s hitte en wateroverlast beter in beeld.
5	3. Hoe gaan we zorgen dat we de groei van de stad opvangen binnen de "planetaire grenzen" en wat is dus (1 strategie) de rol van biobased materialen?	3. Biobased grondstoffen en -materialen zoals bijvoorbeeld hout spelen een steeds belangrijkere rol bij een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onder andere bij de 60.000 nieuwe woningen die we nog in de stad zo duurzaam mogelijk willen bouwen. Utrecht heeft op 10 februari ’21 het landelijk convenant ‘City Deal Circulair en conceptueel bouwen’ ondertekend. Biobased bouwen is daarbij één van de drie speerpunten. Ook wordt er voor de stad en regio gewerkt aan een advies over duurzaam gebruik van hout in de bouw.
5	4. Wat betekent "de gemeente gaat werken aan andere manieren van regelgeving en techniek" wat staat hier?	4. Circulaire economie past soms niet goed binnen de bestaande regelgeving. Daar waar dat nodig en ook mogelijk is zullen zowel landelijk als in de stad regels worden aangepast. Ook worden er ‘technisch’ nieuwe methoden uitgeprobeerd. Onder andere bij de:

		• Omgevingsvisie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Strijkviertel waarin is geformuleerd dat er circulaire bedrijven kunnen komen, circulaire gebouwen worden gerealiseerd en openbare ruimte circulair wordt aangelegd; • De circulaire uitvraag bij tenderen ten behoeve van een bouwplanontwikkeling; • De circulaire inkoop van de gemeente zelf. Bij da laatste wordt steeds meer de samenwerking uitgevraagd in plaats van een product. Dit doen we om samen met marktpartijen uit te komen op de meest innovatieve circulaire oplossing.
5	c. Luchtkwaliteit: maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren worden nu alleen genoemd bij digitalisering. Natuurlijk zit hier ook de hele binnenstedelijke vervoersverandering in, maar gebeurt er ook iets om de luchtkwaliteitsproblemen door de snelwegen rond Utrecht te verbeteren?	c. Luchtkwaliteit Samen met ander overheids- en marktpartijen lopen er diverse projecten om de hoeveelheid verkeer op de snelwegen rond Utrecht te verminderen
5	d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad, klinkt als: fietsers eerst en o ja, we lopen ook nog. In mijn ogen zijn we inmiddels zover dat we naar Utrecht wereldwandelstad kunnen en is dat ook één van de zaken die we van de coronatijd leren. Zet de wandelaar centraal, dan heb je direct een goede openbare ruimte voor ouderen, mensen met kinderwagens, kids.	d. Utrecht wereldfietsstad wandelstad Rondom de knopen wordt juist ingezet op de voetganger. We proberen we binnen de voetgangersgebieden grote fiets-, bus of andere verkeersstromen te voorkomen en houden bij de inrichting van de openbare ruimte specifiek rekening met voetgangers. Gelet op het belang van de voetganger in het mobiliteitssysteem is in het Mobiliteitsplan 2040 een hele paragraafruim aandacht besteed gewijd aan de voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken.

5	e. Verdichten: 1. Wat houdt kleinschalige verdichting in van bestaande buurten? Laten zien a la plaatjes op pagina 93, hoe pakt de gemeente dit aan? Gebeurt dit vanzelf?	e. Verdichten: 1. het overgrote deel van de nieuwe woningen komt rondom de nieuwe knooppunten. Echter zullen er altijd in de wijk kleinschalige initiatieven zijn voor stedelijk programma in de wijk zelf. Per initiatief wordt gekeken hoe hier programmatisch de beste invulling aan gegeven kan worden.
5	2. Zijn na-oorlogse wijken “centrum stedelijke wijken”? Pagina 95	2. De naoorlogse wijken (Overvecht en Kanaleneiland) vallen grotendeels onder het woonmilieu 'groene wijk'.
5	3. Wat voor dichtheden (inwoners / km2) horen er bij de verschillende woonmilieus?	3. Er is niet een directe dichtheid gekoppeld aan de woonmilieus, wel spreekt het voor zich dat er in een 'centrumgebied' sprake is van een hogere dichtheid dan bijvoorbeeld in een 'traditionele wijk'. Daarbij zijn er ook binnen woonmilieus variaties.
5	4. Focus is nu op centra, wat logisch is, maar een strategie om Utrecht sowieso een laag op te hogen is ook welkom. Dat kan in hele grote delen van de stad impact hebben, ook om bijvoorbeeld energiemaatregelen te bekostigen.	4. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om woningen in de stad op te hogen. Bovendien vraagt de verwachte groei van de stad om een zeer hoog aantal nieuwe woningen die niet enkel gerealiseerd kunnen worden in de bestaande wijken, daarom kiezen we ervoor om deze te concentreren rondom nieuwe centra.
5	5. Lage Weide wordt nog steeds gezien als puur sang bedrijventerrein: terwijl de hele strategie mengen uitdraagt → moet je dan niet ook met een wat bredere blik naar zo’n gebied kijken? Zeker rond de energiehaven en de kathedraal.	5. We kiezen er bewust voor om een aantal bedrijventerreinen - waaronder Lage Weide - niet te mengen met woonfuncties omdat deze bedrijventerreinen ruimte bieden die nodig is voor productie, stadsdistributie en circulaire economie waarbij ook enige milieuzonering nodig is. Het gebied rondom de Energiehaven - het Vierde Kwadrant - transformeert wel, waarbij er gemengd wordt met andere, bredere

		werkgelegenheidsfuncties, onderwijs en voorzieningen. Zodat het Vierde Kwadrant ook beter aansluiting vindt bij Leidsche Rijn Centrum en richting het Werkspoorkwartier.
5	6. Hoe ga je sociaal woningbouwprogramma toevoegen in een wijk als oost? Daar moet je hard aan trekken wil je dat echt voor elkaar krijgen. Dus weer die vraag: hoe dan?	6. Onze inzet, zoals in de Woonvisie is vastgelegd, richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad en meer gemengde wijken zodat iedereen zicht heeft op een woning die past bij zijn of haar portemonnee. We sturen daarbij meervoudig. Dat wil zeggen dat we richting geven aan wat we willen bereiken, onze grenzen bewaken via regels, goede initiatieven stimuleren en actief naar samenwerkingen zoeken om onze doelen te bereiken. We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven aan de verschillende bouwprojecten en waarover we afspraken maken met ontwikkelaars. Dat geldt ook voor bouwprojecten in Oost.
5	7. Geldt het “Verdichten in de wijk en mengen van functies.” voor heel Overvecht? Hoe dan?	7. Ja dat geldt voor heel de wijk. Hoe we dat gaan doen werken we later uit in de omgevingsvisie voor de wijk. Het betekent ook dat we open staan voor nieuwe voorstellen voor projecten binnen Overvecht, die bijdragen aan de doelen in de wijk.
5	8. In veel wijken zal er behoefte zijn aan ouderenwoningen in appartementen. Dit zal hopelijk leiden dat er meer gezinswoningen vrijkomen voor, daadwerkelijk, gezinnen. Ik lees daar niet echt wat over, zeker niet in wijken als oost waar dat natuurlijk echt van belang is. Er zijn in	8. De doorstroming binnen de woningvoorraad is al onderdeel van ons woonbeleid en als speerpunt benoemd in onze woonvisie en enkele maatregelen in de huisvestingsverordening. We willen dat iedereen naar de woning door kan verhuizen die bij zijn of haar kwalitatieve

	oost nog genoeg plekken om kleinschalig te verdichten: waarom hoort dat niet bij de strategie?	woonbehoefte past. Het is ook maatwerk. In de concrete gebiedsontwikkelingen houden we daarom rekening met deze wensen en proberen daarbij steeds een balans te vinden tussen woningen voor ouderen versus andere groepen. Kleinschalig verdichten in oost behoort binnen de ruimtelijke strategie tot de mogelijkheden. Verder hebben we sinds vorig jaar het traject 'Thuis voor ouderen' ingezet waarin, samen met andere partijen, ingezet wordt op het creeren van meer mogelijkheden voor huisvesting voor ouderen in de stad.
5	9. Heel goed om de A12 zone aan te pakken. 10. Papendorp lijkt ook in de visie nog als uitsluitend werklocatie (met een stukje nieuwbouw): We willen geen monofunctionele gebieden meer toch, als 't niet hoeft?	10. De kaart in hoofdstuk 6 suggereert ten onrechte dat een deel van de nieuwe verstedelijking monofunctioneel werken is. Dat zal worden aangepast. In Papendorp zijn plannen voor in ieder geval 2350 nieuwe woningen. We gaan er van uit dat dit geoptimaliseerd kan worden tot 3000 à 3500 woningen. Dat neemt niet weg dat een groot deel van de werklocaties daar al aanwezig is. Het groen rondom de kantoren is in het verleden mee uitgegeven met de kantoren om een groene opzet te garanderen. Mengen is daarom in dat deel van Papendorp niet zonder meer mogelijk, in tegenstelling tot het nieuw te ontwikkelen deel. Mochten zich in de toekomstmogelijkheden voordoen om ook in het bestaande deel de functiemenging te vergroten, dan zal dat worden overwogen.
6	Vandaag las ik t AD van 3/2 jongstleden met daarin onderstaande advertentie van de gemeente. Leuk om over de ruimtelijke strategie 2040 te lezen. Denk dat daar hele mooie dingen in staan. Een 2-tal pagina's verder staat een advertentie wat aan dat hele verhaal van de gemeente weer keihard afbreuk doen. Bij plezier wonen, werken en	In de RSU hanteren we het principe: geen dak onbenut. Dat geldt niet alleen voor woningbouw maar ook voor industriële bebouwing. Hiermee wordt multifunctioneel gebruik van daken aangemoedigd.

	recreëren zou de leefbaarheid visie met groen en water ook naar de zakelijke kant doorgetrokken mogen worden. Als dit de visie is van de gemeente waarom krijgt een ontwikkelaar dan vergunning voor de zoveelste wanstaltige blokkendoos. Zo'n oogpijniging zou toch op z'n minst een mos-sedum-dak moeten hebben. Stimulerende maatregelen om ook de industriële gebieden om te vormen zouden niet misstaan. Daar nu voor kiezen om 2040 succesvol te zijn.	Daarnaast gaan alle bouwplannen langs de Welstandscommissie, waarbij zij moeten voldoen aan de eisen die vastgesteld zijn in de welstandsnota.
7	Hierbij mijn reactie op het onderdeel windmolens en zonneparken, opgenomen in het concept RSU 2020. Het is bizar dat in een klein land als Nederland, 30 energieregio's plannen moeten maken voor de energietransitie; dit leidt tot een enorme verspilling van tijd en energie. • het is efficiënter om de transitie centraal aan te sturen. • De verdeling van de locaties voor windmolens en zonneparken over het gehele land lijkt gebaseerd te zijn op een zo eerlijk mogelijke verdeling van "de pijn" over het land. • het is effectiever en efficiënter om windmolens en zonneparken te situeren op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (criteria: géén overlast voor de woonomgeving; locaties met de hoogste jaarlijkse windverwachting). • Het is bizar dat windmolenparken op land nog zwaar gesubsidieerd worden, terwijl windmolenparken op zee de laatste jaren zonder subsidie van het Rijk kunnen worden geëxploiteerd. • daarom en mede ter voorkoming van verrommeling van het landschap, moet bij voorkeur gekozen worden voor windparken op zee.	Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. In het nationale plan wordt ingezet op veel energiebesparing bij woningen en bedrijven en bijvoorbeeld ook op de aanleg van windparken op zee, In dat totale plan is er ook een deel-taakstelling voor duurzame energieopwekking op land. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor deze deeltaak (namelijk voldoende productie van duurzame energie op land) bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden aan ontwikkelaars voor zonnepanelen en windmolens. Dit maakt deel uit van een nationale strategie, wind op zee, zon op daken, etc.

- Het is bizar dat buitenlandse investeerders, maar ook binnenlandse, op grote schaal profiteren van de enorme subsidies op zonneparken.
- die enorme subsidies kunnen worden afgebouwd als blijkt dat de zonneparken ook zonder overheidssubsidies rendabel kunnen worden geëxploiteerd op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (zie hiervoor).

Kortom, windmolens en zonneparken niet plaatsen binnen onze stedelijke agglomeratie.

8

Het is positief dat Utrecht een visie vormt op de toekomst en het is duidelijk dat er werk van gemaakt is.
Ik beperk mij tot één reactie op dit vrij alomvattende plan. Er straalt voor mij een visie vanuit dat de overheid weet wat goed is voor Utrecht in de toekomst, dat de overheid het moet bepalen en dat andere betrokkenen zich er niet teveel mee moeten bemoeien. Het plan is voor mij weinig in verbinding gepresenteerd.

- Ik zie weinig of geen toelichting bij de gesignaleerde trends die ten grondslag liggen aan het plan. Of scenario's over hoe de maatschappij zich de komende decennia ontwikkelt.
- Er worden nauwelijks dilemma's besproken waar Utrecht voor staat. Hoe verhoudt verdichten zich tot een 1,5 meter samenleving? Hoe realiseren we een energietransitie van woningen in wijken met niet geïsoleerde huizen van vóór 1950 waar de bewoners het benodigde vermogen niet hebben?
- Ik mis een oproep voor geniale oplossingen voor complexe problemen. Doe het niet alleen, mobiliseer die mede-Utrechters met kennis en kunde.

Aan de basis van de RSU ligt de nota van uitgangspunten die door de gemeenteraad is vastgesteld. De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

De visie komt verder tot stand door te kijken naar trends en verwachtingen die gegeven worden door diverse kennisinstituten...
In hoofdstuk 4 geven wij aan op welke trends wij deze visie onder andere baseren.

U vraagt om meerdere scenario's over hoe de maatschappij zit de komende decennia ontwikkelt. We zijn in onze benadering uitgegaan van de opgaven waarvoor we ons gesteld zien. Dat voorkomt dat we niet voor 1 scenario hoeven te kiezen.

	• Uit het plan wordt mij niet duidelijk wat Utrechtse stakeholders willen, bijv grote werkgevers, vervoerder NS, onderwijsinstelling UU. • Is de inspraak met enige tegenzin? Ik lees: reacties worden gebundeld, beroep is niet mogelijk. Het klinkt als inspraak van de vorige eeuw. Waarom niet permanente input online faciliteren zoals bij de corona app? We hebben toch gezien dat daar meerwaarde in zit? • https://www.digitaleoverheid.nl/agenda/webinar-open-development-corona-app/ • Mijn suggestie: Utrecht, stel je open, omarm oplossingen, aanvullingen, creativiteit en ook kritiek die de medebewoners te bieden hebben.	We kunnen nu nog niet voorspellen wat de structurele effecten zullen zijn van de corona pandemie op de lange termijn. De manier waarop we woningen gaan isoleren is geen onderdeel van deze ruimtelijke strategie, maar wel de vraag welke ruimte nodig is om in (een deel van) de energievraag te voorzien. Wilt u meepraten over de energietransitie, doe dat dan op https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/energie. Het klopt niet dat inspraak op de RSU met “enige tegenzin” wordt gehouden. We hebben juist op meerdere manieren inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen etc. geraadpleegd. De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling op kavel-niveau is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
9	In het Stadsblad, een van de weinige kranten die ik nog lees, las ik over het Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het heeft mijn belangstelling: ik ben van oorsprong sociaal geograaf en ik woon al in Utrecht sinds ik hier ging studeren, ruim 32 jaar geleden. Ik wil niet inhoudelijk op het concept reageren. Op het oog lijkt het me goed, maar ik zou het veel grondiger moeten doornemen om er echt zinnig op te kunnen reageren. Dat zou niet alleen veel tijd kosten, maar wat zou het voor zin hebben? Wat is er de bedoeling van dat burgers mogen reageren, als alleen de 'usual suspects' dat doen: mensen die de krant grondig lezen, tijd hebben, er belangstelling voor	De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

	hebben, bepaalde persoonlijke/zakelijke belangen hebben, noem maar op. Jullie systeem van reageren is nu dus: zelfaanmelding. En wat er met de reacties gebeurt: we weten het niet. Feedback is beter dan niks, maar volgens mij kan en moet dit beter. Als jullie echt willen dat burgers wat te kiezen hebben en inspraak hebben, loot dan burgers, geef ze de tijd, licht ze voor over jullie plannen en eventuele alternatieven, en laat ze een keuze maken. Als dat niet de bedoeling is, dat wij als burgers van Utrecht wat te kiezen hebben inzake ruimtelijke ordening, wees daar dan open over. Ik snap dat de doorsnee burger geen verstand heeft van ruimtelijk ordening, maar dat hoeft ook niet: goed voorgelichte burgers kunnen prima keuzes maken mits ze door deskundigen maar goed worden voorgelicht over de alternatieven, op allerlei terreinen, ook op het gebied van ruimtelijk ordening: kijk bijvoorbeeld naar de Planungszellen in Duitsland. Meer over burgerloting kunt u vinden op mijn website Als stemadvies geef ik u stemtegenverkiezingen.nl mee.	De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling in bestemmingsplannen en/of vergunningen is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
10	Het is prettig om een integrale visie te lezen over het ontwikkelen van de stad Utrecht naar de toekomst. Verschillende positieve keuzes vallen me op en waardeer ik: • Voldoende woonruimte voor mensen met lager- en middeninkomens; voor iedereen is er plek in de stad. • De keuze voor zoveel mogelijk voorzieningen vlakbij de woning, waardoor het voor veel mensen bereikbaar is. Een positief bijeffect hiervan is dat er minder (auto)verkeer nodig is voor dagelijkse activiteiten. Dit is een complexe uitdaging, maar zeer waardevol. • Veel groen (en blauw) vlakbij huis versterkt de leefbaarheid: gezonde mensen in een klimaatvriendelijke omgeving.	Dank.

10	Het concept van meerdere knooppunten ondersteunt de spreiding van voorzieningen. Een knooppunt ontstaat echter niet per definitie, maar vergt een ruimtelijke inpassing met voldoende draagvlak en bereikbaarheid. Het is daarom de vraag of alle knooppunten op de visiekaart tot bloei zullen komen. De spreiding van voorzieningen zou daarom belangrijker moeten zijn dan het realiseren van knooppunten. Functiemenging op de knooppunten is een wezenlijk element.	Spreiding van functies en ontwikkelen van knopen gaan hand in hand om het effect van zowel de knopen, als de nabijheid zo groot mogelijk te laten zijn.
10	Een compacte stad voor opvang van de bevolkingsgroei vereist een beperkte verkeersruimte: minder autoverkeer en een groter aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit vraagt verdere ontwikkeling van aantrekkelijke en fijnmazige netwerken voor lopen, fietsen en OV.	Klopt, daarom wordt er in het Mobiliteitsplan veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de netwerken voor de voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de RSU sluiten we hierop aan, onder meer door de juiste inrichting van de openbare ruimte.
10	De visie op het OV-netwerk heeft voor mij een paar aandachtspunten. Het is goed om niet alle OV-lijnen op het centraal station te concentreren. Utrecht blijft echter te klein voor een “wiel”, “OV-ring” of “cirkellijn”. (Een huidige ‘wiellijn’ met een 8-persoonsbusje per halfuur zal niet eenvoudig uitgroeien tot de gewenste aantrekkelijke / frequente HOV verbinding.) Wel is het belangrijk om een netwerk (met goede overstapmogelijkheden) te ontwikkelen en niet alleen radiale lijnen. Een vervoermodel kan helpen om een goed beeld te krijgen van mogelijk drukke vervoerassen die meer tangentieel zijn. (Zoals de huidige lijnen 27 en 29 het centrum raken en daardoor toch voldoende sterk zijn zonder via het centraal station te rijden of de nieuwe snelbusverbinding tussen USP en Amersfoort Centraal.) Een andere uitdaging (die lijkt te ontbreken) is om zoveel mogelijk inwoners vlakbij de voordeur een halte van een snelle verbinding naar belangrijke bestemmingen te bieden. Maximaal 5 minuten lopen vergt	De RSU geeft een doorkijk naar de stad Utrecht in 2040. In de huidige situatie zien we al dat de mobiliteit voor bijna alle modaliteiten rondom Utrecht Centraal knelt. Wanneer de stad groeit naar 455.000 inwoners zal dit alleen maar toenemen. Om deze druk te verminderen en de potentie van andere delen van de stad te benutten wordt het HOV wiel met spaken ontwikkeld, waarin zowel de HOV-ring als de radialen/spaken een belangrijke functie hebben. Met de 10 minuten-stad proberen we de meeste voorzieningen en overstapmogelijkheden op het OV binnen 10 minuten van de voordeur te realiseren. Maximaal 5 minuten lopen naar een halte vraagt niet alleen een grotere dichtheid van het net maar ook een andere inrichting van de ruimte. Het treinstation Lunetten-Koningsweg heeft door de aansluiting op het HOV-wiel met spaken een belangrijke overstap functie voor reizigers die vanuit de richting Arnhem, Nijmegen en Den Bosch naar de

	een hogere dichtheid van het net. Daarnaast vergen snellere verbindingen een toegesneden infrastructuur. Nu is bijvoorbeeld juist de binnenstad slecht per OV bereikbaar: veel bestemming zijn ver lopen vanaf de uitstaphalte of alleen met overstappen op een omrijdende buslijn bereikbaar. (Een buslijn in twee richtingen over de Lange Nieuwstraat langs de musea tussen Centraal Station / Janskerkhof en station Vaartsche Rijn kan al een hele verbetering zijn. Of een stadslijn als bus 8 over de Catharijnesingel leiden met haltes aan de rand van de binnenstad, die natuurlijk via het Moreelsepark direct naar het busstation rijdt.) Een (H)OV-lijn is alleen aantrekkelijk wanneer die druk genoeg is om frequent te rijden. Dat vergt zowel snelheid als voldoende haltes bij belangrijke herkomsten en bestemmingen langs een gestrekte as. Dit lijkt een paradox, maar is wel cruciaal voor een aantrekkelijk vervoersysteem. Bij de beschrijving van het OV-netwerk wordt vooral gekeken naar nationale en regionale ontsluiting en het “wiel”. Echter voor het functioneren van de stad zijn goede lokale verbindingen belangrijker. Zo is het jammer dat de (aanwezige) HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn niet is ingetekend. Overigens heeft een treinstation Koningsweg naast de sportvelden nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van het bestaande treinstation Lunetten.	oostkant van Utrecht moeten. Daarom wordt op deze locatie ingezet op het toevoegen van zodanig programma dat deze knoop optimaal benut wordt bij het invullen van de Utrechtse opgaven.
10	Ook voor het fietsnetwerk is voldoende fijnmazigheid van belang om het gebruik te stimuleren. Dit helpt niet alleen voor de spreiding van de drukte, maar brengt ook de fietsroutes dichter bij bestemmingen. (Zo is een doorgaande fietsroute over de Zadelstraat van groot belang.)	Wij zetten in op een fijnmazig fietsnetwerk. Zie ook het mobiliteitsplan 2040. Het slechten van barrières is één van de elementen die bijdraagt aan een gezonde stad. Niet alleen door reistijden te verkorten, maar ook door de gebieden binnen de stad beter te verbinden. Daarom worden er ook diverse nieuwe verbindingen (door barrières heen) opgenomen

	Meer doorsteken van de barrières (als waterwegen, spoorlijnen, drukke autoroutes) stimuleren het langzame verkeer door het verkorten van reisafstanden en maken een kleinere maaswijdte in de netwerken mogelijk. De getekende nieuwe verbindingen op de gebiedskaarten zijn een goede stap.	en wordt er bij nieuwe infrastructuur op gelet dat er geen nieuwe barrières ontstaan.
10	Overigens is de gehanteerde gebiedsindeling niet herkenbaar uit de aanwezige ruimtelijke structuur. Het lijkt een wensindeling voor projectontwikkelaars. Het is daarmee de vraag of deze indeling echt vorm zal krijgen.	De gebiedsindeling is gebaseerd op de bestaande en nieuwe stedelijke centra en hun omgeving. Voor de RSU is dit een logische indeling.
11	in de visie wordt alleen maar gesproken dat studenten van Kanaleneiland via Utrecht centraal naar de uithof gaan. Jullie gaan daardoor vol inzetten op een soort wiel met spaken om de stad heen. Nergens maar dan ook nergens wordt het feitelijke probleem opgelost. Er ligt al een hele dure tram en nu gaan jullie inzetten op een tram of hov om de stad heen wat weer mega-kosten-verslindend gaat worden. De oplossing is om nu eindelijk eens een echte heuse grote campus te bouwen op het Utrechts Science Parc met mega-huisvestingen voor studenten en jong volwassenen. En een totale win/win situatie is om in het gebied van het USP op gemeentegrond zelf studentenflats te gaan bouwen in gemeente-eigendom en onderhoud. Het geld kan nu goedkoop geleend worden en het zal een continue mega-huurinkomstenbron voor de gemeente gaan verzorgen voor de komende 30 jaar. Tevens zal het qua onderhoud en uitvoering ook erg veel werkgelegenheid opleveren. Tevens zal het een grote vermindering van verkeer gaan opleveren.	De Ruimtelijke Strategie zet ook fors in op het toevoegen van (studenten) woningen in de nabijheid van- en op het Utrecht Science Park. Er zijn momenteel in het Meerjarenperspectief Ruimte al 3200 nieuwe woningen opgenomen: De Kwekerij 840, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1900, Utrecht Science Park 400. De RSU voegt daar nog een 4500 aan toe (Galgenwaard 500, Utrecht Science Park 2000 en Rijnsweerd 2000). Op het USP willen we wel dat dit programma bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg). Daarom bouwen we niet alleen maar woningen op het USP maar reserveren we ook ruimte voor deze functies.

11	Er staat een mega-huizenbouw gepland op de terreinen van de Jaarbeurs Utrecht. Niet alleen op hun eigen terreinen maar ook op de terreinen die van de gemeente worden gepacht. Grote flats met veel appartementen. Het bestemmingsplan van hun eigen terrein dient daarvoor aangepast te worden en tevens dient de gemeente voor hun eigen grond die gepacht wordt daarvoor toestemming te geven. De jaarbeurs gaat uiteraard met de verkoop van de flats enorme winsten maken. En deze winst gaan zij maken dankzij dus de toestemming en aanpassing van de gemeente Utrecht. En daarmee heeft dus de gemeente Utrecht een zeer grote troefkaart in handen. Voor deze toestemming kan de gemeente Utrecht nu erg veel gaan eisen aan de Jaarbeurs qua omgeving visie wat dus totaal in de visie van 2040 past. Aan de jaarbeurs kan geëist worden dat ze parken, recreatie, meubilair, sporttoestellen en dergelijke moeten gaan realiseren van hun verkoopwinsten. Gewoon direct vastleggen in een contract en als ze ondertekenen dan kan het bestemmingsplan en erfpacht worden aangepast. niet eerder. Doe er wat mee zodat jullie niet weer achter de feiten aanlopen zoals bij de Merwedekanaalzone want daarvan liggen de projectmakelaars nog steeds lachend op de grond.	Voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs wordt momenteel een omgevingsvisie door de gemeente opgesteld. Daarin bepaalt de gemeente de kaders waarbinnen Jaarbeurs nieuwbouw kan realiseren. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de omgeving, zodat de nieuwe buurt gezond en leefbaar wordt. Voordat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd, moeten eerst deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst waarover het gemeentebestuur besluit.
12	Wij hebben kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze strategie voorziet ook voor het bedrijventerrein Oude Rijn wijzigingen. Graag willen wij u erop wijzen dat de bedrijfsbelangen van BASF Nederland B.V. gevestigd aan het Strijkviertel 61 in De Meern ook in Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geborgd moeten zijn.	Een van de doelstellingen in de RSU is om de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de sterke groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat er extra ruimte voor werkgelegenheid moet worden gerealiseerd. Echter gezien de grote druk op de ruimte in de stad moeten we efficiënt omgaan met de beschikbare locaties en zetten we daar waar mogelijk in op verdichting op bestaande bedrijventerrein. De verdichting van bedrijfsruimte en daarnaast de focus op arbeidsintensieve bedrijvigheid/ MKB levert een bijdrage aan de werk-

gelegenheidsopgave. Dit betekent voor bijvoorbeeld Oudenrijn dat, indien kantoor- of bedrijfspanden voor langere tijd leeg staan, we eigenaren en marktpartijen stimuleren om te investeren in (her) ontwikkeling van deze pand(en). Daarmee worden verouderde (leegstaande) panden omgezet naar aantrekkelijk bedrijfsruimtes. Dit komt niet alleen het bedrijventerrein ten goede maar ook de werkgelegenheid. Daarmee wordt de functie van het bedrijventerrein versterkt en worden de belangen en het functioneren van de zittende bedrijven, waaronder BASF, op Oudenrijn gewaarborgd.

13

Vanuit The Wall hebben wij de conceptversie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aandachtig gelezen. Enerzijds zien wij aanknopingspunten, anderzijds zijn wij teleurgesteld dat er onvoldoende gekeken lijkt te zijn naar de mogelijkheden die The Wall biedt bij het behalen van de doelen van de gemeente Utrecht. Op dit moment staat er nog bijna 18.000 m² leeg, terwijl er wel veel bedrijven/retailers interesse hebben in het vestigen in The Wall. Het achterhaalde bestemmingsplan en de erfpachtvoorwaarden zijn daarin een beperkende factor.
Er wordt in de RSU 2040 uitgebreid gesproken over meervoudig ruimtegebruik en het combineren van functies. Daarnaast is het een hoofdfocus van de gemeente Utrecht om voor iedere inwoner voorzieningen te bieden op 10 minuten van hun huis. Maar The Wall mag zonder af te wijken van de bestemming niet eens winkels kleiner dan 2.000 m² huisvesten. Een afwijking van dit beleid betekent een breder aanbod en dus meer mogelijkheden van de nu al bijna 100.000 inwoners van Leidsche Rijn om met de fiets inkopen te doen. Denk bijvoorbeeld aan een JYSK, Leen Bakker en Kwantum of een specialist in meubilair op maat als Table du Sud. Of de dierenwinkel Jumper. The Wall is daar de perfecte bestemming voor, maar deze retailers

The Wall ontbreekt op kaart: Dit was inderdaad een fout. Zoals in de teksten is opgenomen is The Wall wel onderdeel van de hoofdstructuur.

Ook wij maken ons zorgen over de leegstand. Wij zijn het echter niet met u eens dat het vigerende bestemmingsplan achterhaald zou zijn; het huidige bestemmingsplan is breed van opzet en gebruiksmogelijkheden en biedt diverse functies om zich te vestigen in The Wall.

Utrecht kent een fijnmazige detailhandelsstructuur die op dit moment, mede door Corona onder druk staat. Ontwikkelingen in detailhandelsland en consumentengedrag zijn zelfs versterkt door de Coronapandemie. Deze fijnmazige retail-structuur draagt bij aan een aantrekkelijk verzorgingsniveau voor de bewoners en bezoekers van Utrecht. Deze structuur is leidend en willen wij als gemeente in stand houden. The Wall is binnen deze structuur getypeerd als het GDV-cluster van de stad. Hierbinnen is conform bestemmingsplan ruimte voor detailhandel in de GDV-branches tot 2.000 m², leisure-voorzieningen (exclusief bioscoop) en ondersteunende horeca (categorie A1). Kleinere winkels

kunnen niet met 2.000 m² uit de voeten. Andere voorbeelden zijn specialisten in sportkleding zoals een skiwinkel of specialist in fitness. Partijen die zich graag zouden vestigen in The Wall en nergens anders in de stad terecht kunnen.
Helaas ontbreekt The Wall zelfs als perifere detailhandelsconcentratie op de kaart op Pagina 102. Gelukkig staat The Wall wel benoemd in de tekst, maar het ontbreken op de kaart bevestigt het gebrek aan aandacht voor de functie die The Wall kan vervullen voor de stad.

Op dit moment zijn wij het aantal fietsparkeerplekken meer dan aan het verdubbelen. De gemeente en het parkmanagement maken zich echter vooral zorgen over de uitstraling van de heg, in plaats van het toejuichen van de verdubbeling van de capaciteit. Zo draagt The Wall bij aan de toename van fietsmobiliteit. Wij zouden graag het winkelaanbod aanpassen aan deze verschuivende wensen van de gemeente en haar inwoners. Helpt u daar in mee? Winkels van 1.000 m² concurreren niet met het centrum, kunnen niet terecht in Leidsche Rijn Centrum en zijn een fantastische toevoeging voor The Wall.

Onderstaand treft u een aantal pagina's/uitsnedes waar wij denken dat The Wall op aansluit of waar zaken lijken te ontbreken in het concept:
- Pagina 36, groei van de stad vraagt om een breed scala bedrijven, ook winkels
- Pagina 42, minder (auto)mobiliteit: De ligging van The Wall leidt to weinig binnenstedelijk verkeer naast Afrit 7 van de A2 en de extra fietsenplaatsen verbeteren de fietsvriendelijkheid voor bezoekers vanuit Leidsche Rijn. Dan moeten we wel winkels kunnen vestigen die passen bij fietsverkeer
- Pagina 87, nieuwe stedelijke kernen. Kanaleneiland moet stedelijke kern worden, hoe gaat dit samen met een grote concentratie (<2.000 m² bruto vloeroppervlakte) of andere branches kunnen landen in bijvoorbeeld de binnenstad of Leidsche Rijn Centrum.

Inzetten op een meer reguliere detailhandelslocatie in the Wall brengt het wankele evenwicht in Leidsche Rijn, maar ook in de gehele stad, in disbalans. Leidsche Rijn Centrum is en blijft voor ons het centrum waar de reguliere detailhandel dient te landen; the Wall is de locatie voor de grotere volumes en grotere metrages die in LRC of in andere winkelcentra geen plek kunnen vinden. En uiteraard, zoals u zelf ook terecht opmerkt, als een plek waar leisure kan landen.
We zullen dit verwerken in het kaartmateriaal.

Een brede visie op de functionele invulling van the Wall, die breder is dan alleen de inzet op detailhandel (GDV en PDV), is gewenst om maximaal gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan biedt.

PDV/GDV? Ruimte voor The Wall, een plek waar zowel parkeervoorzieningen als vierkante meters beschikbaar zijn.
- Pagina 99 staat The Wall aangemerkt voor perifere detailhandel, dit gaat goed
- Pagina 102 ontbreekt The Wall in de verbeelding als perifeer cluster, dit gaat niet goed
- Pagina 105, 106: in The Wall is ruimte voor creatieve werkplekken, maatschappelijke voorzieningen en binnensport
- Pagina 126: Wonen en werken in de wijk combineren, wordt verwezen naar winkels dichtbij. The Wall breder bestemmen = meer winkels dichtbij
- Pagina 151-152: Tegenstrijdigheid tussen behoud Woonboulevard en het mengen van functies en toevoegen van wonen
- Pagina 155-156: In The Wall staat bijna 18.000 m² leeg, te wachten op een gebruiker. De gemeente benoemt de locatie niet eens, lijkt het niet te zien als een doelstelling om 18.000 m² in te vullen en functies toe te voegen voor de bewoners die gebruik maken van dit gebouw.

In de gehele RSU lijkt er vrijwel geen focus op leisure te zijn (behalve een overzicht op pagina 56 waarin The Wall ontbreekt). Een bestemming waar de gemeente in The Wall 30.000 m² voor heeft toegewezen. Wij zien ruimte voor het toevoegen van GDV-winkels die staan te springen om zich in Utrecht te vestigen, maar daar geen mogelijkheden toe zien. Als u wilt dat mensen dicht bij huis winkelen, moet dit dan ook niet mogelijk worden? Het gebouw staat er al meer dan 10 jaar en er hoeft geen vierkante meter nieuw gebouwd te worden.

14

Wij willen fijn wonen in de binnenstad. Hou alsjeblieft op met dei GL terreur (jaren op gestemd maar wat een spijt!) om de hele stad onder ROod Asfalt te plempen. Hebben we niks geleerd van HC en denpen

De historie van Utrecht, zowel het landschap als het cultureel erfgoed, behoort tot de belangrijke waarden van de stad. In de RSU2040 vormen zij de basis bij de afwegingen over ontwikkeling van de stad.

	van de grachten? Nee lijkt het. Hou Utrecht historisch. Blijf Utrecht klassiek houden, stop met die ellende en drogredenen dat fietsers niet meer te kanaliseren zijn en daardoor rotondes en zelfs 14e eeuwse sluizen moeten wijken.. alsjeblieft, wij smeken jullie.	We stimuleren fietsen en wandelen in de stad. We willen daar graag herkenbaarheid en ruimte aan geven. Dit doen we, conform beleid, voor fietsers door specifieke routes in de rode kleurstelling aan te geven.
15	Ik woon in een oud huis, een rijksmonument, in de binnenstad. Wij zouden graag ons huis willen verduurzamen, met name met dubbel glas. Dat scheelt niet alleen veel energie, het scheelt ook veel geluid van de straat naar binnen. We kunnen alle gesprekken van mensen buiten letterlijk verstaan. Het valt me op dat deze isolatie ambitie, die ook in de RSU verwoord staat, niet past bij de richtlijnen die de afdeling erfgoed voor deze huizen hanteert. Zij keuren deze modernisering af, omdat het niet past bij het tijdsbeeld van het huis. Uitsluitend het zogenaamde monumenten glas is toegestaan, maar dat heeft tov dubbelglas maar een beperkt effect. Overigens wordt voor de monumentale panden van de gemeente zelf, zoals het stadhuis, wel toegestaan dat er dubbel glas wordt gebruikt. Ik denk dat er een heleboel energie winst is te behalen als, binnen esthetische richtlijnen, de binnenstad panden ook echt mogen isoleren.	Wij zijn blij met uw initiatief tot het (verder) verduurzamen van uw pand. De (geluids)isolatie van monumentale panden en ramen is veelal maatwerk, afhankelijk van type kozijn, type gewenst glas etc. Niet alle monumentale panden lenen zich voor een isolatie zoals het voorbeeld dat u aanhaalt van het stadhuis. Praktische informatie over het verduurzamen van monumenten al vinden op https://www.toolkitduurzaamerfgoed.nl/tochtwering/ .
16	Ik zie dat het Maxima park bij Vleutenweide niet als stadspark is gedefinieerd. Hoe wordt het park beschermd tegen verdere bebouwing. Zodat het park niet verder aan oppervlakte en ruimte inboet.	Het Maximapark is zeker als een stadspark gedefinieerd (zie visiekaart en parken op pagina 79) en is een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In de RSU (pag. 76) staat bovendien het volgende: "de gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten" hieronder valt ook het Maximapark.

16	Ik zie dat bebouwing vanuit de verschillende knooppunten wordt gerealiseerd. Tot vandaag de dag breidt Utrecht zich met name uit naar het westen. En is de afgelopen jaren de focus geweest op de bouw van `Leidsche Rijn' Zijn er plannen om, vanaf nu, de ruimte aan de Noord-Oosten te benutten, zodat de uitbreiding evenredig verdeeld is over de verschillende delen van de stad? En mogen we ervan uitgaan dat het Westen van Utrecht niet verder wordt belast met de bouw van nieuwe wijken?	In het Meerjaren Perspectief Ruimte staan alle ruimtelijke plannen voor de komende jaren tot 2030. Daarin zijn ook plannen opgenomen voor de westkant van de stad. In de RSU 2040 zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen voor de langere termijn aan de westzijde en de noordoostzijde van de stad; het gaat dan vaak om kleinschaliger ontwikkelingen. Het grootste deel van de groei van de stad zal de gemeente opvangen in de nieuwe knooppunten die in de RSU zijn uitgewerkt: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, USP en Overvecht (zie de kaart in de RSU in paragraaf 1.1.)
17	Allereerst vind ik het zeer positief te zien dat Utrecht werkt aan een gezonde stedelijke omgeving en een toegankelijke stad op menselijke schaal. De keuze voor de OV hubs met spaken en de meerdere centra van de "10 minuten-stad" spreken ons aan. Ook de visie dat het Utrecht Science Park wordt benoemd als een van de "nieuwe" centra is welkom. Het doet ons vanuit de sport ook goed dat er ook in deze visie ruimte wordt gereserveerd voor extra sportfaciliteiten in de wijk Utrecht Science Park, waar vooral veel jonge mensen zullen komen wonen, studeren en werken. De stads-barcode vind ik een wat abstract begrip, maar de intentie ervan lijkt me helder en een goede leidraad voor de ontwikkeling van de stad.	Dank
17	Wel vrees ik dat het onmogelijk zal zijn niet hier en daar extra ruimte te creëren, ook als dit ten koste zou gaan van bestaande natuurwaarden. Als je het toespitst op het USP denk ik dat het niet houdbaar is alle opgaven die we ons stellen volledig binnen de bestaande 'rode	Voor sportvelden is nabijheid een belangrijk criterium. Daarom is eerst gekeken naar binnenstedelijke locaties en het intensiveren van de huidige sportparken. Omdat dit niet genoeg is om de verwachte groei op

	contour” op te lossen. En als er toch uitgebreid wordt, zouden in onze opinie sport faciliteiten, mits met respectvol en intelligent als ‘park' ingepland, (met looproutes en paden etc.). Zo kunnen ze helpen een goede overgang te maken tussen de bebouwde omgeving en verschillende woon- en werkgebieden. Hierbij kunnen misschien niet alle natuurwaarden behouden blijven maar wel een groot deel. Voor de mensen en de omgeving is de belevenis van dit soort parken echter zeer positief. Door deze dus ruimte te slim te creëren zou de intensieve bebouwing wel binnen de rode cultuur kunnen blijven plaatsvinden. Wellicht kunnen dit soort visie als gezonde sportieve en dus levendige omgeving nog wat prominenter plaatsje vinden in visies en barcode. In ons geval praten we hier concreet over het gebied tussen Maarschalkerweerd en de campus rondom het nieuwe RIVM. Zodat beter (10 minuten) aansluiting gezocht kan worden bij bewoners zowel oost en west van de snelweg maar bij bijv. de MBO onderwijsinstellingen aan de oostkant van de stad.	te vangen zijn ook enkele locaties buiten de rode contour in het gebied dat door de provincie is aangewezen als kernrandzone (zie pagina 105). We onderschrijven het inpassen van sportvelden als park (looproutes en paden etc.). De omgevingsvisie Maarschalkerweerd kan als goed voorbeeld een basis vormen voor de uitwerking van deze sportparken aan de rand van de stad. Het gebied dat u noemt wordt op dit moment nader uitgewerkt in de omgevingsvisie voor het Utrecht Science Park.
18	Ik heb een vraag over de RES 2040. Ik begrijp dat de windmolens in Rijnenburg en Reijerscop tijdelijk tot en met 2040 geplaatst zullen worden. Ik lees ook dat Utrecht in 2050 energie neutraal wil zijn. Mijn vraag: Hoe gaat Utrecht om met de terugval in capaciteit vanaf 2041 door het weghalen van de nu nog voorgenomen windmolens in de polders Rijnenburg en Reijerscop? Hoe vult Utrecht dit gat op?	We dragen als stad bij aan het opwekken van duurzame energie waar dit mogelijk en acceptabel is om uiteindelijk heel Nederland klimaatneutraal te maken. De tijdelijke inzet van een deel van de polders Rijnenburg en Reijerscop is hier een invulling van. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Wat er in de toekomst gebeurt met Rijnenburg is nu nog niet duidelijk. In de Regionale Energie Strategie voor de regio Utrecht wordt duidelijk hoe de regio aan deze opgave wil voldoen. De RES wordt later dit jaar vastgesteld.

19	Vertegenwoordigers van ons hebben de presentatie via Sport Utrecht bijgewoond, en ook hebben wij het document Ruimtelijke Strategie Utrecht gelezen. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen cq. opmerkingen: 1. In de sheets van de presentatie van Sport Utrecht / RSU staat als actiepunt genoemd “Komende jaren onderzoeken naar uitbreidingsmogelijkheden sport(velden) op een aantal plekken in de stad (bijv. Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw Welgelegen) met betrokkenheid van de sport.” Onze huidige locatie, Sportpark Welgelegen wordt dus genoemd en in 1 adem "met betrokkenheid van de sport." Hoewel Domstad Dodgers informeel is benaderd om na te gaan denken wat er nodig zou zijn bij een eventuele verhuizing, is er nog niet officieel toenadering gezocht. Vanuit onze buurvereniging Zwaluwen bereiken ons berichten als zou alles al definitief zijn. Dit is zelfs al op de ALV van Zwaluwen medegedeeld. Ook de presentatie Sport Utrecht en het document RSU lijken verder in de ontwikkeling te zijn dan wij tot nu toe aangenomen hebben. Graag zouden wij hier opheldering over krijgen..	1. De plannen voor sportpark Nieuw Welgelegen moeten nog gemaakt worden. Komend jaar gaan we daar onderzoek naar doen. Daar worden de betreffende verenigingen bij betrokken. Het klopt dus niet dat er al zaken definitief zijn. Via de afdeling sport houden wij graag contact met u hierover.
19	2. Op pagina 28/33 in de presentatie RSU, en in het RSU document zelf op pagina 105 (Concept RSU2040) staat op de plaats van de waterzuivering een symbool voor Honk- en Softbal ingetekend. Tenminste, dat nemen wij aan want het symbool ontbreekt in de legenda. Onze vraag is dus tweeledig: kan de legenda aangepast worden, en hoe definitief zijn deze locaties?	2. Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt. Dat passen we aan. De betreffende locatie is aangegeven als technisch zoekgebied. Voor de mogelijkheden om hier (tijdelijk) sportvelden te realiseren is de gemeente Utrecht in gesprek met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
20	Zwarte Woud Wij wonen in Lunetten, op het Zwarte Woud en de Nieuw Houtenseweg. Wij maken ons zorgen over de inpassing van het bestaande ste-	

delijke weefsel in het algemeen en in het bijzonder van ons woonbuurtje. In uw plannen maakt onze woonbuurt deel uit van het transformatiegebied rondom het stedelijk knooppunt Lunetten-Koningsweg. Wij vinden onvoldoende antwoord op de door u geformuleerde vragen hoe de leefbaarheid van de groeiende stad kan worden gewaarborgd en hoe voldoende ruimte kan worden geboden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad. Wij zien deze vragen voor onze woonbuurt graag beantwoord.

20

Hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg
U heeft een ambitie om station Lunetten op te waarderen tot station Lunetten-Koningsweg met een Intercity status in een nieuwe stedelijke knoop met combinatie van een nieuw woon-werkprogramma. U geeft aan dat u veel programma wil toevoegen. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten-Koningsweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. U geeft verder aan dat u met de groei van de stad verstening van de leefomgeving wilt voorkomen en dat u kiest voor verdichten en vergroenen in balans.
Wij maken ons zorgen over de disbalans tussen verdichten en het groen en de leefkwaliteit van onze woonbuurt (Zwarte Woud) als wij onderdeel gaan uitmaken van het hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg met hoogtes tot max. XL (70m - 105m).
Onze woonbuurt is van een hele andere maat en schaal. In uw kaarten maakt u ons woonbuurtje onderdeel van dit transformatiegebied. We missen daarbij aandacht voor het inpassen van deze nieuwe stedelijkheid in de bestaande wijk en daarmee het borgen van de leefbaarheid. En in het bijzonder hoe deze nieuwe hoogstedelijke knoop zich verhoudt tot ons hoogwaardige, kleinschalige woonmilieu met

De RSU is een visie op een hoog abstractieniveau en doet geen uitspraken over specifieke buurten. Bij de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt werken we dit verder uit. Bij uitwerking is alle mogelijkheid om mee te denken en mee te werken aan de plannen voor dit gebied. Er komt tevens een hoogbouwvisie die meer zegt over de aansluiting van de hoogbouw met de omgeving.

Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	grondgebonden woningen? Wij zouden de randvoorwaarden daarvoor opgenomen zien in de RSU. Wij zijn als bewoners van dit toekomstig hoogstedelijk leefmilieu ook graag direct betrokken bij de verdere uitwerking (als eerste de MIRT gebiedsonderzoeken), kunt u aangeven op welke wijze de participatie ingericht is en welke rol u de bewoners van het transformatiegebied daarin geeft?	
20	Barrières We zijn positief over uw voorstellen over het aanpakken van barrières (spoor en autowegen) door middel van 'landschapsbruggen' (nr 10 op het kaartbeeld p. 148), nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten). We willen hierbij meer aandacht vragen in uw RSU voor de verbindingen vanuit de bestaande wijk (w.o. het Zwarte Woud) naar het omliggend groen. Te meer omdat de directe omgeving van het Zwarte Woud in uw koers nog meer zal transformeren naar een stenige hoogstedelijke omgeving. Optimale bereikbaarheid van het groen kan zorgen voor een betere balans tussen stedelijke dynamiek rondom het IC-station en de leefbaarheid van ons kleinschalig woonmilieu dat hier onderdeel van gaat uitmaken.	Naast de landschapsbruggen heeft de RSU ook aandacht voor de groenblauwe routes (zie pagina 78 en 148 van de concept RSU). Bij de verdere uitwerking van de RSU worden deze verbindingen nader uitgewerkt en waar nodig aangevuld.
20	Waterlinielijn Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning, als in de RSU staat het tracé van de Waterlinielijn over onze huizen en dóór Park de Koppel heen getekend. U geeft aan dat het precieze tracé van de Waterlinielijn nog niet vastligt. Toch geeft u de waterlinielijn op de verschillende kaartbeelden niet sche-	Een lijn op de kaart in de RSU 2040 geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van de RSU worden voor zo'n verbinding alle mogelijke tracés onderzocht en onderling afgewogen. Daarna volgt pas besluitvorming. Een zorgvuldige inpassing staat daarbij voorop.

matisch weer. U geeft een zoeklocatie aan met een tracé dat de snelweg A12 volgt. Daarmee geeft u impliciet een globale keuze voor de locatie van het tracé weer. Ondersteund door de tekst dat het precieze tracé nog niet vastligt, zou je dat kunnen lezen dat het globaal wel vastligt. Als het tracé nog helemaal niet vastligt zou de OV-lijn met een schematisch pijl, van Westraven naar Lunetten station meer recht doen aan de bedoeling. We maken namelijk ernstig bezwaar tegen de route langs onze woonbuurt en door het park de Koppel. U heeft in de omgevingsvisie Lunetten opgeschreven dat ''de randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken''.
Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden dat onze buurt (Zwarte Woud), toch al omringd door autowegen en spoor, met een (globaal) HOV-tracé zoals ingetekend op de kaarten, daar onevenredig de lasten van zou moeten dragen.
We missen bij de opgaven voor het stedelijk knooppunt Oost (p.145) de inpassing van de HOV-verbinding tussen Koningsweg-Lunetten en Westraven. Een zorgvuldige inpassing van de HOV-tracés richting het USP benoemt u wel als een opgave. Graag eenzelfde status aan de inpassing van het HOV-tracé door Lunetten.

De zoeklocatie voor een tracé dat de snelweg A12 volgt is uit het kaartbeeld gehaald.

21

De minder mobiele inwoner of bezoeker is vergeten:
In het hele plan wordt uitgegaan van erg mobiele (en jonge) inwoners en bezoekers van de stad. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat er veel minder mobiele en oudere inwoners in de stad zijn. Dat blijkt uit verschillende tekstgedeelten:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

- Pag. 8: “Verbonden stad” en “Compacte stad” gaan uit van erg mobiele inwoners (voetganger, fietser, OV-gebruik), de niet-mobiele inwoner en gebruiker van de stad die afhankelijk zijn van individueel vervoer –zoals eigen auto- worden buitengesloten, dan wel achtergesteld. Dat is in tegenspraak met het idee” de inclusieve stad”, en zeker geen “toekomstbestendige stad”.
- Pag. 35 geeft een inkijkje in wat als inclusieve stad gedacht wordt. Daar worden in de afbeelding wel minder mobiele mensen getekend, maar in de tekst komen zij niet echt aan bod. De tekst “Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.” is wat dat betreft vaag, en gaat mogelijk voorbij aan het feit dat specifieke (gerichte) voorzieningen voor zieken, ouderen en gehandicapten vaak maar op enkele plekken in de stad aanwezig zijn. Vervoer met bijv. de Regiotaxi lost dat niet op: wachttijden van meer dan een half uur zijn ‘normaal’, omrijden (en daardoor te laat komen eveneens, eigen vervoer met eigen auto blijft dan de oplossing die nauwelijks aan bod komt in de plannen.
- Pag. 77, Groene straten: minder verharding, minder parkeren op straat: worden de mindervaliden / gehandicapten vergeten? Probeer eens met een rolstoel door (nat) gras te rijden, dan weet je wel beter en laat je egale verharding in stand. En die gehandicapten hebben die parkeerplekken nodig, niet op 200 meter afstand.
- Pag. 89: “net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang.” Dat klinkt in ieder geval beter dan de tekst op pag. 77, maar bereikbaarheid met (eigen) auto blijft ook van belang.

21	Voor de niet-kennisintensieve werkers is vervoer met fiets of OV niet altijd logisch. Denk aan mensen met werktijden die niet van 9 tot 5 zijn, zoals fabrieksarbeiders, zorgmedewerkers, mensen in een continudienst, pakketdiensten, of de werklui in allerlei beroepen die hun gereedschappen en materialen mee moeten nemen. Daarnaast is tijdens de coronacrisis gebleken dat het gebruik van openbaar vervoer gemeden wordt als dat een gezondheidsrisico oplevert.	Dat klopt, voor een deel van het vervoer is OV of fiets niet of minder geschikt. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.
21	Pag. 10: “De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht”: vijf maal een vrij specifiek gebiedje, maar Overvecht als geheel?	De ontwikkeling van Overvecht als geheel staat al op de agenda. In zowel planvorming als uitvoering. Met het benoemen van de knoop geven we niet aan dat we niets meer doen in Overvecht (in tegendeel zelfs). We blijven vol inzetten op de verbetering van zowel de kwantiteit als kwaliteit van Overvecht en omgeving.
21	Pag. 87 en 88 geven aan dat er in Overvecht verdichting en/of extra woningbouw moet komen, maar vreemd genoeg geldt dit blijkbaar niet voor Leidsche Rijn, en al helemaal niet voor de polders Rijnenburg en Reijerscop, juist een gebied met potentie voor veel woningbouw (zonder veel huidige bewoners er mee te belasten), en de mogelijkheid om alle ambities in één keer werkelijkheid te laten worden.	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Verdichting in Leidsche Rijn vindt met name plaats bij de knooppunten (Leidsche Rijn Centrum en Papendorp) en bovendien gedoseerd in de rest van Leidsche Rijn. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
21	Pag. 104: mooi dat er aan buurt- en wijkvoorzieningen gedacht wordt, maar het is niet per definitie zo dat de inwoner kiest voor de toevallig in zijn wijk aanwezige voorziening; je hebt nou eenmaal voorkeuren voor bijv. een bepaalde kerk, moskee, culturele voorziening (dat leuke theater), of een jou passende dagbesteding, zorginstelling of school. In de hele Ruimtelijke Strategie 2040 kom ik overigens geen enkel	Mensen hebben altijd de vrijheid om naar een voorziening te gaan die het beste bij hen past, ook als deze niet in dezelfde wijk aanwezig is. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. De huisvesting van ouderen is een onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen, dat momenteel in ontwikkeling is.

	plan tegen voor (uitbreiding van) verzorgingshuizen of andere zorg-voorzieningen. Opnieuw de minder jonge, minder fitte bewoners vergeten (?).	
21	Reacties m.b.t. Overvecht: Uit de kaart van pag. 87 en tekst van pag. 88 blijkt dat een groot deel van Overvecht-Zuid als nieuwe stedelijke kern wordt gezien. Hebben de plannenmakers zich ook afgevraagd of de bewoners van dat gebied wel in een centrum willen wonen? De meesten hebben juist voor dat gebied gekozen vanwege de relatieve rust. Zie ook pagina 96 “Groenstedelijk: De groene wijk”, waar dit juist als pre voor dat deel van Overvecht gezien wordt.	Dit gebied heeft nu al een centrumfunctie met winkels, voorzieningen en een station. Hierdoor zien wij een goede aanleiding om dit gebied verder te verdichten en deze centrumfunctie te versterken. Hoe we dit gaan doen wordt in een later stadium nader uitgewerkt. Groen is en blijft een belangrijk element in dit gebied; dat benadrukken we ook in deze ruimtelijke strategie. Uiteraard krijgen de huidige bewoners de gelegenheid om mee te denken over deze plannen.
21	Pag. 117: hoogbouw tot 70 meter rond OV-knooppunt (station) Overvecht, waar is daar dan ruimte voor zonder de groenstructuur aan te tasten? En verder: Overvecht heeft al te veel hoogbouw, en wordt daarom vaak als niet-aantrekkelijk, anoniem, en daardoor ook zelfs achterstandsgebied aangemerkt. Dus niet nog meer hoogbouw in Overvecht plempen, maar het aanwezige groen en de ruimte in ere houden (d.w.z.: ook onderhoud plegen).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Ook worden er randvoorwaarden opgesteld waar hoogbouw aan moet voldoen om ervoor te zorgen dat het als prettig wordt ervaren. Uiteraard zal hierbij ook de relatie met de bestaande woonvoorraad in hoogbouw in Overvecht worden gelegd. Er zal worden bezien of en op welke wijze nieuwe hoogbouwwoningen -met andere woninggroottes en typologieën en voor andere doelgroepen- een toevoeging kan zijn op de bestaande woonvoorraad. De richting is rondom de knopen compacter te bouwen dan op andere plekken. Specifiek in Overvecht zullen we daarbij extra aandacht geven aan het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied.

21	Pag. 141: “Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen. Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500.” Dat betekent dus op heel Overvecht-Zuid 2000 + 1000 + 500 = 3500 woningen. Bij het winkelcentrum (overigens heet dat al een tijdje ‘Shoppingcenter’) worden er al zo’n 1000 gebouwd, dat wordt dan voor de rest van de wijk wel erg veel verdichting, of anders gezegd: dicht bouwen en onleefbaar maken?	De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger voor de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Maar ook door meer diverse woningtypes toe te voegen aan de wijk, te investeren in voorzieningen, werkgelegenheid en maatschappelijke functies. Shoppingcenter Overvecht is de naam voor de winkels / het winkelcentrum. Wij gebruiken de naam Overvecht Centrum voor het hele gebied, dus naast het Shoppingcenter ook de omliggende gronden. Overvecht Centrum zou méér moeten worden dan alleen een winkelcentrum, namelijk ook een combinatie met wonen, werken en voorzieningen. De kwaliteit in het gebied laat nu te wensen over; door vernieuwing en meer levendigheid voegen we kwaliteit toe in het gebied en in de wijk.
21	Pag. 142: “2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as …”; gaat die centrale HOV-as samen met wonen het groen vernietigen? Daar maak ik bezwaar tegen. Het lijkt ook in tegenspraak met punt 8. “Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto’s, betere busverbinding” en de huidige praktijk waarbij busverbindingen juist slechter zijn geworden. Haal het aanwezige groen niet weg: de wijkbewoners hebben dit nodig op die plekken, en niet ‘elders gecompenseerd’, zoals bijvoorbeeld met de bomenkap bij Amelisweerd (wat heeft de Utrechter aan	In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad.

	nieuwe bomen ver buiten de stad?), en ook niet in de vorm van vergrootte boomspiegels als compensatie'. Niet voor niets is Overvecht een 'Wijk van buurten' (zie pag. 140).	
21	Punt 15 "Tuincentrum Overvecht" is al enkele jaren geleden gesloten. Het lijkt er op dat 'de tekentafel' de ontwikkelingen / actualiteit niet gevolgd heeft	Daar zijn wij van op de hoogte. We hebben dit bedoeld als locatie aanduiding, maar u wijst ons erop dat dit verwarrend over kan komen. Daarom zullen we het aanpassen en benoemen als "terrein voormalig Tuincentrum Overvecht".
21	Punt 17, het Noorderpark als zoekgebied voor windenergie: op een andere plek in de RSU 2040 staat dat windenergie op minimaal 2 kilometer van de bebouwing moet staan. Dan passen windturbines niet in dit deel van de gemeente Utrecht. Zorg ook maar dat de gemeente De Bilt ze niet aan de gemeentegrens van Utrecht plaatst.	In de concept-RSU staat: "Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht." Wij bedoelen hiermee niet dat binnen twee kilometer van woningen geen windmolens mogen komen.
21	Fasering: Het hoofdstuk over de fasering (hst. 7 Uitvoeringsstrategie) zou verrijkt kunnen worden met een schematische weergave van de fasering. Tekstueel: - er mag nog wel eens iemand aan gezet worden om de onvolledige zinnen er uit te halen. - veel ambtelijke (en niet toegelichte) kretologie en afkortingen, de afkortingenlijst is niet volledig (wat is bijv. bvo op pag. 137?), en een (voor de leek / inwoner van Utrecht) verklarende woordenlijst zou ook niet misstaan.	Dank voor uw tips

23	De Utrechtse buurtteams hebben zich verdiept in de Ruimtelijke Strategie 2040. We zagen mooie dingen in de strategie zoals de 10 minutenstad, het multifunctionele gebruik van gebouwen en de aandacht voor groen (al willen we wel meer groen ipv verplaatsing van groen). Een belangrijke vraag voor ons is of deze strategie bijdraagt aan sterke wijken. Volgens ons dragen sterke wijken bij aan veerkrachtige bewoners. Het bevorderen van sociale cohesie vinden we daarbij belangrijk. Dit verdient wat ons betreft dan ook een centrale plek in de Ruimtelijke Strategie. Aangemoedigd door https://www.pharos.nl/kennisbank/inspiratie-en-werkboek-gezondheid-en-ruimte/ dat oa een pleidooi is voor de verbinding van het fysieke en sociale domein, dienen wij onze zienswijze in:	Dank
23	We zouden graag zien dat de gemeente duidelijk maakt hoe zij sociale cohesie concreet bevordert. Ons inziens is sociale cohesie een voorwaarde voor sterke wijken en daarmee een prettig leefklimaat en gezonde inwoners.	Sociale cohesie is inderdaad een belangrijke voorwaarde voor sterke wijken. Daarom stimuleert de gemeente een goed voorzieningenniveau in de wijken en voldoende groen en ontmoetingsplekken. De RSU beschrijft de ruimtelijke consequenties van de sociaal-maatschappelijke opgaven. Via het sociaal beleid wordt geïnvesteerd in sociale cohesie, maar dat wordt dus niet verder beschreven in de RSU
23	We vinden het belangrijk dat er met bewoners naar oplossingen wordt gezocht die de leefbaarheid in hun eigen omgeving bevordert: inclusieve besluitvorming. En geef die betrokkenheid van bewoners serieus vorm. Niet vrijblijvend laten reageren op bestaande plannen, maar door willekeurige selectie/loting vanaf het begin mee vormgeven. Ondersteund door creatieve geesten zoals kunstacademie studenten bijvoorbeeld. In Utrecht zijn daar goede ervaringen mee opgedaan: in 2015 dachten 150 willekeurig geselecteerde bewoners mee	Bij de ruimtelijke plannen die voortvloeien uit de RSU 2040 worden inwoners en andere belanghebbenden betrokken. We hebben hiervoor een participatiebeleid en een participatieleidraad.

over een energieplan voor Utrecht. Zoiets zou heel goed kunnen rondom de vier nieuwe centra.

23	Onze ervaring leert dat je sociale cohesie in wijken kan bevorderen door ontmoetingsplekken dichtbij te creëren waar mensen automatisch naar toe gaan. Denk aan 'huiskamers' in de wijk, sportvoorzieningen, religieuze voorzieningen en ook cafés en gebouwen die verschillende functies (wonen, werken, welzijn) combineren. Niet aan de randen van de stad of in het stadscentrum, maar bereikbaar binnen 10 minuten, in navolging van wat er al in de Ruimtelijke Strategienota staat. Wonen, werken, welzijn binnen handbereik! Met een budget per wijk/centrum, een community budget. En dan kan het zomaar zijn dat de ene wijk/centrum meer krijgt dan de andere omdat er meer nodig is om eenzelfde niveau te bereiken. De toegankelijkheid en beschikbaarheid van deze ontmoetingsplekken is belangrijk. Niet alleen fysiek (voor gehandicapten) maar ook sociaal (iedereen moet er naar binnen willen en zich er thuis kunnen voelen en in staat zijn om een woning te kunnen betalle).	Wij onderkennen het belang van deze ontmoetingsplekken. We houden rekening met een evenwichtige spreiding van deze voorzieningen over de groeiende stad, zoals te zien is in de barcode van de RSU. Ook wordt bekeken wat de verschillende wijken nodig hebben. Bijvoorbeeld bij buurtcentra wordt het aantal vierkante meters per wijk gekoppeld aan de kracht van een wijk (zwak/sterk/gemiddeld is). Zie hiervoor de bijlage van het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad p3. Deze voorzieningen moeten ook toegankelijk zijn, zowel fysiek als dat het uitnodigt om er naar binnen te gaan (zie het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad, p10). De RSU gaat alleen over de lange termijn van fysieke ontwikkelingen in de stad en niet over budgetten. Wat betreft het voorstel van het Community budget: de gemeente Utrecht heeft verschillende budgetten, zoals het Initiatievenfonds. Per wijk is er een jaarlijks budget beschikbaar voor initiatieven uit de wijk.
23	Naast een fysieke plek om te ontmoeten is vrij toegankelijke openbare ruimte relevant voor leefbaarheid en sociale cohesie. We hebben zorg over de intensivering van het gebruik van de beperkte groene ruimte. Kies in nieuwe wijken voor nieuw groen en niet voor intensivering van al gebruikt groen, zoals bij de plannen voor de Cartesisudriehoek en het park bij de Merwedekanaalzone. Hierdoor vindt verdringing plaats. Durf te kiezen voor minder huis en meer groen, leefbaarheid en ruimte in de stad in belang van leefbaarheid en ‘iedereen gelukkig en gezond 2030’ waar de gemeente zich met de Health Hub Utrecht ook aan conformeert. De strategie om groen en recreatie	We onderschrijven uw mening over de openbare ruimte en het belang van voldoende groen nabij. Dit geldt zowel voor kwantiteit als kwaliteit. In paragraaf 5.2.1 van de concept RSU 2040 vindt u hier meer over. Onze ambitie omvat het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot de opgave zoals hij in de RSU voor groen is geformuleerd.

vooral rondom de stad aan te bieden, geeft een risico op verdere segregatie en gezondheidsverschillen, omdat deze voorzieningen door bepaalde type bewoners gebruikt worden.

23

Daarnaast willen we meer aandacht voor diversiteit in het woningaanbod in zowel bestaande als nieuwe wijken. Waar in Utrecht overigens al enkele goede voorbeelden van zijn. Maak niet alleen ruimte voor gezinnen, ook voor jongeren, ouderen en mensen die tijdelijk/snel op zoek zijn naar andere huisvesting ivm dakloosheid. Denk aan collectieve woonvormen voor jongeren die in een instelling verblijven, 18 worden en zelfstandig willen/moeten gaan wonen. Collectief omdat ze elkaar dan kunnen ontmoeten/ondersteunen waar nodig. Maar zonder het stempel van een 'instelling': graag zo normaal mogelijk. Denk aan crisiswoningen voor mensen die door een echtscheiding snel andere woonruimte zoeken. Op een overspannen woningmarkt is dat vrijwel onmogelijk, zeker bij een beperkte beurs. En denk aan (collectieve) woonvormen voor ouderen die uit hun, te grote, gezinswoning willen, maar vaak lang blijven wonen vanwege een gebrek aan een betaalbaar alternatief in de wijk waar ze al hun leven lang wonen. Hiervoor is nodig dat de ruimtelijke strategie meer diversiteit krijgt. Richt je als gemeente niet alleen op nieuwbouw van woningen voor 1 of 2 woonvormen. Maak diversiteit onderdeel van he strategie. Sociale huurwoningen in alle wijken is essentieel. We begrijpen dat de stad groeit. Wij pleiten ervoor om wonen en bouwen van woningen niet als voornaamste uitgangspunt te nemen in de ruimtelijke strategie, maar het fysieke domein met het sociale domein te verbinden.

De RSU bevat de strategische ruimtelijke koers voor de stad. We zijn het eens met de onderwerpen die worden aangedragen en zien de oproep als aanmoediging voor onze inzet vanuit de Woonvisie, Utrecht beter in balans en de diverse uitwerkingen die daaraan zijn (en nog worden) gegeven. Zo zijn al belangrijke stappen aangekondigd in het 'Plan van aanpak huisvesting en begeleiding kwetsbare groepen', is het traject Thuis voor Ouderen gestart en hebben we op verschillende manieren aandacht voor het realiseren van nieuwe woonconcepten (ook voor ouderen en jongeren) en bewonersinitiatieven Bovendien zullen de komende jaren verschillende voorbeelden die worden genoemd ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Deze RSU is verbreed en bevat een verbinding tussen het sociaal en fysieke domein. Niet alles komt in detail terug; we zoeken telkens naar een balans tussen wat we in de RSU beschrijven en wat al is vastgelegd in andere beleidsdocumenten.

De RSU 2040 benadrukt met goede redenen het belang van het verbinden van de groeiende stad met groen in het ommeland; onder anderen de “Groene Scheg” Laagraven-Oost, het landschapspark Laagraven Oost. Lisman en Lisman b.v. , eigenaar van kasteel Heemstede, een uniek cultureel erfgoed in het te ontwikkelen landschapspark Laagraven-Oost, onderschrijft dit belang. In de RSU treffen we echter weinig instrumenten aan die deze ontwikkeling — immers gelegen over de gemeentegrens — kunnen borgen.

In het navolgende geven we eerst aan welke ontwikkelingen op het territoir van Houten en Nieuwegein de ambities van het RSU 2040 kunnen doorkruisen. Vervolgens geven wij enige suggesties hoe de gewenste ontwikkeling veilig te stellen.

Scheg Laagraven-Oost bedreigd
Voor de ontwikkeling van het landschapspark Laagraven-Oost is in 2011 de Integrale Landschapsvisie Laagraven Oost (ILLO) opgesteld in opdracht van de gemeenten Houten en Nieuwegein namens de Enveloppecommissie Linieland (in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Een gerenommeerd buro (H+N+S) heeft een aantal scenario’s opgesteld. Om de uitvoering financieel mogelijk te maken heeft een daarin gespecialiseerd bedrijf een scenario gekozen waarbij woningbouw als kostendrager is aangegeven.
In het RSU is voor fase 4 voor de Groene Scheg Laagraven-Oost de ontwikkeling tot landschapspark gedacht. Natuur, enige (stads)landbouw en vele recreatiemogelijkheden worden daar als ruimtegebruik voorgesteld, maar geen woningbouw. Deze ontwikkeling zien ook wij als gewenst. De woningbouw zoals die in het ILLO is aangegeven is niet van beperkte omvang (deels in meerlagen appartementen) en soms zelfs geplaatst op grond die Rijksmonument is (zoals de 1$ ha ten oosten van kasteel Heemstede). Ook de infrastructuur die voor

Als U10 regio werken we samen aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief. We gaan in regionaal verband zeker samenwerken met gemeenten Houten en Nieuwegein om de verschillende opgaven voor onze gemeenten met elkaar af te stemmen en te optimaliseren.
Behoud en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het gebied Laagraven een belangrijk uitgangspunt. Bevoegde overheden in dit gebied zijn provincie, en de gemeenten Houten en Nieuwegein en als gemeente Utrecht gaan wij graag in overleg met deze partijen ten behoeve van een nadere uitwerking voor dit gebied.

een dergelijke ontwikkeling nodig zou zijn doet het landelijk karakter van het park teniet. De ambitie van het RSU wordt daarmee geheel doorkruist.
Ook al is het ILLO inmiddels 10 jaar oud, het ligt niet in de la van vergeten plannen. Nog onlangs heeft de Ruimtelijke Koers Houten 2040 voor Laagraven-Oost aangegeven dat het ILLO leidraad zou zijn. Ook in stukken van U16, bijvoorbeeld inzake deAl2 zone, is naar het ILLO verwezen.
Recentelijk is er zelfs een concreet bouwvoornemen in dit gebied geweest voor een 40 tal woningen, waarop de gemeente Houten niet negatief heeft gereageerd. De provincie Utrecht kon hierin niet meegaan. Ook Nieuwegein ziet het ILLO nog als gewenste ontwikkeling.
De conclusie moet helaas zijn dat niet, zoals in het RSU aangegeven, gewacht kan worden tot het daar geplande ‘fase 4’, om Laagraven-Oost de belangrijke rol te laten spelen die deze “Groene Scheg” in de nabije stedelijke toekomst heeft.
Regionale investering
Er zijn instrumenten nodig waarmee meer zekerheid voor de gewenste ontwikkelingsrichting van Laagraven-Oost ontstaat.
De RSU 2040 heeft een investeringsstrategie (Hoofdstuk 8). Hierin hebben we gezocht naar mogelijke bekostiging van Landschapspark Laagraven-Oost. Verschillende dekkingsbronnen voor ‘groen’ worden daar aangegeven. P 187 geeft een bedrag voor ‘groen’ aan van 1,6 mid. P189 noemt het bekostigen “van een deel van de groene schaalsprong”. P190 introduceert het Fonds Bovenwijkse voorzieningen, bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Wij achten het gewenst dat over de gemeentegrens heen zekerheid wordt geboden voor de realisering van Landschapspark Laagraven-Oost door daarvoor middelen te alloceren. De gemeenten Houten en Nieuwegein moeten er op kunnen rekenen dat realisatie van het landschapspark Laagraven-Oost niet grotendeels hen ten laste zal komen.

Uitvoering borgen

De uitvoeringsstrategie (Hoofdstuk 7) beoogt (p182) uitbreiding van gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen. Voor Laagraven-Oost is dit zeer gewenst, maar gezien de ligging over de grens is dat niet eenvoudig. De onder 7.3.1. genoemde vormen van intergemeentelijke samenwerking betreffen vooral investeringen in economische ontwikkeling. Wij menen dat voor de 'Groene Scheg Laagraven-Oost' specifieke samenwerkingsvormen nodig zijn waarmee gemeenten en provincie hun inbreng leveren. (Anders dan in de Groene Scheg Amelisweerd Rhijnauwen waar het veelal gaat om eigendommen van gemeente Utrecht en S taatsbosbeheer).

Het project landschapspark Laagraven-Oost heeft de inbreng nodig van de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht en van de provincie Utrecht. Gezien de ambitie van de RSU met de "Groene Scheg Laagraven" zijn de baten daarvan in belangrijke mate voor de stedelijke bevolking van Utrecht. Van de gemeente Utrecht mogen tijdige (gezien mogelijke ongewenste initiatieven) stappen verwacht worden die de gewenste ontwikkeling voor de stad en de regio borgen. Gezien eerder genoemde bedreigingen (bouwvoornemen en rapporten) is dat nu al gewenst.

Besluit

Er is Lisman en Lisman alles aan gelegen het kasteel Heemstede met zijn uitstraling van cultureel erfgoed een bijdrage aan het te ontwikkelen landschapspark te laten leveren. Op dit moment wordt met het herstel van een deel van de historische tuin (deels gesubsidieerd) de oude luister verder hersteld. Het effect daarvan zou teniet worden gedaan door niet passende stedelijke elementen in de omgeving. Om dit wel goed tot zijn recht te laten komen is het van cruciaal belang dat de ruimtelijke omgeving haar landelijk karakter behoudt zodat daar een landschapspark ontwikkeld kan worden zoals we dat bijvoorbeeld kennen van de "Groene Scheg" Amelisweerd Rhijnauwen.

25

Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Ik heb dit plan met belangstelling gelezen en met name ook gekeken naar de plannen voor Overvecht en mijn directe woonomgeving, de Vechtdijk. Ik heb geconstateerd dat uit een schets in paragraaf 6.3 blijkt dat rekening wordt gehouden met een nieuwe brug over de Vecht ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Ik ben van mening dat een dergelijke brug niet nodig is in het kader van de tien-minutenstad. Bovendien zou zo'n brug onwenselijk zijn met het oog op de groenvoorziening, veiligheid en recreatie.
Ik verzoek u dan ook een beoogde Vechtbrug uit de RSU 2040 te verwijderen.
Een nieuwe oeververbinding over de Vecht zou niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit. Een dergelijke oeververbinding lijkt in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden. Aangezien er al twee fietsroutes zijn over bestaande bruggen zou de toegevoegde waarde van een nieuwe brug verwaarloosbaar zijn.
Graag deel ik als betrokken bewoner van de Vechtdijk mijn visie met u om zo samen de RSU 2040 te verbeteren. Aan de hand van de thema's mobiliteit, veiligheid, groenvoorziening en recreatie licht ik toe waarom een Vechtbrug niet in lijn – en zelfs strijdig – is met de uitgangspunten en doelstellingen van de RSU 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.

Mobiliteit
De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel

Hartelijk dank voor uw zeer uitgebreide reactie. De RSU 2040 is het koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De fietsbrug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets t.o.v. de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (t.h.v. de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om

verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt bovendien naar mijn inzicht de te maken kosten niet.

Veiligheid

een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, o.b.v. de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (evt. te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- Een brug zou de overlast vergroten die gekoppeld is aan de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad. Dergelijke overlast is gestopt nadat de prostitutiezone aan het Zandpad is gesloten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute zowel voor lieden die werkers en klanten van de zone lastigvallen als voor drugsdealers en -gebruikers, en vormt een slecht te controleren toegang voor randfiguren die op deze zone afkomen.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.

Groenvoorziening

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd omdat het park een ecologische zone vormt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Zo is de herstelde singel erg goed ontvangen en wordt het

waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen maken er graag en veel gebruik van. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weet ik als bewoner, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stand met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen van de RSU 2040.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De plannen in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 lijken te leiden tot meer verkeersdruk op de Franciscusdreef. De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietstunnel bij het Westplein in Lombok zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie.

27

Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, o.a. geschetst op pagina 143 van de inspraakversie Ruimtelijke Strategie van januari 2021.
Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst.
In de Ruimtelijke Strategie 2040 staan o.a. plannen voor het ontrollen van een (snel)fietswegennet over de stad Utrecht. Wij begrijpen dat de gemeente vooruitloopt op de ontwikkelingen van de stad.
Wij hebben als betrokken buurtbewoner ingezoomd op de plannen voor een extra brug over de Vecht ter hoogte het Zwanenbergplantsoen, die in het Mobiliteitsplan 2040 Vechtbrug wordt genoemd.
Naast de vele onduidelijkheden die de Ruimtelijke Strategie bij ons achterlaten, hebben deze plannen ons ernstig geschokt en bekijken we dit vol verdriet, bezorgdheid en ontzetting.
Graag brengen dan ook wij onze bezwaren naar voren en tevens onze vragen die wij graag beantwoord willen zien en waarvan wij hopen en verwachten dat deze bijdragen tot een goede de besluitvorming.
Het uiteindelijke resultaat kan ons inziens niet anders zijn dan dat de gemeente haar plan voor deze oeververbinding(en) terugtrekt.
Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend af te zien van het aanleggen van de verbinding om diverse, elkaar soms overlappende redenen die wij hierna in willekeurige volgorde uiteenzetten:
1) De overbodigheid
2) Het sociale aspect
3) De uitvoering en uitvoerbaarheid
4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark
5) Het historische karakter van het water
[.....]

Conclusie

Hartelijk dank voor uw reactie. Vanwege de lengte maar zeker ook de afbeeldingen hebben wie uw reactie als bijlage toegevoegd. Voor de beantwoording verwijzen wij naar het antwoord bij inspraakreactie 25.

	Als we al het bovenstaande bezien, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat die extra brug over de Vecht tussen de twee bestaande bruggen op 1,6 kilometer afstand: - te veel stuk maakt - te veel overlast oplevert - te weinig oplevert - totaal overbodig is Hierop past maar één reactie van gemeentezijde: terugtrekking van het plan voor de extra brug over de Vecht, voor nu en in de toekomst. Wij verzoeken de gemeente verder het bijzondere karakter en de ecologische en cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en de Vecht te erkennen, te waarderen en te beschermen. Wij hopen dat wij met onze reactie hebben kunnen bijdragen aan een goede besluitvorming en bescherming van een waardevol gebied van de stad. Wij zien uw reactie graag tegemoet.	
28	Hiermee geef ik aan dat de meerwaarde voor de geplande Vechtbrug niet deel en dus tegen ben	Zie antwoord op inspraakreactie 25
29	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

30	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
31	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
32	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie. Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creëren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om	Zie antwoord op inspraakreactie 25

de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.

Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven

dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.
Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En

ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.
De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
Recreatiemogelijkheden
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een

fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeenteraad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een

	voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.	
33	zie inspraakreactie 25 In de bijlage geef ik nog eens aan dat ik het niet eens ben met een fietsbrug over de historische Vecht. Vooral omdat het niet nodig, er zijn al voldoende bruggen.	Zie antwoord op inspraakreactie 25
34	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
35	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
36	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
37	Ik wil graag reageren op de omgevingsvisie. Alleen dan niet zo positief, terwijl ik wel positief ingesteld ben. Dat komt omdat ik in deze mooie gevarieerde agrarische omgeving woon en werk. Ik woon en werk in het mooie dorp Haarzuilens, een echt dorp binnen de gemeente Utrecht. Ik ben hier heel trots op. De laatste jaren is hier heel veel veranderd. Er is nog een heel mooi gebied ongeschonden gebleven. Dit gebied wordt Ockhuizen genoemd. Dit gebied is aangewezen als zoeklocatie voor bos, recreatie en zonnevelden.	De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verdere planvorming van dit gebied. Deze afweging zullen we zorgvuldig doen en hierbij zullen we ook rekening houden met de aanwezige natuurwaarden.

Ik vind het werkelijk belachelijk om deze gronden te misbruiken voor zonneweide. Werkelijk van de zotte. En dat terwijl er nog zoveel daken te gebruiken zijn of geluidschermen langs de wegen en nog zoveel meer van dit soort plekken waar men creatief mee om kan gaan. En dus niet op z'n mooie gevarieerde oer Hollandse weide, zoals tussen de Thematerkade en de Ockhuizerweg. Deze weide is een mooie open landschap. Dit gebied zal eerder als Unesco erfgoed moeten worden bestempeld.
Het gebied valt binnen het Rijksbeschermd dorpsgezicht Haarzuilens. Dit is zo'n gebied dat een zeldzaamheid is geworden en hoe je ook je best doet, mooier kun je het op deze plek niet maken. Zoek liever een nieuwe boer die dit gebied voor € 0,00 wil beheren en er ook nog een goede boterham aan heeft. Alles leeft in dit gebied. Er is een hele mooie hazen stand (naar het schijnt zeldzaam). Er leven wilde konijnen, een bever, reeën, fazanten en vele soorten weidevogels. Het is een zeldzaam mooi rustig stukje in deze omgeving. Laat dit gebied met rust. Elke verandering is ongewenst (ook het plaatsen van bomen zal hier niks toevoegen en zeker het plaatsten van zonnepanelen (lees stukken metaal) in de mooie stukje natuur niet. Laat nu eens een weide landschap onaangetast voor het nageslacht en zeker op deze plek. Elke m² die verandert is een zonde. Plaats bij dit gebied op al jullie stukken een term: "Pas op, kwetsbaar" Ik weet zeker dat velen, zeer velen het met mij eens zijn!

zie inspraakreactie 25

Zie antwoord bij inspraakreactie 25

39

Graag willen wij een zienswijze indienen betreffende het concept Ruimtelijke Strategie 2040.
Wij, als stichting Hoor de Haar, zijn al ruim 20 jaar een spreekbuis namens de bewoners van het dorp Haarzuilens. Haarzuilens, een klein dorpje Het ligt aan de westzijde van Utrecht, naast Vleuten. Het is klein, maar bezit alles om van te houden. Het RSU2040 betreft het stedelijk concept. Graag willen wij erop wijzen dat wij een klein dorp zijn binnen de gemeente Utrecht. Hier zal niet met dezelfde maatstaven kunnen worden gemeten als in de stad.
In het concept RSU 2040 hebben jullie het over veel meer groen en water aanleggen, dat is onder andere nodig voor de leefbaarheid en de klimaatverandering. En jullie willen gaan voor duurzame energie. Jullie kiezen voor duurzame energie geven jullie aan. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en bedrijven is meer energie nodig. Tegelijk moeten we er met elkaar voor zorgen dat er minder CO_2 in de lucht komt. Daarom werken we aan energiebesparing en gaan we meer duurzame energie opwekken. We gebruiken steeds meer zonne-energie, windenergie, aardwarmte en warmte die bij bedrijven overblijft. Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.
Uiteraard is het harstikke goed om minder CO2-uitstoot te produceren alleen zijn hier diverse methodes voor om dit te realiseren. In het plan zoals op onderstaande plattegrond zoeken jullie gebieden om zonnevelden te realiseren. Hier staat ook ingetekend Haarzuilens, wij vinden dit stukje groen zonde om af te staan aan zonnevelden terwijl er voldoende panden, gemeentegebouwen, overheidsgebouwen daken etc. beschikbaar zijn die wellicht ook voorzien kunnen worden van zonnepanelen.
Wij als inwoners van Haarzuilens vinden dit gedeelte van Utrecht erg belangrijk juist om zijn landschap. Het gebied, genaamd Ockhuizen is

Onze prioriteit heeft het besparen van energie en het benutten van daken om zoveel mogelijk energie op te wekken. Dit is echter niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.

een heel mooi weidelandschap. Er leven hier heel veel hazen, konijnen, fazanten, een bever en verschillende weidevogels. Dit gebied moet onaangetast blijven en behouden worden voor het nageslacht. Wij zien de zonnevelden dan ook niet passen in dit landinrichtingsgebied.
Graag vernemen wij uw reactie!

40

De voorgelegde strategie roept bij ons ernstige bezwaren op. Deze betreffen de aannames over de groei en de samenstelling van de bevolking, de stedelijke in plaats van de regionale strategie, de intensieve verstedelijking bij verkeersknooppunten, in het byzonder bij Lunetten-Koningsweg- Maarschalkerweerd en de voorziene overlast bij realisering daarvan.

Groei en samenstelling van de bevolking
In de RSU wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei van 350000 naar 455000 in 2040. Alle andere variabelen, zoals het benodigde aantal woningen en andere voorzieningen worden hiervan afgeleid. Deze bevolkingsgroei lijkt een doel op zichzelf te zijn, maar in de digitale informatieavond op 16 februari 2021 werd toegelicht dat het om een prognose gaat die gebaseerd is op de groei tot nu.
Sinds 2000 is de bevolking inderdaad gegroeid met ca. 100.000 inwoners. Het is ons inziens echter onjuist een dergelijke groei als basis te nemen voor de prognose tot 2040. In de afgelopen 30 jaar zijn de gemeenten De Meern en Vleuten geannexeerd en is het stadsdeel Leidsche Rijn gebouwd. Zonder die uitbreiding zou de bevolking veel minder gegroeid zijn. Utrecht is niet voornemens opnieuw buiten de huidige gemeentegrenzen groei te realiseren. Door woningbouw binnen de stad moet de geprognosticeerde bevolkingsgroei worden opgevangen.

Groei en samenstelling van de bevolking
De aannames van de ontwikkeling komen voort uit landelijk onderzoeken van PRIMOS. Deze zijn ook regionaal opgesteld met een vertaling van programma naar de gemeente Utrecht. De verstedelijkingsopgave, maar wellicht nog meer de ruimtelijke uitstraling zal bij de gebiedsonderzoeken die volgen op de RSU scherper worden vertaald. Ook bij deze gebiedsonderzoeken zorgen we voor een participatietraject voor bewoners.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad,

In de RSU zijn alle voorzieningen afgeleid uit de groei van de bevolking met meer dan 100.000 inwoners. De bevolkingsgroei fungeert in de modellen als de onafhankelijke variabele, waar alle andere variabelen van zijn afgeleid. Als niet onder ogen wordt gezien of een dergelijke groei wel wenselijk is en als geen rekening wordt gehouden met groei-beperkende factoren zet dit axioma de hele strategie op losse schroeven.
- Is sterke groei wenselijk? Het is mogelijk een wens is van gemeentebestuurders om tot de- 4G-gemeenten te (blijven) behoren, of inwoners dit willen is zeer de vraag. Zeker over de consequenties zoals verdichting van bebouwing, multimodale mobiliteit, beperking van ruimte voor parkeren op straat etc is een brede raadpleging van de bevolking wenselijk.
- Welke factoren zijn van invloed op de groei? De corona-pandemie leert dat de toekomst veel minder voorspelbaar is dan gedacht. Nieuwe manieren van werken, andere woonwensen en mobiliteitswijzigingen zijn het gevolg van de herorientatie waar de pandemie toe noopt. Die zullen deels blijvend zijn. Dienstverlening, onderwijs en zorg zijn belangrijke sectoren in de Utrechtse economie. Werken, leren en zorgen zullen meer digitaal, decentraal en ook thuis plaatsvinden. Grote kantoren, dagelijkse forensenstromen en gestapelde, kleine en relatief dure woonvormen lijken achterhaald als mensen meer vanuit huis hun werk doen. Een stad als Utrecht wordt meer dan nu een plaats voor ontmoeting dan om te wonen.
Dat geldt in het bijzonder voor gezinnen met kinderen. Wonen met meer ruimte in en om het huis in regiogemeenten en buiten de Randstad wordt waarschijnlijk de trend in het post-corona tijdperk. Daardoor zal de samenstelling van de bevolking in de stad veranderen (meer een zandloper dan een pyramide). De vergrijzing van de bevolking zal toenemen. Wie in Utrecht een opleiding volgt zoekt er woonruimte, velen blijven er na het afstuderen nog enkele jaren wonen.

met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

Woningbouw zoals in de Merwedewijk kan voorzien in woonwensen van recent afgestudeerden zonder kinderen en van gepensioneerden, mits tegemoet wordt gekomen aan hun behoeften op het gebied van betaalbaarheid en mobiliteit. Voor gezinnen is een dergelijke hoogstedelijke woonomgeving niet aantrekkelijk.

40

De stad en/of de regio
Waar de veronderstelde groei van de bevolking als onafhankelijke variabele in de stad de strategie bepaalt, blijft uit het zicht wat de rol van gemeenten in de omgeving kan zijn. Terwijl daar meer mogelijkheden zijn om aan de woonbehoeften van vooral gezinnen te voldoen.
De gemeente Utrecht droomt zich een metropool te zijn, maar denkt klein als het op ruimtelijke planning aankomt. De buurgemeenten zullen voor de Omgevingswet ook toekomstvisies opstellen. Die moeten met elkaar worden afgestemd. In de RSU staat vermeld dat de regio met de Utrechtse strategie instemt. Daarmee is het nog geen strategie op regionaal niveau. De verwijzing naar Utrecht10.nl levert alleen op dat alle gemeenten binnenstedelijk zullen bouwen. Het betekent zeker niet dat deze strategie van de tien gemeenten de juiste is en dat de gemeente Utrecht dit had moeten accepteren (misschien zijn de bestuurders van randgemeenten blij dat de gemeente Utrecht nieuwe annexaties achterwege laat).
Wij bepleiten een strategische planning die uitgaat van de regio/agglomeratie. Als de aangrenzende gemeenten Maarssen, Nieuwegein, Houten, Bunnik, Zeist en De Bilt ieder tot 2040 ongeveer 2000 á 3000 gezinswoningen bijbouwen hoeft de stad Utrecht nauwelijks te groeien. Bovendien zal een deel van de gezinnen nog verder, buiten de regio of buiten de Randstad voor hen geschikte woningen vinden.

De stad of de regio
De bevolkingsgroei en de groeiende behoefte om in steden te wonen speelt overal en dus ook in onze regio. Daarbij zien we ook dat veel mensen naar de grote steden trekken omdat zij de grootstedelijke voorzieningen aantrekkelijk vinden. De gemeente Utrecht en de regiogemeenten hebben hierin een gezamenlijke opgave. We benutten daarbij de agglomeratie voordelen voor een zo groot mogelijke sociaal-ruimtelijke en economische kwaliteit. De regio maakt gezamenlijk een integraal ruimtelijk perspectief (IRP), een soort omgevingsvisie voor de gehele regio. Daarin worden de gezamenlijke ambities uitgewerkt en regionaal worden afspraken gemaakt over de verdeling van het programma. De RSU 2040 is voor de gemeente Utrecht het uitgangspunt bij de totstandkoming van het IRP.

Het wiel met spaken voor de mobiliteit kan ook regionaal toegepast worden. Verkeersknooppunten liggen dan niet in de stad maar in de ring daarbuiten, met als voordeel dat ze vanuit een groter gebied de bereikbaarheid vergroten. Bijvoorbeeld: niet Overvecht en Lunetten worden dan intercitystations, maar Bilthoven en Bunnik (of Driebergen-Zeist, zoals vroeger). Vereist is dan wel een tramnetwerk dat doorgetrokken wordt naar deze stations. Een regionaal tramnetwerk had er allang moeten zijn.

40

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
In onze zienswijze mbt het Mobiliteitsplan 2040 hebben wij er al op gewezen dat een verkeersknooppunt in de driehoek van de sporen naar Arnhem, Den Bosch en de A27 in strijd is met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020. Daarin staan bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal. Meer nog dan tegen een (of twee) station(s) waar Intercities halteren op zichzelf, maakten wij bezwaar tegen de aanwijzing van verkeersknooppunten als Alocaties voor de realisering intensieve bebouwing tbv wonen en werken. De RSU doet daar nog een schepje bovenop: gedacht wordt aan hoogbouw tussen 70 en 105 meter hoog. Op nieuwe locaties zouden relatief veel woningen moeten komen. En die bouw zal naast of tussen de sporen plaatsvinden.
Wij zijn bewoners van een naastliggende wijk en maken ook als direct belanghebbenden ernstig bezwaar tegen aantasting van dit gebied, waarvoor terecht nog zeer recent andere waarden centraal zijn gesteld. De gemeente schermt weliswaar met andere aspecten, zoals een groene scheg in verbinding met de bossen van Amelisweerd en de Kromme Rijn en met een Liniepark. Maar dat neemt niet weg dat grootschalige verstedelijking visueel en feitelijk zal domineren en de beleving van het groene gebied zal overheersen.

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
De RSU is een plan op hoofdlijnen en gaat niet in detail in op specifieke gebieden. Voor Maarschalkerweerd is een Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd geschreven. Op pagina 23 van dat document wordt aangegeven dat de verstedelijkingsmogelijkheden van het gebied rond station Lunetten nader worden onderzocht. Het gebied “Tussen de rails” maakt daar onderdeel van uit. In het Ontwikkelperspectief wordt daarom geen definitieve bestemming van het gebied gegeven maar een richting voor tijdelijk gebruik en inrichting.

Het Mobiliteitsplan 2040 schetst een toekomst waarin multimodale verplaatsing centraal staat: om in de stad of naar elders te reizen moet bij voorkeur van de fiets of het OV gebruik gemaakt worden en er moet worden overgestapt, soms meerdere keren. Woningen blijven bereikbaar, maar met moeite en omwegen. Auto's zullen niet bij het huis kunnen parkeren.
De visie in het Mobliteitsplan is geschikt voor jonge mensen die met gemak vanuit de trein hun reis lopend of met een (ruil)fiets voortzetten. En is geënt op het précorona tijdperk. De NS gaat nu al de dienstregeling terugschroeven, ook omdat mensen ivm besmettingsrisico's minder met de trein en meer met de auto reizen.

40

Ouderen worden de dupe
Vooral voor de oudere bevolking heeft de multimodale mobiliteit grote nadelen (en dan doelen we niet alleen op mensen met ernstige beperkingen, voor wie invalidenvervoer te regelen is). Het gaat vooral om vitale ouderen, die in hun mobiliteit zullen worden gehinderd. Overstappen betekent lopen, fietsen komt voor hen minder in aanmerking, in fietsenstallingen zijn alleen hoge plekken vrij, etc.
Er zal minder bezoek komen van bevriende leeftijdgenoten, familie komt niet even langs als gezinnen met kinderen op het OV zijn aangewezen. De groeiende groep ouderen in de bevolking raakt meer geisoleerd. Dit zijn juist de mensen die verleid moeten worden kleiner en wellicht gestapeld te gaan wonen, om doorstroming uit gezinswoningen in de stad mogelijk te maken. Niet is in te zien waarom onder gestapelde woongebouwen geen parkeergarages kunnen worden gebouwd. De nieuwbouw bij het Merwedekanaal lijkt een voorbeeld hoe het niet moet, althans niet op grote schaal. De ideologie wint het van de ratio.

Ouderen worden de dupe
De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht.
In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren.

40	De realisatie van de plannen Grootschalige bouw van een nieuw station en van woningen en bedrijven met aan- en afvoerwegen zal in een aangrenzend gebied voor jaren overlast veroorzaken. Dat geldt voor de wijk Lunetten en ook voor de Impalastraat, die aan de Waterlinieweg grenst. Als de verbreding van de A27 wordt doorgezet of als deze op andere wijze wordt aangepast, wordt deze weg de omleidingsroute, zodat de overlast al vóór 2030 begint en tot 2040 zal voortduren. Er zal ook veel stikstof vrijkomen dat het groen in de parken en begraafplaatsen in het gebied aantast.	De realisatie van de plannen Bij de ontwikkeling van de stad zal worden gebouwd en dat kan hinder geven op het gebied van geluid, trillingen en omleidingsroutes. De gemeente probeert dat zo veel mogelijk te beperken.
40	Al met al hebben wij ernstige bezwaren tegen de RSU 2040. Deze is gebaseerd op een bevolkingsgroei die niet waarschijnlijk of noodzakelijk is en die anders, beter gespreid over de regio kan worden opgevangen. Voorts is geen rekening gehouden met een bevolkingsopbouw met meer oudere bewoners, waarvan de mobiliteit volgens de gerelateerde plannen eerder beperkt dan verbeterd zal worden. De gevolgen van verstedelijking met grootschalige hoogbouw in het gebied Maarschalkerweerd-Koningsweg-Lunetten zullen in de belendende woonomgeving groot zijn. Op zowel korte als op lange termijn zal daar veel overlast ontstaan.	Zie hierboven
41	Zie inspraakreactie 40	Zie antwoorden bij inspraakreactie 40
42	Met interesse hebben we kennis genomen van uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.	Uw voorstel voor het ontwikkelen van een duurzaam ecologisch gebied juichen wij toe. Wij willen daarom in de aanloop van een mogelijke ontwikkeling van de polder dit als randvoorwaardelijk kader/

Ballast Nedam Development is op meerdere plekken in uw gemeente actief. Zo zijn wij ontwikkelaar van de Cartesiusdriehoek en bezitten wij al geruime tijd een kleine 18 hectare grond in Rijnenburg. Duurzaamheid is onderdeel van het DNA van Ballast Nedam Development. Alle ontwikkelingen die wij doen, worden ingericht om zoveel mogelijk impact te maken op de 17 doelen van de Verenigde Naties. Dat de gemeente Utrecht volop inzet op duurzaamheid en gezonde verstedelijking in de gebouwde omgeving onderstrepen wij dan ook zeer.
Uw visie omtrent Rijnenburg valt ons dan ook zwaar doordat er een strikte keuze wordt gemaakt om enkel een energielandschap mogelijk te willen maken voor de komende decennia. Deze keuze doet geen recht aan de woningnood in de regio en ook niet aan de gestelde ambities uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zijn van mening dat juist energie opwek én het oplossen van woningnood hand in hand kunnen, in plaats van eenzijdig te kiezen voor een energielandschap.

Ballast Nedam Development staat klaar om woningnood, natuurherstel, energietransitie en circulariteit integraal op te pakken in de wijk van de toekomst. Willen we hier in 2030 wonen mogelijk maken, moeten we nu aan de slag gaan. Door nu te kiezen voor enkel een energielandschap wordt de energie in verkeerde zaken geïnvesteerd. De ontwikkeling van Rijnenburg tot een duurzaam woongebied sluit uitstekend aan bij de speerpunten uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Graag lichten wij ze toe:

- Rijnenburg geeft uitstekend de kans om de kwaliteiten van Utrecht te koesteren en versterken. Het succes van Leidsche Rijn is daarbij tekenend hoe een nieuw woongebied kan worden omarmd door de bewoners van Utrecht. Maar dan wel met de ambities van vandaag en morgen.

structuur graag met u ontwikkelen zodat op korte termijn de kwaliteit van het gebied, met name ook voor biodiversiteit, verbinding en recreatie versterkt wordt. Echter hebben we aangegeven dat ontwikkeling van woningbouw in de polder niet voor 2035 zal plaatsvinden. Onze inzet is eerst de binnenstedelijke brede opgave te realiseren in de volle breedte. Dit conditionerende raamwerk kan al wel een eerder ontwikkeling krijgen wat ons betreft en wordt bij de gebiedsverkenning van Rijnenburg dan ook meegenomen.

- Rijnenburg biedt de perfecte omgeving voor het aanleggen van leefbaar groen en water. Door actief maaibeleid in het huidige Rijnenburg levert de huidige situatie niet veel op voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. Er zijn voldoende concrete voorbeelden waarbij deze belangrijke items voor de leefbaarheid integraal in gebiedsontwikkeling worden opgenomen. Deze kans kan worden benut.
- Rijnenburg valt prima te ontsluiten. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.
- In Rijnenburg kan zeer goed een functiemening ontstaan waarbij meervoudig ruimte wordt gebruikt. Met alleen al de huidige stand van techniek is woningbouw die energie levert, bijdraagt aan biodiversiteit, hittestress voorkomt, leefbaarheid verbeterden zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan de woningnood mogelijk. Deze ambities kunnen alleen maar verder uitgebreid worden in de tijd die deze gebiedsontwikkeling zal beslaan. De innovatiekracht van onze sector kan veel beter worden benut in het creëren van een toekomstbestendig plan voor Rijnenburg.
- Door functies goed te mengen en de ontsluiting te organiseren zoals hierboven omschreven is de 10 minuten maatschappij hier uitstekend te organiseren binnen het plangebied.
- De verbinding met het landschap kan bij uitstek plaatsvinden in Rijnenburg door zorgvuldige inpassing en hoge ambities op het gebied van natuurinclusiviteit en biodiversiteit. Onze samenwerkingen met organisaties als Vogelbescherming Nederland tonen aan dat het één allang het ander niet meer hoeft uit te sluiten.
- Utrecht wil een stad zijn voor alle inwoners. Juist Rijnenburg geeft de kans om niet alleen kwantitatief maar juist ook kwalitatief deze

ambitie in te vullen. Met een gevarieerd programma voor diverse doelgroepen kan hier een zeer inclusieve gebiedsontwikkeling ontstaan die voor velen beter zal aanpassen dan een woonvorm in het dicht bebouwde en financieel moeilijk bereikbare centrum.

Ons verzoek is om het huidige monotone landschap te verrijken. Laten we een nieuwe wijk maken waar biodiversiteit wordt versterkt en meer energie wordt opgewekt dan gebruikt. Een wijk die als voorbeeld fungeert voor de circulaire economie gebaseerd op een biobased economie, waar nieuwe mobiliteitsvormen tot succes worden gebracht. Rijnenburg bied het canvas om Utrecht nog verder op de kaart te zetten als de stad die vernieuwend en vooruitstrevend is in het concreet maken van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Maar bovenal een wijk waar de woningnood op de kortst mogelijke termijn, zowel kwalitatief als kwantitatief kan worden opgelost.
Samen met de gemeente Utrecht, en met ieders energie kunnen we hier het verschil te maken op alle genoemde fronten, geheel passend in uw Ruimtelijke Strategie. Wij zijn er klaar voor. Wij zien uit naar uw reactie.

43

Enkele opmerkingen vooraf:
1. Geeft de gemeenteraad een verklaring dat hij de GRENS VAN HET GROENE HART VAST LIGGEND erkent?
2. Te weinig wordt aandacht besteed aan het fenomeen huis. Terwijl de televisie in vijftig jaar veel meer kan dan vroeger behoeft men veel minder uren te werken om hem te kunnen aanschaffen. Er dienen woningen te komen die van veel lichter materiaal gemaakt worden, die een levensduur van b.v. 50 jaar hebben, die in een fabriek geproduceerd kunnen worden en eenvoudig in elkaar gezet kunnen worden.
3. Is de door de gemeente Utrecht gewenste groei niet egoïstisch?

1. Als college van B en W erkennen wij alle bestaande grenzen.
2. Onze ambitie is om huizen circulair en duurzaam te maken (zie pagina 37 en 123 van de concept RSU), maar dergelijke details worden doorgaans vastgelegd in onderliggend beleid/wet en regelgeving als het bouwbesluit.
3. De voorziene groei is niet egoïstisch maar zijn toekomstvoorspellingen uit diverse onderzoeken van onderzoeks- en adviesbureaus SITE urban development, Primos, STEC en Companen. Zij berekenen de verwachte woningvraag in de toekomst.

	Grote delen van Nederland ontvolken of kunnen zich minder goed ontwikkelen. Gevolg van dat o.a. Utrecht woningen en werkgelegenheid creëert waardoor mensen van elders hierheen gezogen worden. 4. In uw stuk wordt het woord stad gebezigd, terwijl u de gemeente bedoelt. Utrecht bestaat namelijk uit de historische stad en een aantal dorpen. 5. De kaarten in het boekwerk van RSU zijn onduidelijk en vaag. Hierdoor wekt het egoïstisch idee dat bepaalde ontwikkelingen vaag gehouden worden. Kunt u de kaarten duidelijker maken?	4. Het klopt inderdaad dat in de gemeente Utrecht een historische stad en enkele oude dorpskernen liggen. Tegenwoordig is het functioneren van deze elementen zodanig met elkaar verbonden dat wij spreken over één stad (volgens de definitie van Van Dale is dit een uitgebreid, samenhangend geheel van huizen en gebouwen). 5. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Daarom zijn de kaarten bewust van een hoger abstractieniveau. Bij verdere uitwerkingen in gebieden of thema worden deze kaarten nader uitgewerkt.
43	Uitgangspunten De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad; Wat wordt bedoeld met buiten de stad? De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaat-bestendige stad; Heel mooi en goed. Maar als je dan in de nota leest dat sportvelden als wadi’s moeten gaan functioneren (en daarmee mogelijk schade op lopen en tijdelijk niet gebruikt kunnen worden) denken we dat er op dat gebied beleid moet komen rondom de woningen Daar wordt door de sterk toegenomen verharding de mogelijkheid om af te voeren via de aarde belemmerd. Hier dient beleid op te komen.	Uitgangspunten De prioriteitsvolgorde is anders dan u beschrijft; deze vindt u In hoofdstuk 2. Met buiten de stad bedoelen we buiten bestaand bebouwd gebied. In de RSU staat nergens vermeld dat een sportveld als wadi moet dienen. We onderschrijven het tegengaan van verharding en schenken hier ook aandacht aan in paragraaf 5.2.1

43	Vragen nav de RSU 1. De Utrechtse bevolking groeit de komende twintig jaar met 100 duizend inwoners; van 350 duizend. Dit is onjuist. De werkelijke groei is beperkt, maar Utrecht zuigt ze door het creëren van woningen en werk naar deze gemeente.	1. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Door o.a. de kwaliteit van de stad en de centrale ligging willen veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Daarnaast hebben we te maken met een prognose van demografische ontwikkeling. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
43	2. De toename van het aantal inwoners brengt verantwoordelijkheid en opgaven met zich mee; de groeiende bevolking versus de bouw van extra woningen (60.000), een toenemende mobiliteits-vraag, behoefte aan extra arbeidsplaatsen (70.000), klimaatverandering, energietransitie, gezonder leven en goed onderwijs. Deze verantwoordelijkheid wordt de gemeente gecreëerd door de nagestreefde groei. Wij stellen het op prijs wanneer de gemeente Utrecht eerst zelf orde op zaken zou stellen voor de eigen inwoners. In Utrecht is de luchtkwaliteit matig, op sommige plekken worden de Europese grenzen overschreden. Maar ook op andere gebieden is er veel te doen. Dat wordt allemaal weggedrukt door dat de gemeente te druk wordt met de nieuwbouw.	2. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	3. Ook moeten verdichting en vergroening met elkaar in evenwicht zijn. Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor	3. Er is een programma van 60.000 woningen voor de stad. Deze vragen per woning niet 300 m2. Met de barcode laten we zien wat naast het perceel de opgave voor de stad is. Functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad

	de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	4. We staan stil bij het borgen van leefbaarheid in een groeiende stad en hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen. En daarbij de voorzieningen op peil willen houden; sport, groen/recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur groeien evenredig mee. Om aan die zaken te kunnen voldoen gaat ten koste van de huidige inwoners.	4. Groei geeft ook mogelijkheid tot toevoegen van nieuwe voorzieningen voor bestaande inwoners. Wij denken dat er nog ruimte is om woningen inclusief de hele barcode toe te voegen. Bij toevoegen woningen voegen we ook nieuwe voorzieningen toe. Waarmee we de druk verdelen. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	5. De RSU 2040 laat de integrale samenhang zien van grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Het betreft hier een zelf opgelegde opgaaf. Deze gaat ten koste van de eigen bevolking en van de ontwikkelingsmogelijkheden van het noorden, zuiden en oosten van Nederland. 6. We zien daarmee grote parallellen in de discussie rondom de indeling van schaarse ruimte op nationaal niveau. De discussie in Nederland worden door de grote gemeente gedomineerd. Daardoor worden de belangen van de overige gebieden te kort gedaan. Langs de railinfrastructuur liggen zoveel mogelijkheden om snel en goed aan de schaarste het hoofd te kunnen bieden. 7. De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad.	5. 6. 7. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven

	Behoud die kracht en werkt het zonder de grootschalige woningbouw hier verder uit.	
43	8. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Wij willen dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Dit levert al werk genoeg voor de bestaande gemeente Utrecht op.	Dat ligt ook ten grondslag aan de visie Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad.
43	10. Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente ervoor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hogere bouwvolumes worden gerealiseerd. Onduidelijk is of hogere bouwvolumes eigenlijk betekenen hogere gebouwen. Indien zo, in hoeverre zitten de woningzoekenden op hoogbouw te wachten? Zijn daar onderzoeksrapporten van?	10. Het bouwen in hoge dichtheden kan op verschillende manieren, waar hoogbouw er een van in. In de RSU, zie hoofdstuk 5.2.7, zijn gebieden aangewezen waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waar deze gebieden nader worden uitgewerkt en waarin randvoorwaarden worden opgesteld onder welke condities hoogbouw gerealiseerd mag worden.
43	11. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. Heel goed. De fixatie op de Utrechtse (binnen)stad door de raad en bestuur is bijna ziekelijk geweest. Echter de vraag doet zich voor in hoeverre de eigenaar van Hoog Catharijne	Dank

	akkoord gaat met het wegsluizen van de koopkracht. Maar het is goed dat eindelijk er betere verspreiding van voorzieningen gaat plaatsvinden. Ook de culturele! 12. De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen wel meerdere nieuwe centra met knooppunten bij: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen, Overvecht, Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, De A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven. Op zich een goede ontwikkeling. Helaas te laat. Het had het Utrechtse tramdebacles heel veel geld kunnen besparen.	
43	13. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Wat wordt bedoeld met ondergrens? Betekent dit dat de ondergrens 100.000 woningen is en dat daar nog meer woningen bovenop kunnen komen?	13. Door ondergrenzen te hanteren kunnen we ons verzekeren van voldoende draagvlak voor de voorzieningen die we voor de stad nodig achten. Dat betekent dat er bijvoorbeeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden, maar altijd in balans met de andere ruimtelijke programma's zoals aangegeven in de barcode.
43	14. Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking. Betekent dit dat er de mogelijkheid bestaat dat als deze extra ruimte niet gevonden kan worden omdat woningen de voorkeur hebben niet aldaar gerealiseerd worden?	14. Voor een aantal zaken treden wij in overleg met de regio, zoals ook over energieopwekking. Naast de RSU 2040 maken we met de regio een Integraal Regionaal Perspectief, waarin we daarover keuzes maken.

43	15. Een groei van het aantal inwoners betekent een grotere behoefte aan woningen, banen, voorzieningen en groen. Utrecht heeft hierop de Utrechtse Barcode ontwikkeld die in één oogopslag de onderlinge verhoudingen laat zien tussen deze elementen en vooral wat dit betekent voor de ruimte in de stad. Het zou de gemeente sieren om deze barcodes reeds nu al op de bestaande gemeente los te laten nog voordat ze verdere plannen rond de woningbouw maakt.	15. Uiteraard hebben wij gekeken naar de huidige tekorten op het gebied van wonen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, groen, energie en mobiliteit. Deze analyse vormt de basis voor de RSU 2040. Woningbouw is slechts één van de aspecten daarin.
43	16. De barcode maakt bijvoorbeeld zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-200 hectare extra ruimte vraagt voor benodigd groen, werklocaties, infrastructuur en energie. Met deze unieke barcode werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Aan de hand van de barcode is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie. Deze elementen zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van onze inwoners Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	16. Er worden in de stad 60.000 woningen toegevoegd. Daarnaast is er inderdaad veel ruimte nodig voor de andere functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting.
43	17. De visie op de toekomst van de stad vraagt ook om een aanscherping van de Utrechtse visie op bouwvormen die passen bij Utrecht. Momenteel wordt gewerkt aan een dergelijke visie, mede naar aanleiding van uw verzoek om een hoogbouwvisie. Het opstellen van de visie vraagt meer tijd. Dat heeft te maken met vele raakvlakken	17. We kenmerken Utrecht als gematigde hoogbouwstad, vanwege de omliggende waardevolle landschappen en onze historische binnenstad. We erkennen dat hoogbouw veel impact kan hebben op de stad en daarom gaan we zorgvuldig met hoogbouw om. De effecten

	ervan in het ruimtelijke en sociale domein. Zitten de woningzoekenden wel te wachten op hoogbouw? Vanwaar komt die drang om een New York te worden aan de Oudegracht. Sinds de hoogbouw van Utrecht oprukt, heeft Utrecht zijn mooie skyline verloren.	van de hoogbouw op het silhouet van de stad zullen in de hoogbouwvisie worden behandeld.
43	18. In de RSU 2040 is een aantal principes opgenomen zoals onderscheid in locaties tussen hoogbouw met een stedelijk-regionale betekenis, vanaf 70 tot maximaal 105 meter, en hoogbouw van 30 tot 70 meter, en principes betreffende het maaiveld (openbare ruimte, plinten). Zitten de woningzoekenden hierop te wachten. Of wenst de gemeente (mis)gebruik te maken van het feit dat woningzoekenden alles accepteren.	18. Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Deze vraag kan (deels) via hoogbouw ingelost worden. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote) maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. De RSU benoemt plekken waar nieuwe woningen tot 2040 gerealiseerd kunnen worden en ook aan welk woonmilieu gedacht kan worden. Vanwege de lange termijn is in deze fase nog onduidelijk welk type woningen precies gebouwd gaan worden. Dat wordt duidelijk als de locaties in ontwikkeling worden genomen. Daarbij worden steeds de dan actuele woonwensen betrokken. Wel is duidelijk dat bij een aantal van deze locaties relatief veel woningen op een klein oppervlak zullen gebouwd worden, maar dat betekent niet dat dit enkel hoogbouw is.
43	19. Eind vorig jaar lag het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 liggen in elkaars verlengde. De hoofdlijnen van de RSU 2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio	Dank voor uw constateringen. Het College en de Raad van de gemeente Utrecht hebben hun teleurstelling over het tracébesluit verbreding A27 overgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Utrecht (bijlage bij de raadsbrief over de uitkomsten van BO Mirt). Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsstudies voort (Utrecht Science Park/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden uitgevoerd in samenwerking met de regio, provincie en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen.
Graadmeter voor alle plannen is de verbreding van de A27 Amelisweerd. Realisatie daarvan is een overwinning voor het asfaltkapitalisme en laat zien dat de overheid totaal geen oog heeft voor twee majeure ontwikkelingen, namelijk het intreden van gedeeltelijk en geheel zelfsturende auto's waardoor minder auto meters voor en achter de auto nodig is (zie voorspelling van de futurologen gebroeders Das in de zeventiger jaren) en het oprukken van het thuiswerken. Hierdoor is er minder asfalt nodig.

---

43 Motie 2020/114 Energie opwekken met ambitie
Uw raad heeft ons met motie 2020/114 verzocht om bij de uiteindelijke Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) een voorstel te doen voor de hoeveelheid energieopwekking in TWh waar de gemeente Utrecht in 2040 ruimte voor wil bieden. U wordt in de brief met kenmerk 8491346/20210118/HK geïnformeerd op welke wijze wij zijn gekomen tot de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. Ook is aangegeven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd kan worden. In de RSU2040 is hierover het volgende opgenomen: "Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te

	isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit." De energietransitie is heel belangrijk. Het is goed dat daaraan gewerkt wordt. Maar wel met gezond boerenverstand. 1. Geen grasland gebruiken voor zonnecollectoren.	1. Dit kunnen we niet uitsluiten.
43	2. In plaats van woningen van dakpannen te voorzien wordt gekozen voor zonnecollectoren. Per m2 levert dat 125 kWh. Bij realisatie van 10.000 woningen met een dakoppervlakte van 50 m2 62.500.000 kWh of te wel 62,5 GWh. De energie is geen probleem maar het feit dat er gezocht wordt naar de makkelijkste oplossing.	2. De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij niet als een makkelijke oplossing, maar wel als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.
43	3. Wat het stoppen van aardgas betreft, zorgt eerst dat je betaalbare alternatieven hebt voor dat je met ontkoppeling begint. Politiek is te veel gebaseerd op veronderstellingen zonder gezond boerenverstand.	3. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie (waaronder de die recent door het college in concept is vastgesteld). In de concept transitievisie warmte is aangegeven dat niet eerder begonnen wordt met het afkoppelen van aardgas dan dat er een betaalbaar alternatief beschikbaar is.
43	4. Warmtenetten blijken in het verleden veel duurder te zijn dan lokale verwarming. Zolang de prijs hiervan niet lager wordt is het geen reële richting.	4. V0or de Transitievisie warmte is onderzocht welke warmteoplossingen, als alternatief voor aardgas, de laagste maatschappelijke kosten hebben. In veel wijken hebben warmtenetten de laagste maatschappelijke kosten.

43	5. Rijnenburg was twintig jaar geleden een stiltegebied. Toen moest het ingezet worden voor de woningbouw. Nu wenst de gemeente dit gebied en Reijerscop als plaatsen voor de opwekking van energie te willen inzetten. Het plaatsen van windmolens langs de snelweg lijkt reëel daar het geluidsoverlast van de auto's mogelijk dezelfde volume heeft. 6. Rijnenburg gebruiken waarvoor het bedoeld is, namelijk woningbouw.	5. en 6. De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
43	7. Waarom geen zonneveldprojecten langs de geluidswal van de A2?	7. Langs de A2 ligt geen geluidswal. Wel langs de A12 bij Veldhuizen. Begin dit jaar hebben we een ontwikkelaar geselecteerd die zonnepanelen mag realiseren op deze geluidwal
43	8. Geen zonnepanelen langs de Haarrijnseplas en in de grasgebieden in het Groene Hart rond Haarzuilens. Zorg ervoor dat dit gebieden zijn voor ontspanning en niet dissonanten voor ontspanning.	8. De zonne-eilanden zijn (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) nodig om een energieneutrale wijk te kunnen maken. Deze zonne-eilanden worden omzoomd met een groene rand. Daarnaast blijft voldoende ruimte over om te kunnen recreëren en ontspannen.
44	Houtstook Er wordt steeds gesproken over duurzaamheid, windmolens en zonnepanelen. In de stad Utrecht stoken we nog steeds op biomassa en ook zijn de houtkachels (in allerlei varianten pallet of allesstoker) in de stad aanwezig. Dit vervuilt de stad enorm. Zeker omdat je wel een gemiddelde	Houtstook Via voorlichting en bewustmaking willen we houtstook terugdringen en voorkomen dat mensen overstappen naar houtkachels als alternatief voor gas. In het zogenaamde Schone Lucht Akkoord is er een pilot houtstook waarbinnen de mogelijkheden voor houtstookvrije en -arme wijken worden onderzocht.

	kunt berekenen van de luchtkwaliteit maar lokaal door zo dicht op elkaar te wonen, je buren vergiftigt. Helaas is houtstoken en het stopzetten van dit nog een taboe. Wanneer betrekt de gemeente o.a. woningbouwverenigingen e.d. erbij om houtkachels te verbieden?	
44	Biomassa En gaan we stoppen hele wijken te voorzien van de zgn. duurzame stadsverwarming die drijft op biomassa. Door de consument zelf te laten kiezen ontstaat er meer bewustwording. Als je nu een (nieuwbouw)huis huurt kan je doorgaans geen keus maken voor 100% schone energie. Bedrijven die op de lijst staan van Greenpeace duurzaamheidsmeter doen het beter.	Biomassa De thematische visie op de energietransitie wordt nader uitgewerkt in de nog op te stellen energievisie en de Transitievisie Warmte. In deze visie zal aangegeven worden hoe wij om willen gaan met de energievoorziening van nieuwbouw en bestaande bouw.
44	Regenwatergebruik nieuwe huizen Verder wordt ook het gebruik van regenwater en juist aanbieden van vuil verwaarloosd. In de grote flats van Leidse Rijn komt de gemeente niet eens een groen container ophalen. Word deze zelfs niet uitgegeven. Net als het gebruik van regenwater en daarmee een toilet doorspoelen. Als elk huis een ton krijgt zal dit enorm veel water besparen.	Regenwatergebruik nieuwe huizen Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Vervolgens willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet overal wenselijk is vanwege de overlast die dit kan geven, met name in de winter. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing.

44	Tegels En ook tegeltax. De invloed op de aarde afkoelen in de steeds vollere stad kan beter. Nu zijn tegels gewenst. waarom niet elke tuin van een woningbouw opleggen een aantal meters grond vrij te maken. Als elke tuin dit doet dan levert dit heel vele rendement op. Zeker bij de nieuw te bouwen huizen. Het vrijlaten werkt niet omdat mensen die geen bewustwording hebben voor gemak kiezen en dat is dichtstraten.	Tegels De gemeente Utrecht verplicht bewoners niet om tegels uit hun tuin te verwijderen. Wel stimuleren we dit via het programma Waterproof030. De gemeente helpt bewoners om hun buurt waterproof te maken. Dat doen we op verschillende plekken in de stad. Ook combineren we nieuw- en verbouwprojecten met het aanleggen van groen of het verwijderen van asfalt of tegels. zie ook: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/wateroverlast-voorkomen/
44	Inclusief fietsenrek Meerdere malen heb ik een plan doorgegeven aan gemeente voor iets als een inclusief fietsenrek waar elke fiets een eigen plek heeft. Helaas komt daar nooit een antwoord op. Al zijn de mensen enthousiast die ik spreek. Dit zou het gebruik van de ruimte voor elke fiets verbeteren. En hoef je geen aparte zones te maken. Kleuter, bakfiets, driewieler, racefiets het kan er allemaal keurig gestald worden. Waarom hoor ik nooit iets terug?	straat De gemeente gaat een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen te creëren voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen (zie ook het mobiliteitsplan).
44	Dieren in de stad Meerder dieren hebben het zwaar in de stad. Mussen zitten graag in lage heggen. helaas zijn deze uit het stadsbeeld verdwenen terwijl een aantal vogels wel op lijst van verdwijnen staan. Nu worden er wel bomen geplaatst maar daar heb je weinig aan voor dit soort vogels. Net als haas en konijn verdwijnen op de lijst van bedreigd staan. Bij het weghalen van bomen word trouwens vaak gezegd 'we plaatsen er toch nieuw voor terug? 'Dat daarbij hele ondergrondse ecosystemen verdwijnen lijkt er niet toe te doen.	Dieren in de stad We houden rekening met de bijzondere plant- en diersoorten die in Utrecht voorkomen en vragen ontwikkelaars en initiatiefnemers om te onderzoeken of er planten of dieren in het gebied zijn die zijn opgenomen in de nota Utrechtse soortenlijst. Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die genoeg informatie geeft zodat het bestuur een zorgvuldige afweging kan maken. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant. Om een boom te kappen is het meestal verplicht een vergunning aan te vragen.

44	Verloedering wijken Bij het bouwen van nieuwe huizen zijn deze met de nieuwe wet passend toewijzen onbereikbaar voor mensen met een laag inkomen. Waardoor je wijken creëert waar straks alleen nog een groep mensen woont, vaak laag opgeleid omdat daar nu eenmaal een laag inkomen bij hoort. Passend toewijzen zorgt voor minder schulden maar ook voor het nog dunner maken van de spoeling van huizen en het onbereikbaar maken van een nieuw huis. Passend toewijzen is trap van inkomen ten aanzien van een huur 23600 > maximaal euro 633 ,- en zo verder. Zo gaan wijken verloederen en krijg je weer 'Vogelaar 'wijken	Wijken In onze woonvisie hebben wij onze doelen voor 2040 benoemd. Een van deze doelen is het werken aan gemengde wijken waarbij we streven naar meer gedifferentieerde woningvoorraad. We benutten daarbij. Concreet betekent dit dat we in wijken met een laag aandeel sociale huurwoningen streven naar het vergroten van de betaalbare woningvoorraad, en in wijken met een hoog aandeel sociale huurwoningen precies andersom. In samenhang daarmee willen we dat - op niveau van de stad - 35% van alle woningen sociale huurwoningen zijn en 25% midden categorie. Daarmee beogen we ook een stad te blijven waar mensen met een kleinere portemonnee een woning kunnen vinden met wijken waar het prettig wonen is. Ook hebben we in de Woonvisie vastgelegd dat (op het niveau van de hele stad) minimaal 70% van de sociale huurwoningen van de corporaties behoort tot de kernvoorraad.
45	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
46	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
48	Een aantal jaren geleden was ik commissaris bij een groot bouwbedrijf. Eén van mijn collega’s kwam uit de politiek. We moesten een vijfjarenplan hebben. Een duur bureau werd ingeschakeld. Iedereen in het bedrijf werd bevraagd en uiteindelijk kwam het rapport tot stand.	Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie

Na een half jaar lag het rapport in een lade. Er is nooit meer over gesproken, laat staan naar verwezen. Het gaat al vele jaren fantastisch met dit bedrijf. Omzet: bijna 1 miljard.

Die herinnering kreeg ik toen ik Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 las. Een dichtgetimmerde rapportage over de toekomst in deskundigendialect geschreven en al achterhaald op het moment dat de inkt nog niet droog is.

Een prachtige visie: een gezonde stad voor iedereen. Iedereen? De wethouder hoopt dat in zijn voorwoord. Hij schrijft: […]

Ik zou bijna zeggen: wat een naïviteit. De stad is allang niet meer van iedereen. Je moet een dikke portemonnee hebben om hier te kunnen wonen en het wordt alleen maar erger. Volg een paar jaar de wachtlijsten bij Woningnet en je ziet precies wat er gebeurt. De wachtlijsten groeien alleen maar. Ga naar de Belastingdienst en vraag naar de inkomensontwikkeling in de stad en je ziet dat de armen moeten vertrekken. Als Sebastiaan in 2040 nog in Utrecht woont, dan komt dat door pa Verschuure. Die moet dat dan financieren of Sebastiaan woont nog bij pa thuis. Sebastiaan heeft dan geen woningkeuze, zeker niet als je beslissingen neemt, waardoor jongeren en armen niet aan de bak komen. Kijk naar de feiten. De woningproductie in Utrecht is dramatisch en al helemaal bereikbaar voor Sebastiaan. Ik heb een eigen onderzoeksbureau en dat noem ik: “de straat”. Ik praat met mensen en hoor van alles. Meer en meer valt mij op dat bouwen tegen een betaalbare prijs voor jongeren als Sebastiaan niet plaatsvindt. Een kamer kost zo’n € 400 tot € 600. Middengroepen, zoals verplegers, politieagent, de stratenmaker of de postbezorger, u kent ze wel, komen ook niet meer aan de bak. Wil je een woning huren, dan sta je op een wachtlijst van 15 à 20 jaar.

Door omstandigheden kon ik in Utrecht een terrein aanbieden waar 2.000 á 3.000 wooneenheden gebouwd kunnen worden tegen mid huurprijzen, dat wil zeggen € 750 tot € 900 voor 50 tot 80 m2 meter. zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is erop gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.

Al 10 jaar bied ik die optie aan. De burgemeester heeft zich er nog mee bemoeid. We zijn geen stap verder gekomen. Pieter Boelhouwer, ja, inderdaad de professor, legt de vinger op de zere plek. Gemeentelijke besturen en ambtenaren kunnen alleen maar in bezwaren denken, maar niet in oplossingen.
Een ander voorbeeld: Rijnenburg. 22.000 woningen. Nee, de gemeente maakt er trots een pauze landschap van want er moeten drie windmolens komen.

Geachte raad, die molens komen er niet. Het verzet, niet alleen in Nederland, maar in heel Europa is zo immens, omdat de burger al jaren klaagt over gezondheidsproblemen sinds de windmolens in hun achtertuin staan. Inmiddels blijkt uit medisch onderzoek dat ze levensgevaarlijk zijn vanwege infrasone trillingen. Ik verwijs onder andere naar de DEI-rapportage.
Verder blijkt dat Nederland in strijd handelt met Europees recht en dat de Raad van State er ook achter komt dat het Battenoord arrest al zwaar achterhaald is. Inmiddels bereidt de Raad van State zich voor om prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie in Europa. In de Nederlandse wetgeving wordt geen bescherming geboden tegen gezondheidsschade.
Terug naar het concept rapport. Het is totaal disfunctioneel, omdat alleen maar micro gedetailleerd in geheimtaal en niet macro noodzakelijk gefilosofeerd wordt.
Iedere prognose in het rapport is achterhaald. In stedelijke gebieden kun je geen windmolens plaatsen. Let wel: op dit moment worden windmolens gebouwd van 287 m. En dat in je achtertuin!
Er moeten in 2030 1 miljoen woningen bij. Utrecht is een magneet dat een enorme bouwopdracht krijgt. Op geen enkele wijze blijkt deze

Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor voldoende productie van duurzame energie bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden voor zonnepanelen èn windmolens. Bij het plaatsen daarvan hebben wij ons te houden aan de Nederlandse en Europese wetgeving.

	sense of urgency. Daarnaast worden de burgers misleid door de suggestie dat de stad van iedereen is, terwijl de stad feitelijk een eiland van geprivilegieerden wordt, onbereikbaar voor het nieuwe precariaat. Samengevat: een stad die niet in staat is opties te pakken, waardoor iedereen in de stad een plek kan krijgen, verkoopt sprookjes. Naar sprookjes luister of kijk je geamuseerd, maar daar ga je niet op inspreken. Om het met Henk Vonhoff te zeggen: sprookjes zonder inzicht, is uitspraak zonder uitzicht.	
49	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
50	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
51	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
52	Onze reactie betreft de te bouwen verbindingsbrug tussen de wijken Overvecht en Zuilen, ongeveer ter hoogte van Zwanenvechtlaan Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet strikt nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en vanwege de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de plannen rond deze Vechtbrug te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten. 1 Geen noodzaak	Zie antwoord inspraakreactie 25

Waar je ook in Overvecht bent je hebt altijd een brug naar Zuilen binnen 0.8 km. De Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug liggen 1.7 km van elkaar. Beide bruggen hebben aan weerszijden goede ruime fietspaden in twee richtingen. Dus in totaal 4 richting Zuilen en 4 richting Overvecht. Ook zijn die fietspaden van beide bruggen niet druk, ook in de spits niet. En de wegen die erop aansluiten hebben ook aparte fietspaden. Dus er is geen noodzaak voor een vijfde fietsroute op deze 2 km.

2 De verkeersveiligheid

Als de brug aansluit op de Vechtdijk ontstaat een kruising. De Vechtdijk is een van de grote fietsroutes naar groen gebied en aangrenzende dorpen en is druk. Mijn zorg is deze: Gaan de racefietsers die hier vaak aardig doorfietsen stoppen voor een fietser van rechts. En andersom hebben mensen die van de helling van de brug af komen een vaartje waarmee ze op de vechtdijk aankomen. Veel gebruikers op een smalle dijk. Onveilige situaties!

Als de brug toch hoger wordt met fly-over aan beide zijden zal deze meer ruimte in beslag nemen door op- en afrit. Gaat ten koste van groen en loopt aan beide kanten dwars door de parken. Moeten huizen of woonboten wijken?

In de aansluitende woonbuurten gaat dit fietsverkeer verder zonder dat dit hierop berekend is. Hoe gaan die stromen en hoe veilig is dat recht door een woonbuurten heen?

Als laatste. Er zijn groepen jeugd uit Overvecht en aantal Zuilense jongeren die met elkaar overhoop liggen. Dit kan zeker een plek worden waar deze ontmoetingen kunnen plaatsvinden.

Hopelijk neemt u deze punten in uw afwegingen mee.

53

Voor de derde keer moeten de bewoners van de Vechtdijk en omstreken in verweer komen tegen een nieuwe brug over de Vecht! Waar geen behoefte aan is.

- Een brug die precies tussen twee goed begaanbare bruggen komt te liggen. Op een afstand van iets meer dan 500 meter!
- Voor een fiets route die doodloopt in de woonwijk Overvecht.
- Een brug die een gevaarlijke situatie creëert op de Vechtdijk.
- Een brug die het pittoreske landschap rondom de vecht gaat vervuilen.
- Zoals het nieuw aangelegde park de Vechtzoom.
- Zoals de prachtig op nieuw aangelegde Vechtdijk met zijn historische panden.
- Bovendien valt de keuze op een bocht in de rivier tevens het breedste en mooiste stuk.
- Wat gebeurt er met de woonboten die daar liggen?
- Hoe gaat het verder met het scheepvaart verkeer op de druk bevaren vecht? Worden er plekken aangelegd om af te meren.
- Is er rekening gehouden met het risico van ongelukken op het water.
- Is er rekening gehouden met de overlast voor de woonboot bewoners.
- Waarom nutteloos veel geld uitgeven voor iets wat echt niet nodig is!

- Er ligt blijkbaar al jaren een notitie bij ambtenaren die nog nooit ter plaatse zijn geweest en in ieder geval ook geen navraag hebben gedaan.

Even iets over mijzelf, ik ben een enthousiaste fietser. Ik doe alles op de fiets zo'n 8000 km per jaar en zal waarschijnlijk nooit gebruik maken van deze brug omdat het geen logische verbinding is.

Zie antwoord op inspraakreactie 25

54	Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om u onze opmerkingen kenbaar te maken over het concept van de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU): Voor Huurdersnetwerk Mitros (HNM) is het van essentieel belang dat er in de komende decennia voldoende sociale huurwoningen worden gebouwd om wachtlijsten weg te werken en Utrecht bereikbaar te houden voor iedereen die hier wil blijven of komen wonen. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren veel plannen op papier gezet, zoals de woonvisie en het stadsakkoord. Tot op heden zien wij dat de planning niet gehaald dreigt te worden omdat het aantal nieuwbouw sociale huurwoningen dat wordt opgeleverd achterblijft bij de verwachtingen. En dat terwijl het concept ruimtelijke strategie Utrecht de ambitie nog verder opschroeft door te stellen dat er nog vele duizenden woningen bij moeten komen.	De plannen die HNM benoemt zijn onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De RSU faciliteert de opgave door gebieden te benoemen waar woningen gebouwd kunnen worden én te benoemen welke betekenis deze keuze heeft voor andere ruimtevragers (voorzieningen, groen, bedrijven etc.). De concrete maatregelen zijn vervolgens onderdeel van individuele gebiedsuitwerkingen. Pas hierin wordt daadwerkelijk inzichtelijk welke keuzen worden gemaakt en welke consequenties voor andere ruimtevragers of financiële middelen dit heeft.
54	Hoe wordt in dit concept geborgd dat die woningen ook werkelijk gerealiseerd gaan worden voor 2040? Wij missen de concrete inspanningen die de gemeente gaat leveren opdat die aantallen gebouwd gaan worden zoals in de RSU staat aangegeven. Wij krijgen uit de tekst het gevoel dat de gemeente Utrecht vooral een mooi plan presenteert maar missen commitment. Het wordt ons niet duidelijk of de gemeente zich verantwoordelijk voelt om partijen (lees vooral corporaties) die sociale huurwoningen kunnen bouwen volop de ruimte te geven om de doelstellingen uit deze RSU te gaan halen. Welke middelen gaat de gemeente inzetten om te zorgen dat bouwers van sociale huurwoningen ook daadwerkelijk kunnen gaan bouwen. Of zullen de commerciële investeerders toch weer vaker ruim baan krijgen? In de RSU staat dat er van de 60.000 woningen 35% in de sociale huursector moet vallen en 25% in de middenhuur. Dat zijn dus 36.000	Het bouwtempo waar in de reactie ook naar gevraagd wordt is geen onderdeel van de RSU zelf, maar wordt gemonitord via het Meerjaren Programma Ruimte en de gesprekken met de corporaties die wij hierover voeren. Uw huurdersorganisatie wordt hier via de Stuurgroep Huren ook over geïnformeerd en bij betrokken. Wij delen overigens uw ambitie dat de bestaande plannen voor de komende jaren zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden. Daarom sturen wij op een duurzaam hoog bouwtempo, ook in samenwerking met de woningcorporaties. Dat doen wij op verschillende manieren, bijvoorbeeld via het productieoverleg met de woningcorporaties, de samenwerking in het Stadsakkoord wonen en vooral via de vele gebiedsontwikkelingen die lopen

	van de 60.000 woningen. Hoe gaat de gemeente haar inwoners nu ervan overtuigen dat dit doel ook werkelijk gehaald gaat worden? En ten koste van wat?	
54	Goed om te lezen dat nieuw te bouwen sociale huurwoningen over de stad verdeeld worden. Maar hoe hard is dat doel. Voor ons zou het onacceptabel zijn als deze woningen uit de binnenstad verdwijnen richting de randen van de stad. Utrecht moet Utrecht blijven en diversiteit moet in de hele stad gehandhaafd blijven.	Wij vragen van onze partners om juist in wijken met een laag aandeel sociaal, zoals in het bijzonder de binnenstad, noordoost, oost en west, het relatieve aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen. De beweegrichting hiervoor is vastgelegd in de Woonvisie. Daar maken we periodiek ook afspraken over met de woningcorporaties en huurdersorganisatie via de prestatieafspraken. Daarnaast wordt de ontwikkeling hiervan in beeld gebracht via de wijkenstrategie (die dit jaar wordt geactualiseerd). Tegelijkertijd mogen wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de diversiteit van de verschillende wijken en buurten in de stad. Dat laat zich lastig in een cijfer uitdrukken.
54	Er is te weinig beschikbare ruimte om door te bouwen op de manier zoals het tot nu toe gaat, en inderdaad, er zal dus verdichting moeten gaan plaatsvinden. Omhoog bouwen. Dat lijkt de enige manier om de doelstellingen te halen. Tegelijk constateren wij dat een groot gebied dat geschikt is voor bebouwing nu bestemd wordt voor zonnepanelen en windmolens. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onverantwoord. Waarom wordt vastgehouden aan dit plan? En is er ook onderzoek uitgevoerd om te bekijken of er elders in de provincie gebied beschikbaar is om deze schone energie op te wekken zodat een dergelijk energiepark niet ten koste gaat van broodnodige woningbouw?	De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

54	Al deze plannen gaan handenvol geld kosten. Leefbaarheid, duurzaamheid, infrastructuur, milieu etc. Welke middelen heeft de gemeente beschikbaar om te voorkomen dat zij via gemeenteheffingen wonen in Utrecht onbetaalbaar maakt voor inwoners met lage inkomens? In het plan worden al allerlei mogelijkheden voor tariefsverhogingen (afvalstoffen, riool, parkeergeld etc.) aangekondigd. Wij moeten voorkomen dat Utrecht een stad wordt voor de beter bedeelden en dat de huidige en potentiële sociale huurders in de verdrukking komen.	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 wordt beschreven welke dekkingsbronnen denkbaar zijn om de ambities te kunnen bekostigen. Daarbij is het uitgangspunt dat de baathebber (mee)betaalt, zodat partijen die geen gebruik maken van of baat hebben bij een investering daar ook niet aan hoeven bijdragen. De haalbaarheid en effectiviteit van de diverse dekkingsmogelijkheden zal nader worden onderzocht. Daarbij zal betaalbaarheid, juist voor mensen met lage inkomens een belangrijk uitgangspunt zijn.
54	Resumerend: Welke waarborgen zijn er dat er alles aan gedaan wordt om de doelstellingen uit deze RSU te halen? Welke garanties biedt de gemeente dat er in 2040 daadwerkelijk ruimte is voor inwoners uit alle lagen van de bevolking? Welke invloed hebben alle leefbaarheidsplannen en duurzaamheidsplannen op het betaalbaar houden van huren binnen de gemeente Utrecht? Waarom wordt vastgehouden aan het inrichten van een energiegebied in Rijnenburg in plaats van hier de zo nodige extra woningen te bouwen?	Zie hierboven
55	De gemeente Utrecht heeft een Ruimtelijke Strategie 2040 opgesteld. Het plan geeft de keuzes weer die het college voorstelt voor het toekomstige gebruik van de ruimte in de stad. Voorop staat dat het gemeentebestuur de verwachte groei van het aantal inwoners van 350.000 nu naar 455.000 over 20 jaar wil faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat alle inwoners gezond en prettig kunnen wonen en leven. Onze reactie	Hartelijk dank voor de uitgebreide reactie op de RSU en de suggesties in uw beantwoording. Veel van uw reacties hebben betrekking op de uitwerking van de RSU2040. Die uitwerking krijgt onder meer gestalte in het mobiliteitsplan 2040. Daarom verwijzen wij u ook graag naar dat plan. In deze beantwoording gaan wij in op de hoofdboodschappen aan het einde van uw brief.

We waarderen het dat de gemeente ons de mogelijkheid geeft om te reflecteren op de voorgestelde keuzes. Met genoegen gaan we daarom in op de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgestelde keuzes. De gemeente geeft in de RSU aan dat de fiets een belangrijke rol speelt in het bereikbaar en aantrekkelijk houden van de stad. In het navolgende werken we verschillende thema's uit, die uitmonden in een aantal boodschappen voor de gemeente. Aan het eind van deze brief vatten we de boodschappen in één paragraaf samen, voor de lezers die te weinig tijd hebben om de achterliggende argumenten te lezen.
Dit zijn samengevat onze hoofdboodschappen voor de RSU:

55	Behoud de maat van Utrecht: bouwplannen moeten gerealiseerd worden binnen de huidige 'rode' contouren en niet in nieuwe uitleggebieden. Dan blijft alles per fiets bereikbaar	Wij volgen voor de verstedelijking de volgorde die is staat in de nota van uitgangspunten die op 18 juni 2020 zijn vastgesteld. Deze luiden: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad
55	Wonen en werken moeten beter met elkaar in balans worden gebracht: we willen meer bedrijven in west en meer wonen in oost om de binnenstadsas niet nodeloos druk te maken	We zullen zowel in oost en als in west een gemend programma toevoegen. Door nabijheid te creëren voor functies zodat de druk op de binnenstadsas afneemt.

55	Groei van het gemotoriseerde verkeer moet worden voorkómen, om de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad te behouden en te vergroten;	Het totale mobiliteitsbeleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt binnen de Ring plaatsvindt t.o.v. 2015. In de mobiliteitstransitie ligt de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer.
55	Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden verwijderd;	Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.
55	De fiets moet voor alle verplaatsingen binnen de gemeente het meest aantrekkelijke vervoermiddel zijn en blijven, zodat ook de toekomstige groei van de verplaatsingen opgevangen kan worden door de fiets;	De fiets is en blijft belangrijk voor de verplaatsingen in de stad. Om de groei op te vangen zetten we in een fijnmazig fietsnetwerk (zie ook f). Lopen en gebruik ov hebben ook een belangrijke plek in de mobiliteitstransitie.
55	Het fietsgebruik groeit, de fiets moet de ruimte krijgen om te groeien, zowel rijdend als stilstaand. Dat vraagt om voldoende breedte van fietsroutes, met name naar alle economische kerngebieden zoals het centrumwinkelgebied, al-le bedrijventerreinen, de stedelijke OV-knooppunten en de onderwijsinstellingen;	We willen zorgen voor meerdere alternatieve fietsroutes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
55	De toename van duurdere fietsen en e-bikes vraagt om overal voldoende veilige stallingen. Op stations en de knooppunten van het Wiel moeten er bewaakte stallingen zijn, die de 1e 24 uur gratis zijn;	Dit komt aan bod bij de verdere uitwerking van de knooppunten. Daarnaast is fietsparkeren onderdeel van de parkeervisie. De uitwerking ervan landt in de module fietsparkeren die naar verwachting de tweede helft van dit jaar beschikbaar is.

55	We willen drie herkenbare fietsnetwerken, overal in rood asfalt, die uitnodigen tot het juiste gebruik voor ‘zware en snelle’ fietsen, doorfietsnetwerk met voldoende capaciteit en veilig 8 tot 88 netwerk;	De gemeente maakt onderscheid tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan. Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’).
55	Binnen de bebouwde kom overal maximaal 30 km/u, ondersteund door Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA). Als er geen vrijliggende fietspaden zijn geldt dit ook voor bus- en hulpdienstroutes	Wij hebben de ambitie om in de stad 30 km inrichting door te voeren met uitzondering van de verbindingswegen die als stadsboulevard ingericht worden.

55	Spoorlijnen, snelwegen en kanalen doorkruisen de gemeente en vormen barrières voor het fietsverkeer; bruggen en tunnels vormen al snel bottlenecks in het fietsnetwerk. We willen een voldoende kleine maaswijdte, zodat omrij-afstanden beperkt blijven	Om de barrierewerking voor het fietsverkeer te verminderen hebben we een bruggen en tunnelstudie gedaan waarin 9 bruggen/tunnels zijn geprioriteerd. Op de kaart staan de tunnels en bruggen uit deze studie aangegeven plus bruggen en tunnels die wenselijk zijn voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van afzonderlijke gebieden.
55	Fietsen is aantrekkelijker in een schone, groene omgeving, voeg groene gebieden toe in de stad en maak er fijne fietsroutes langs of doorheen.	In de RSU 2040 betreft een van de uitgangspunten Groen. Groene fiets- en wandelverbindingen naar groene recreatiegebieden maken deel uit van dit uitgangspunt. Zie hoofdstuk 2.
55	Verbind alle wijken met alle buitengebieden met veilige fietsroutes met een recreatief karakter. Van Zuilen naar het rivierengebied, van de Limes naar Lunetten etc.	Het ontsluiten van de buitengebieden door veilige fietsroutes die verbonden zijn met de stad wordt door de gemeente onderschreven.
55	De fiets is het goedkoopste vervoermiddel voor zowel de overheid als de gebruikers. De fiets vangt tot nu toe het leeuwendeel van de mobiliteitsgroei op en heeft de potentie om dat ook te doen tot 2040. Daarom moet er voldoende geld worden uitgetrokken om alle fietsambities te realiseren.	De schaalsprong fiets maakt deel uit van de Investeringsstrategie.
55	Fietsstimulering vormt het sluitstuk van een optimaal ruimtegebruik in de stad	In Goedopweg verband wordt fietsgebruik gestimuleerd. Als gemeente richten wij ons op kinderen en nieuwkomers. Qua belonen van fietsers ondersteunen wij de Ik-fiets-app van de provincie Utrecht. Hiermee spaar je punten per fietskilometer die je kunt inleveren voor leuke beloningen.

56	Mijn naam is […] en ik werk bij een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is Van den Heerik 's Int. Transportbedrijf B.V. aan de Sophialaan 5H. Wij zijn gespecialiseerd de logistiek van deuren, kozijnen, maar ook keuken en badkamers. Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen. Graag zie ik voor de toekomst van mijn bedrijf dat de concept RSU rekening houdt met de reeds gevestigde bedrijven op Lage Weide en de beheersbaarheid van verkeersstromen en natuurlijk de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Kunt u het concept herzien op deze punten? Bij voorbaat dank!	In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. Met de vestiging van 800 bedrijven en ruim 16.000 arbeidsplaatsen heeft dit terrein een belangrijke functie voor de stad . In het belang van de gevestigde bedrijven, en specifiek ook voor de bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, is woningbouw op LW uitgesloten. Om de groei van de beroepsbevolking gelijk op te laten gaan met de groei van de werkgelegenheid hebben we als stad een grote werkgelegenheidsopgave. Deze opgave, in combinatie met de schaarste aan ruimte, maakt dat we op de bestaande werklocaties, daar waar mogelijk, sturen op intensivering van de ruimte voor werkgelegenheid. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.
57	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
58	Het is een goede zaak dat de contouren van de toekomst van Utrecht zijn geschetst in de ruimtelijke strategie Utrecht. Namens de roeiverenigingen Viking, Triton en Orca spreken wij de hoop uit dat de door u aangehaalde Sebastiaan in 2030 - als hij 12 jaar jong is - kan gaan roeien in Utrecht. En dat hij dat ook na 2040 kan blijven doen.	Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater. Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve

De realiteit is echter dat de roeisport in Utrecht onder grote druk staat en vermorzeld dreigt te worden door de groei van de stad. Het neveneffect van de inbreiding van de stad is dat het toch al krappe Merwedekanaal in hoog tempo wordt voorzien van allerlei bruggen die werken als een infarct: de doorstroming van het roeiverkeer wordt er ernstig door belemmerd.

De 2800 Utrechtse roeiers van nu, waaronder kinderen van 12 jaar, hebben niet de ruimte om te roeien. Hun veiligheid is in het geding, en dat geldt met name voor de roeiers en roeisters die trainen om succesvol deel te kunnen nemen aan (internationale) wedstrijden. Roeien is de meest succesvolle olympische sport van Utrecht; zonder twijfel kan worden gesteld dat de roeisport heeft bijgedragen aan de aantrekkingskracht van de stad en bovenal aan de gezondheid van de circa 100.000 Utrechtse roeiers die de stad sinds 1880 kent. Het belang van de roeisport en de problematiek met betrekking tot het roeiwater wordt door B&W onderkend, zie de brief met het kenmerk 4808422 van 3 oktober 2017.

Positief
Wij zijn dan ook blij dat het lijkt alsof er roeiwater is opgenomen in de plannen voor Rijnenburg (pagina 153). Wij wijzen er nogmaals graag op dat een dergelijk watercomplex met tal van andere functies kan worden gecombineerd. Sterker nog: het roeiwater in Rijnenburg kan de levensader worden van het nieuw aan te leggen Utrechtse Bos, dat het Amsterdamse Bos – bekend van de Bosbaan – zal overtreffen. Daarmee kan de Utrechtse barcode als beleidsformule om de hele stad leefbaar te houden, ook echt betekenis krijgen.

Verbaasd
druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan echter niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase.
Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Er is nog geen locatie of ontwerp, de impressies in de RSU zijn indicatief. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen. In de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang ook een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

Ronduit verbazend is echter de opmerking (op pagina 106) als het gaat over sport:
“Bij verdere groei van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.”

Al 25 jaar geleden hebben de Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca en Triton de Stichting Watersportbaan Midden Nederland opgericht om naar extra roeiwater te streven. In die tijd (1996) telde Utrecht 234.254 inwoners, inmiddels zijn we de 350.000 inwoners gepasseerd en zijn er gemeentelijke plannen om het water naast de Kanaalweg zowat geheel te overkappen met alle gevolgen van dien. In de tussentijd heeft de gemeente meerdere onderzoeken laten doen naar nut, noodzaak en haalbaarheid van een roeibaan. Als roeiers hebben we daaraan meermaals onze bijdrage geleverd. Tevens hebben we daarbij herhaaldelijk geconstateerd dat dit een nogal tijdrovende wijze van benadering is. Immers, het staat reeds als een paal boven water dat:
a) de Utrechtse bevolking zal groeien naar 450.000 inwoners;
b) extra roeiwater al ruim 30 jaar nodig is;
c) aanvullend roeiwater enkel en alleen in Rijnenburg kan worden gerealiseerd;
d) dergelijk water vrijwel kostenneutraal kan worden aangelegd indien er in Rijnenburg ook woningbouw wordt gepleegd; dit omdat 15 procent van de te bebouwen oppervlakte gecompenseerd moet worden met nieuw oppervlaktewater.

Wij vinden dat de volgende formulering meer recht doet aan de realiteit en gewekte verwachting. De gemeente Utrecht zal extra roeiwater in Rijnenburg gaan aanleggen en zoveel als mogelijk rekening houden

met de roeisport op en rond het Merwedekanaal zodat de Utrechtse roeisport niet volledig wordt verbannen uit het stadscentrum.

Schrik
Wij zijn geschrokken van de tekening op pagina 154 (paragraaf 6.6). Wij zien daar de mogelijke contouren van een wel heel kleine “roeivijver”, gesegmenteerd door 4 dammen of bruggen met bijbehorende pijlers. In een bijschrift staat ook nog eens “Nieuwe roeibaan met zwemwater”. Dat is geen goede combinatie. Het is zelfs levensbedreigend voor de zwemmers. Met een dergelijke “vijver” is niemand geholpen.
Bovendien is de gekozen positie opmerkelijk: ongeveer in het midden van de polder, terwijl het waterschap en ingenieursbureau Sweco dringend hebben geadviseerd in het noorden van de polder een waterberging aan te leggen. Daar is namelijk het laagste punt van de polder te vinden.

Hoop
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal is een aanvullende accommodatie wenselijk, waar de roeiers minimaal 4,5 kilometer (de lengte van het huidige stadsdeel van het Merwedekanaal) ongestoord kunnen roeien. In die 4,5 kilometer kan een deel – circa 2,2 kilometer - worden verbreed, zodat er ook (internationale) wedstrijden kunnen worden gehouden. We zien in de schets van Rijnenburg in de ruimtelijke strategie in het noordelijke van de polder een zogeheten groenblauwe-structuur getekend die uitstekend als uitgangspunt voor roeiwater kan dienen, zoals eerder ook is aangegeven in het Sweco-onderzoek, in 2019 uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht. Ook in het uitnodigingskader van het beoogde Energielandschap is deze positie door het stadsbestuur als wenselijk neergezet.

Kans
Er zal een overweging zijn om niet eerder dan 2040 te beginnen met woningbouw in Rijnenburg. Het lijkt echter verstandig om zo snel als mogelijk te beginnen met de aanleg van een park in het noorden van de polder. Energiewinning, bos, sport, recreatie, kunst, cultuur, geluidswallen en zeker ook een waterberging kunnen daar alvast een plaats krijgen zodat de klimaatbestendigheid van de nieuwe wijk en de stad is geborgd en alle inwoners van de stad alvast meerwaarde hebben aan de polder Rijnenburg.
Utrecht gaat een mooie stad voor meer dan 450.000 mensen worden. Hopelijk gaat de gemeente de historische kans niet missen om roeiwater annex een multifunctioneel sport- en recreatiegebied te realiseren . Dan hebben Sebastiaan en zijn generatiegenoten er zeker wat aan, of ze nou wel of niet gaan roeien.

59

Zie inspraakreactie 59 in de bijlage met een uitwerking van het profiel van de “Vertraagde stad”
Met grote belangstelling hebben wij het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’
gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.
Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen. We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Dank voor het aandragen van dit extra stadprofiel. We onderschrijven veel van de door u genoemde aspecten. Het stadprofiel dat u aandraagt hebben wij bewerkt en samengevat zodat het past bij de overige stadprofielen. Hieruit is de volgende tekst naar voren gekomen. Het profiel is toegevoegd aan de RSU 2040

De vertraagde stad
Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. De gemeente wil dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van

	Graag introduceren we als aanvulling op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel “DE VERTRAAGDE STAD”. Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als ‘inclusief’, ‘menselijke maat’, ‘ontmoeting’, ‘gezondheid’ en ‘samen maken we de stad’ nog meer handen en voeten. We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.	(woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Onaffe plekken dagen mensen meer uit dan een gepolijste plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
60	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
61	Ik denk dat je moet beginnen met de vraag waarom mensen graag naar Utrecht komen. In vergelijk met andere grote steden. Om te wonen, als toerist of student, waarom Utrecht. Naast de centrale ligging in het land, denk ik dat er 1 punt uitspringt. De grachten met de werven, die echt de sfeer van de stad bepalen. Maar dat trekt dus zoveel mensen van buitenaf dat de inwoners, in de zomer, de grachten mijden. Dus waarom worden er geen buitenwijken gecreëerd die precies die sfeer weergeven. Moderne huizen, allemaal met eigen karakter en die de sfeer van een grachtenpand uitstralen. Veel baksteen en trapgevels. Met als basis een slingerende gracht met de typisch Utrechtse werven met trappetjes en de grote bomen. Vol kleine bedrijfjes, een bootverhuur, muziek, ateliers, markt en horeca. Zo aantrekkelijk dat bewoners niet het gevoel hebben iets	Bij de uitwerking van de gebieden is er de mogelijkheid om mee te denken over de invulling daarvan. Mbt de spanning op de woningmarkt delen wij u waarneming: er is sprake van grote druk en prijsstijgingen Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat - behoudens het gereguleerde deel van de woningvoorraad - het voor een aanzienlijk deel aan de markt is om een 'prijs' te bepalen. De gemeente Utrecht probeert tegelijkertijd ook hier te sturen op betaalbaarheid. Zo doen we dat via het Actieplan Middenhuur (dat in 2017 door de raad is vastgesteld) en is een Actieplan Betaalbare koop in voorbereiding.

te missen en elk weekend het centrum in willen. Gewoon omdat het in hun eigen wijk allemaal te vinden is.
Je ziet die behoefte eigenlijk al, een paar jaar, ingevuld worden in sommige wijken rond de binnenstad. Bewoners die er zelf wat van maken. Die nikszeggende straten omtoveren tot knusse wijkjes. Voorgevels met kleur, veel groen en bankjes en bloembakken op de stoepen. De ondernemers die zich inzetten. Leuke hippe eettentjes, de bloemenwinkels met uitstallingen, de terrasjes. Zo bepalend voor het gevoel van een fijne stad. Die sfeer moet je zien te pakken. Geen moderne hoge gebouwen met schandalige prijzen voor veel te kleine woonruimte met alleen een raam dat open kan. Ik heb zelf 9 maanden naar een koophuis gezocht. 9 maanden, alle wijken gezien, door vele straten gefietst, veel bezichtigingen, biedingen en vooral....afwijzingen. Vol medelijden met de jongere stellen die elke keer teleurstelling te verwerken krijgen of ten einde raad met hulp van familie, geld bij elkaar scharrelen om een bezopen bedrag voor een paar vierkante meter neer te kunnen leggen. En waarvan je weet dat, zodra hun eerste kindje geboren wordt, ze het zo zwaar krijgen om die hoge schuld te kunnen aflossen. En waarvan ook nog statistisch 50% blijkt te scheiden en dan weer helemaal opnieuw kunnen beginnen en zeker niet in de stad kunnen blijven. Er wordt in de uitzending van de informatiebijeenkomst gezegd dat daar verandering in moet komen maar de gemeente doet er niets aan. Geeft toestemming voor nieuwbouw, appartementjes met te klein oppervlak, zonder balkon, voor veel te hoge prijzen. Ziet toe hoe woningbouwverenigingen te hoge vraagprijzen neerleggen bij huurders. Die huurders hebben geen kans, dus worden eigenlijk gewoon uit hun huizen gezet, waar ze al hun hele leven wonen. De zelfbewoningsplicht is volgens makelaars ook vrij makkelijk onderuit te komen. En als een koophuis verkocht wordt 20 tot 60.000,- boven de al extreem hoge vraagprijs, gaat het volgende huis in diezelfde straat ook voor zo'n bedrag weg.

Wij zijn als gemeente overigens gehouden aan de wettelijke ruimte die ons geboden wordt. Dat geldt zeker voor de WOZ-waarde. Deze volgt vervolgens uit de transactiewaarde (de wet Waardering Onroerende Zaak belasting laat ons geen ruimte om woningen lager te taxeren).

Ik heb bewoners gesproken die vertelden dat de gemeente vervolgens die hele straat een hoger WOZ-waarde toekende. Dus waarom zou de gemeente daar iets aan willen veranderen. Het wordt wel geopperd maar ze doen daar daadwerkelijk niets mee.
De prijzen blijven stijgen.
Pas als de overheid ingrijpt en eens een goede module neerlegt, dan kan er misschien wat veranderen.
Verder wel al zoveel positieve verandering merkbaar. De Singel, de Voorstraat, de stijlvolle afwerking van de walmuren en werven. En wat betreft het 'wiel', als dat echt gerealiseerd kan worden. Een hele goede vooruitgang.
Maar als de nieuwe buitenwijken aantrekkelijker worden en groeien dan hoop ik dat, zonder overstap op Centraal, reizen vanuit of naar bijv. Arnhem, Leiden of Amsterdam ook mogelijk is vanaf de knooppunten. Met de RSU al vele positieve ideeën neergezet.
Het zou heel mooi zijn als die allemaal werkelijkheid worden!

62

Scouting Utrecht en Scouting Salwega op de kaart
In onderstaande tekst onze reactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben geconstateerd dat scouting (nog) niet specifiek vermeld staat in deze inspraakversie van de RSU2040, Wij vinden dat jammer, omdat scouting ons inziens wel degelijk een eigen plek verdient.
Op pagina 74 van de RSU2040 worden ‘scoutinglocaties’ wel opgenomen in de stedelijke barcode, echter zien we ze in de verdere uitwerking (op wijkniveau) nergens terugkomen. Uit de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het webinar op 16 februari jl. blijkt zelfs dat het opnemen van de scoutinglocaties in RSU 2040 op een fout berust terwijl naar verwachting ongeveer 10 Utrechtse scouting-

Hartelijk dank uw uitgebreide inspraakreactie. We erkennen het belang van scouting voor de gezondheid en brede ontwikkeling van kinderen en jongvolwassenen, het bevorderen van de sociale cohesie en de ruimte die haar locaties bieden aan culturele en maatschappelijke initiatieven. Scouting heeft wat ons betreft een stedelijke functie die nodig is in de stad Utrecht en ook aanwezig moet blijven.
Daarom staat de functie ‘Scouting’ opgenomen in de afbeelding op pagina 74 (en zal daar ook onderdeel van blijven) en zullen we scouting opnemen op pagina 107 onder het kopje ‘overig’.
Daarmee geven we aan dat we verwachten dat met de groei van de stad ook groei nodig is op scouting. We gaan graag met u in gesprek over de manier waarop, waar en wanneer.

groepen direct of indirect te maken krijgen met veranderingen als gevolg van de geplande ontwikkelingen. Wij zien graag de diverse scoutinglocaties opgenomen in de wijken. In ons geval (Scouting Salwega) betekent dit een vermelding in het hoofdstuk 6.4 Oost en de bijbehorende kaart op pagina 148.

Huidige waarde van Scouting Salwega
In aansluiting op de RSU2040 geven wij graag met een aantal redenen op waarom Scouting Salwega meegenomen wil worden in de plannen:

- Met onze locatie in het Beatrixpark (en op Fort Lunet III) zijn wij uitstekend bereikbaar voor de aangrenzende wijken Lunetten en Hoograven. Wandelend of per fiets binnen 10 minuten. Een goed voorbeeld van Gezond stedelijk leven.
- Als sinds 2010 maken wij gezamenlijk gebruik van deze locaties. Doordeweeks overdag samen met de BSO van Ludens en op de avonden via verhuur beschikbaar voor diverse maatschappelijke en culturele organisaties. In het weekend en de vakanties veel scouting!
- Scouting is toegankelijk voor iedereen. Alle lagen van de samenleving zijn binnen Scouting Salwega vertegenwoordigd. Door te werken met uitsluitend vrijwilligers en met gebruikmaking van duurzame materialen staat de menselijke maat bij ons voorop.
- Iedereen is welkom en de lage contributie vormt geen barrière.
- Scouting Salwega is sinds 1950, dus ruim voor het ontstaan van het Beatrixpark, al in dit gebied gevestigd en ook zeer begaan met dit mooie stukje Utrecht. Wij zijn voorstander van de voorgestelde Groene Verbindingen tussen de diverse Utrechtse parken. In 2017 hebben wij als initiatiefnemer, samen met ZOMO (Fort Lunet IV), Kerngroep Buurtbudgetten Lunetten en Ludens Kinderopvang, het stuk ‘Placemaking Beatrixpark’ op laten stellen. Een

Over de specifieke locaties die u noemt zijn wij al met elkaar in gesprek. Het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd heeft uitgangpunten benoemd voor de inrichting en gebruik van Vier Lunetten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en hun omgeving. Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe Lunettenpark. Wij vervolgen graag met u de gesprekken over het toekomstig gebruik van de forten waaronder Lunet III en de locatie in het Beatrixpark.

studie naar herinrichtingsmogelijkheden van het Beatrixpark. Inmiddels zijn wij nauw betrokken bij de initiatieven rondom het Groen OntwikkelPlan Lunetten en hebben wij onze bijdrage en zienswijze meegegeven bij de Omgevingsvisie Lunetten.

- Scouting staat als geen andere organisatie bekend om de brede ontwikkeling die wij de jeugd meegeven. Onze jongste leden zijn 5 jaar oud en binnen Scouting staat de ontwikkeling van ieder individu centraal. Wij leren om te gaan met een toenemende verantwoordelijkheid, voor jezelf en voor de mensen en de omgeving om je heen. Sport, spel en beweging nemen hier een belangrijke plaats in.
- Ook wij zien als geen ander dat het goed is om het Lunettenpark meer toegankelijk te maken (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Echter zien wij ook de bedreiging van de culturele én ecologische waarde van dit gebied wanneer we de
- poorten ‘gewoon’ open zouden zetten. Daarom denken wij graag mee over vernieuwende vormen van een meer optimaal gebruik van deze forten en in het bijzonder Fort Lunet III. Hieronder een korte toelichting hierop.

Fort Lunet III: het kind centraal in natuur en cultuur
De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie herbergen een enorme ecologische waarde. Door de tot dusver rustige en afgesloten ligging komt er een enorme diversiteit van flora en fauna voor. Wij willen dat graag beschermen en tegelijkertijd ook zichtbaar maken. Daarnaast herbergt deze plek ook een waardevolle geschiedenis. Het verleden laat zich hier gemakkelijk vertellen.
Wij zouden graag het Fort Lunet III specifiek willen inrichten voor gebruik door kinderen en jong-volwassenen. Wij brengen hen in contact met ecologische en culturele waarde van deze locatie. Wij denken dat

dit mogelijk gemaakt kan worden door samenwerkingen aan te gaan met diverse andere partijen, zoals:

- organisatie die natuurexcursiemogelijkheden op het fort aanbiedt voor scholen
- organisatie die de culturele waarde op kind-niveau laat zien
- Ludens die ruimte biedt voor de buitenschoolse opvang op deze avontuurlijke locatie
- Scouting Salwega als gebruiker in het weekend
- creëren van bv. een blote-voetenpad, vlindertuin, geocaches, trekpont, etc.)
- organisatie die op kleinschalig niveau outdooractiviteiten aanbiedt voor jongeren

De kazemat aan de noordzijde van Fort Lunet III wordt de komende jaren opgeknapt en klaargemaakt voor gebruik. Wij willen graag met de gemeente Utrecht bespreken hoe we hier een nadere invulling aan kunnen geven. Te denken valt aan partijen zoals boven genoemd. Of wellicht een herindeling van het huidige gebruik.

Groei Scouting Salwega

We zien een continue stijgende lijn in de ledenaantallen van Scouting Salwega in de afgelopen 10 jaar. Zo werken we inmiddels met een centraal georganiseerd wachtlijstsysteem waar gemiddeld 80 potentiele nieuwe leden op staan. Er is de afgelopen jaren hard gewerkt binnen onze organisatie om meer kinderen de mogelijkheid te bieden om lid te worden van onze vereniging. En met succes: door de oprichting van diverse nieuwe onderdelen ligt ons ledenaantal inmiddels rond de 250
jeugdleden (tot 2013 lag het ledenaantal stabiel rond de 160 jeugdleden). We verwachten dat we nog verder kunnen groeien (qua vrijwilligers en organisatie geen probleem), maar dan wordt onze locatie krap. Graag gaan we in gesprek over de groeimogelijkheden op onze

locatie in het Beatrixpark, zodat we op een verantwoorde wijze het scouting-spel kunnen blijven aanbieden. We lichten onze visie en standpunten graag ook persoonlijk toe, indien u ons daartoe de mogelijkheid en gelegenheid biedt.

63

Gaarne willen wij hierbij een reactie geven op het concept ruimtelijke strategie Utrecht 2040. Hierin wordt gesproken over een invulling betreffende het stuk ten noorden van de Ockhuizerweg te Haarzuilens. Het is nog enigszins vaag wat de specifieke invulling hiervan zal zijn, maar naar wij begrijpen gaat het hierbij mogelijk om de plaatsing van zonnepanelen en/of mogelijk het planten van bomen.
Haarzuilens is gelegen in een zeer landelijk gebieden en is een dorp met een relatief klein aantal inwoners. De Ockhuizerweg, met name het gedeelte wat nabij de thematerkade ligt is een oudste wegen in de provincie Utrecht en is gelegen in een zeer pittoreske omgeving. Niet voor niets is er rondom Haarzuilens sprake van een beschermd dorpsgezicht. Direct ten westen van het beoogde zoekgebied ligt een natuur/recreatiegebied.
Wij willen hierbij een aantal bezwaren bij u voor het voetlicht brengen.
Ten eerste vallen de percelen onder een van rijkswege beschermd dorpsgezicht. Dit geeft al aan dat er sprake is van een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter. Niet alleen de gebouwen zijn van belang, doch ook de directe omgeving waarin deze gesitueerd zijn dient beschermd te worden voor de volgende generaties. Ons inziens is er binnen een dergelijk cultureel belangrijk gebied geen plaats voor zonneweides.Hieronder ziet u een afbeelding van het gebied met de vastgestelde grenzen en globaal het zoekgebied in het groen. U ziet duidelijk dat deze zich binnen de grenzen van het beschermd dorpsgezicht bevindt.

De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Inderdaad is ligt er bij Ockuizen een zoekgebied voor zonnevelden en boscompensatie. Bij de invulling hiervan zal ook de omgeving betrokken worden dus wij nodigen u van harte uit om initiateven en gedachten hierbij in te dienen.

Ten tweede gaat het hierbij om een prachtig stuk landelijk gebied, wat naast gebruik voor landbouw en leefgebied voor hazen, konijnen en reeën ook een toevluchtsoord is voor een scala aan weidevogels. Door recente bouw van huizen in de nabije omgeving, het realiseren van watergebieden ontstaan na zandwinning ten behoeve van de nieuwbouw, zijn er reeds in de zeer nabije omgeving van dit zoekgebied een aanzienlijk aantal hectare weidegebied opgeofferd gedurende de laatste 10-15 jaar (locatie Haarrijnse plas, bedrijventerrein de Wetering, bouw rondom Thematerweg(Haarzicht), Leidsche rijn enz. enz) Weidevogels hebben het toch al bijzonder zwaar in Nederland, het effect van het plaatsen van panelen op deze groep vogels is nog onvoldoende onderzocht. Er zijn onderzoeken bekend die een negatief effect op de weidevogels signaleren. Zonder evident onderzoek lijkt ons een nieuwe aanslag op deze habitat onwenselijk.

Naast bovenstaande kan het plaatsen van panelen een nadelig effect hebben op het grondwatersysteem. Door plaatsen van de zonnevelden wordt er verwacht dat het een negatief effect heeft op bodem gerelateerde ecosystemen (zonneparken en bodemafdekking van L.Kok, N van Eekeren, W van der Putten et al). Ook hierbij is er onvoldoende bekend wat de effecten op langere termijn zijn.
Het RVO geeft daarom in een “cascade ladder” aan dat landbouwgronden zo veel mogelijk dienen te worden vermeden. Ook de LTO zelf voelt weinig voor gebruik van landbouwgronden voor dit specifieke doel. Provincie Noord-Holland heeft in zijn wijsheid een ontwerpkader opgesteld, waarbij de aanleg van zonneparken in het open landschap zo veel mogelijk dient te worden vermeden.
Zijn er dan geen andere opties om toch groene stroom in de regio te realiseren? Natuurlijk zijn deze er! Er zijn in Utrecht nog vele opties

om zonnepanelen te plaatsen zonder het toch al schaarse groen hiervoor op te hoeven offeren. Op internet zijn er berekeningen te vinden, dat 58% van het dakoppervlak in Utrecht voor stroomproductie te benutten is, het gaat hierbij nota bene om 4.651.048 m² aan zonnepanelen (Rooftoprevolution.nl). Daarbij zijn er ook vele industrieterreinen waarbij het dakoppervlak bijna geheel onbenut blijft, hier is bijvoorbeeld te denken aan de Industrieterrein de Wetering, industrieterrein Ouderijn, bedrijventerrein Lage weide en bijvoorbeeld Papendorp. De afwezigheid van zonnepanelen aldaar is duidelijk te zien op luchtfoto's, landelijk gezien is 90% van alle bedrijfsdaken ongebruikt. Als wij verder in beschouwing nemen dat per 2022 het plaatsen van zonnepanelen op het dakoppervlakte van bedrijfspanden door gemeentes verplicht kan worden gesteld, lijkt dat een reëlere en natuurvriendelijkere oplossing dan het gebruik maken een stuk natuur, waarbij de negatieve effecten op langere termijn nog onduidelijk zijn (https://groenleven.nl/nieuws/vanaf-2022-gemeenten-mogen-zonnepanelen-op-industriele-daken-verplichten).

Mocht de gemeente uiteindelijk besluiten om toch in dit gebied zonnepanelen te plaatsen, dan zullen wij dit proces nauwlettend volgen en indien er enige vorm van overlast ontstaat, zullen wij niet zullen schromen om een procedure ten behoeve van de aansprakelijkheid hiervan op te starten.

64

Uit een schets in paragraaf 6 blijk dat er rekening wordt gehouden met een brug over de Vecht, ter hoogte van de zwanenvechtlaan.
Ik verzoek u dit plan uit RSU2040 te verwijderen, om onder meer de volgende redenen.

- Er zijn al 2 bruggen die de wijken Overvecht en Zuilen verbinden.

Zie antwoord inspraakreactie 25

- De vechtdijk is een heel drukbezochte route. Er kunnen door de vorming van een kruising gevaarlijke situaties ontstaan.
- Beide wijken hebben overlast van criminaliteit.
- De brug zal gebruikt worden als vluchtroute. De politie kan per auto niet volgen.
- In het verleden is er ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een 3e brug, maar dat is afgewezen. Misschien een idee om de rapporten hierover te raadplegen.
-

66

Op 29 januari jl. ontvingen AWN samen natuurlijk tuinieren (hierna AWN) en het Overleg Volkstuinen Utrecht (hierna: OVU) via de heer M. Schulz, beleidsadviseur en projectleider Maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente, de uitnodiging om een reactie te geven op de conceptnota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Op die uitnodiging gaan het OVU en AWN graag in. Wij brengen hierbij de mogelijkheden die de volkstuinen nu al bieden en de bijdrage die zij verder kunnen leveren aan uw doelstellingen, graag onder uw aandacht.

Onze zienswijze
In de conceptnota RSU 2040 staat dat de gemeente -naast meer woningen - ook meer groen wil realiseren binnen de stadsgrenzen en dat er meer ingezet gaat worden op biodiversiteit, klimaatbestendigheid en ecologisch beheer. Volkstuinparken bieden daarvoor een uitgelezen mogelijkheid. Het is evident dat de huidige volkstuinen nu reeds bijdragen aan de uitgangspunten voor een gezonde en klimaatbestendige stad en leefomgeving. En hierin is nog een grote winst te maken. Wij pleiten er daarom voor om het bestaande groen te versterken en een deel van het nieuwe groen te bestemmen voor de aanleg van meer tuinenparken dan wel uitbreiding van de bestaande tuinenparken.

Wij erkennen met u de waarde die de volkstuinparken hebben voor een gezonde, biodiverse en klimaatbestendige stad. We voorzien dat Utrecht stevig gaat groeien en dat meer inwoners gebruik gaan maken van het bestaande én het nieuwe groen. We zetten daarom onze inzet voort om tegemoet te komen aan de vraag voor door nieuwe vormen van gezamenlijk tuinieren te ondersteunen, die de schaarse tuingrond beter benutten voor meer Utrechters. Nieuw te ontwikkelen klassieke volkstuinparken kennen immers een relatief grote ruimtelijke vraag, terwijl er maar relatief weinig mensen kunnen tuinieren.
Het afgelopen jaar is gewerkt aan de oprichting van een Platform Stadstuinieren. Samen met diverse groene partijen uit de stad hebben we een voorstel gemaakt over hoe het platform eruit zou kunnen zien (doel, inhoud, betrokkenen, organisatie, middelen, planning). Wij zullen uw AVVN en het OVU, in het platform betrekken om hedendaagse vormen van stadstuinen verder te ontwikkelen

Onze motivatie

Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden in totaal 15 tuinenparken in Utrecht. Dat doen zij op ecologische wijze, volgens de principes van het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. Zij betrekken verder de omgeving bij het natuurrijke groen door bijvoorbeeld het organiseren van plantenruilbeurzen, informatiebijeenkomsten over tuinieren en excursies voor scholen . De volkstuinen bieden bewoners en bezoekers van Utrecht oriëntatie, variatie, ruimte en buitenbeleving. Het volkstuingroen vormt een belangrijke ecologische broedplaats in de stad en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. En dat alles op een voor de gemeente kostenvriendelijke wijze - Het onderhoud wordt immers grotendeels vrijwillig door de volkstuinders verricht.

Het samen tuinieren op de tuinenparken is van belang voor de leefomgeving én de samenleving. Dat komt terug in deze thema's, die aansluiten bij de doelstellingen in uw conceptnota.

- Tuinenparken bieden groen in woonwijken. bij kantoren en bedrijven
- Tuinieren bieden natuurkennis en ontwikkeling
- De volkstuinen bieden zelf geteeld voedsel
- Tuinenparken dragen bij aan klimaatbestendigheid
- Tuinenparken voorzien in een sociaal-maatschappelijke behoefte
- Tuinieren is goed voor de volksgezondheid.

De belangstelling voor een tuin is de laatste jaren sterk gestegen en we verwachten dat die alleen nog maar zal toenemen. Bij de meeste volkstuinverenigingen is de wachttijd voor een tuin inmiddels opgelopen tot meer dan 4 jaar - de helft van de verenigingen heeft daarom

een voorlopige stop op de wachtlijst moeten zetten. De huidige populatie tuinders is veel gevarieerder qua leeftijd dan enkele jaren geleden en de instroom bestaat nu voor het grootste deel uit jongvolwassenen en gezinnen, die thuis geen of een (te) kleine tuin hebben. In toenemende mate betrekken deze nieuwe tuinders vrienden en familie bij hun tuin, waardoor indirect nog veel meer mensen plezier beleven aan de volkstuinen.

Ons voorstel
Wij hopen dat uw gemeentebestuur met onze inbreng de tuinenparken van Utrecht op zijn juiste waarde weet te schatten en deze wil helpen te versterken door waar mogelijk en gewenst het aanbod met nieuwe tuinenparken of met uitbreiding van de huidige tuinenparken te verbeteren. Het OVU en AWN treden daartoe graag met u in overleg over de rol die de volkstuinverenigingen bij uw plannen kunnen spelen en de mogelijkheden toelichten die dit voor de gemeente Utrecht biedt. Ook willen wij uw bestuur of een afvaardiging uitnodigen om, zodra de Covid-19 situatie het weer toelaat, de Utrechtse tuinen parken te bezoeken en te bezien hoe de volkstuinen (kunnen) bijdragen aan uw doelen en ambities.

67

Na de RSU 2040 te hebben bestudeerd, merken wij op dat de Gemeente Utrecht mooie ambitieuze plannen voor "ons stadsjie" heeft ontwikkeld.
Compliment daarvoor.

Wij hebben uit voornoemde stukken navolgende ambities gefilterd:
• Tussen nu en 2040 zal de stad Utrecht er circa 100.000 inwoners bij krijgen.
• Dat houdt een groei in van 350.000 naar 455.0000 inwoners.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte in de regio en stad Utrecht uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen

• Tussen nu en 2040 zullen er 60.000 woningen moeten worden gerealiseerd
• In 2040 zou van de woningvoorraad 35% een sociale huurwoning en 25% een middeldure huurwoning en/of een goedkopere en betaalbare koopwoning moeten zijn.
De Gemeente "zet in" op binnenstedelijke verdichting en kiest voor meervoudig gebruik van ruimten en gebouwen en gemengde en leefbare wijken.
Op zich een goed streven.

Het daadwerkelijk ontwikkelen en realiseren van woningen binnen de gestelde kernwaarden zal er hoogstwaarschijnlijk toe leiden dat een groot deel van het aantal toe te voegen woningen niet grondgebonden zal zijn.

Wij als marktpartijen en (we mogen wel zeggen toonaangevende) NVM (nieuwbouw)makelaars die de woonconsument en bewoners van Utrecht (en de omringende gemeenten) iedere dag in de praktijk spreken en onze diensten verlenen kennen als geen ander de woonwensen en mogelijkheden van de desbetreffende doelgroepen. Derhalve vragen wij ons af of er bij het ontwikkelen van De Ruimtelijke Structuur Utrecht 2040 niet alleen naar data, cijfers en de demografische samenstelling van de huidige en te verwachte bevolking van Utrecht is gekeken maar ook naar de daadwerkelijke woonwensen van die inwoners van nu en over 20 jaar. Als er iets is dat we van de huidige (corona) crisis hebben geleerd is dat de woonwensen en behoeften binnen alle lagen van de bevolking behoorlijk en op een heel korte termijn radicaal gewijzigd zijn.
"Een huis met een tuin c.q. een representatieve buitenruimte".
"Een huis in het buitengebied met veel omringende ruimte".

woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.

De uiteindelijke effecten van de huidige situatie op de woningmarkt en woonwensen van consumenten vinden wij nog lastig inschatten. Wel is de inschatting en verwachting dat ook de op langere termijn de aantrekkelijkheid van Utrecht (en daarbij behorende krapte op de woningmarkt en forse woningbehoefte) zal blijven bestaan. Daarbij is het van groot belang veel aandacht te hebben voor diverse woonmilieus (binnen de hoofdcategorien centrum-stedelijk en groen stedelijk), de kwaliteit van de openbare ruimte, bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen.

We zien in de verhuisbewegingen dat er al sinds lange tijd een uitwisseling plaatsvindt tussen stad en regio. Er is een trek van jongeren naar de stad om te studeren of werken. Vervolgens verbeteren zij hun positie op de arbeids- en woningmarkt en voor een deel verlaten zij uiteindelijk de stad – vaak in het kader van gezinsvorming – naar een randgemeente of groeikern. Dat is een gegeven, maar geen nieuwe trend. Aanvullend daarop zien we inmiddels ook weer ouderen, waarvan de kinderen het huis verlaten hebben, ook weer naar de stad trekken om daar van de voorzieningen en de centrale ligging van de stad te profiteren. Onze inzet is om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woning-typologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Hierbinnen worden ook woningen voor gezinnen, maar ook ouderen geprogrammeerd.

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar

"Een huis met voldoende ruimte voor werken (en onderwijs) aan huis".
"Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep het ideaal".
"Ruimte en vrijheid is voor een steeds groter wordende groep belangrijker dan, kroegen, theater, bioscopen en grote winkelcentra onder handbereik".
"Forenzen is door het in toenemende mate deels structureel thuiswerken veel minder een bezwaar".
"De (elektrische) auto onder handbereik (met eigen laadpaal) wordt door een redelijk grote groep toch wel als "eerste levensbehoefte" gezien".
Dit zijn woonwensen die wij in toenemende mate iedere dag van onze (aankoop)cliënten vernemen en eigenlijk, ondanks de krapte op de markt een voorwaarde om te verhuizen zijn.

Onze vraag is dus:
Kunnen we binnen de gestelde ambities voorkomen dat bepaalde groepen mensen nog meer uit de stad naar het buitengebied wegtrekken?
De Funda index die vandaag gepubliceerd is toont overduidelijk aan dat dit nu op forse schaal plaatsvindt.
Zouden de wijken zo leefbaar en gemengd blijven/worden?
Bereiken we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect en creëren we niet een woningvoorraad die in verhouding "incourant" is of wordt?
Is het met de huidige grondprijzen, bouwkosten die door de steeds strengere milieu eisen steeds verder stijgen en de schaarste op de woningmarkt mogelijk om de ambitie van een woningvoorraad met 35% sociale huurwoningen en 25% midden huur* en goedkope koopwoningen überhaupt waar te maken?

wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode bovendien onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

Utrecht wil een stad zijn voor iedereen. Daarom streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Het overige deel zal in de duurdere segmenten worden gerealiseerd. Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak binnen de opgave Wonen. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen)

(*Door indexatie lopen de absolute huurprijzen van midden dure huurwoningen ook relatief snel op waardoor de kans aanwezig is dat deze woningen wellicht binnen een redelijk afzienbare termijn toch weer op de koopwoningmarkt terecht komen...)
Moet je voor het bereiken van dat doel niet juist ook aan de bovenkant van de woningmarkt ontwikkelen om doorstroming in alle gelederen op gang te brengen?

Kortom een aantal vragen die bij ons rijzen naar aanleiding van de opgestelde Ruimtelijke Structuur Utrecht waarbij de vraag "juiste afstemming aanbod op de vraag gedurende een periode van 20 jaar" voor ons als een "rode draad" door deze door ons ingediende inspraak loopt.

68

Met belangstelling heb ik de RSU 2040 bekeken en vooral het onderdeel natuur. Wat mij opvalt is dat er veel aandacht is voor het belang van de natuur voor de bewoners (meer groen om te wandelen, sporten, ontspanning, etc.); wilde planten en dieren kunnen hier dan vervolgens op meeliften. Ik mis echter nog het belang van de intrinsieke waarde van de natuur voor de natuur zelf in de RSU. De intrinsieke waarde van natuur zou naar mijn idee ook een plek moeten krijgen in de RSU 2040.

Met name in het groen rond de stad zie ik kansen om de intrinsieke waarde van de natuur een plek te geven. Dit zou naar mijn idee gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een bosreservaat in een deel van Amelisweerd. Uw collega-gemeente Arnhem heeft hier overigens al ervaring mee; onlangs hebben ze zelfs hun tweede bosreservaat ingesteld (zie: Koningsheide bij Arnhem wordt bosreservaat - Omroep Gelderland).

Een prima idee om ook de intrinsieke waarde van groen een plek te geven in de RSU. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad. De gemeente Utrecht gebruikt straks de RSU 2040 om samen met partners om de stad meer (recreatief) groen en natuur aan te leggen. De omvang van de regionale opgave voor groen en natuur is groter dan onze inzet van nieuw groen aan onze stadsranden. De aanleg van nieuwe bossen is een aandachtspunt binnen die grotere, regionale opgave. Bedankt voor de aangedragen voorbeelden en suggesties

Daarnaast lees ik in de RSU dat er 250 hectare nieuw groen rond stad bij komt, binnen de gemeentegrenzen. Het zou heel mooi zijn als er ergens binnen die 250 hectare plek is voor een (nieuw) bosreservaat. Het zou heel passend zijn omdat bosreservaat dan ook (deels) vanzelf te laten ontstaan. Dat kan heel eenvoudig: plant wat inheems struweel/bos langs de rand van het gebied en vanuit daar zaaien ze zich vanzelf uit in het nieuwe bosreservaat.

In die 250 hectare is er wellicht ook plek voor een stuk struinnatuur a la de Lange Bretten bij Amsterdam (https://www.oerij.eu/bewoners-en-bezoekers/ontdek-het-gebied/natuurgebieden/lange-bretten/). Dit is ook natuur die niet/nauwelijks beheerd en waar de natuur haar eigen gang gaat. Wat struinnatuur ook bijzonder en aantrekkelijk maakt is dat je als bezoeker daar ook van de paden af mag. Dit zou ook een aanwinst zijn voor de regio Utrecht omdat er nu nog nergens struinnatuur is.
Hopelijk kunt u bovenstaande suggesties meenemen in de definitieve versie van het RSU 2040.

69

Algemeen
De Werkgroep Wonen heeft veel waardering voor de nota, waarin het complex van vele belangrijke beleidsuitgangspunten en doelen (geformuleerd in verschillende zeer relevante koersdocumenten) in ruimtelijke zin zijn samengebracht tot een integrale samenhangende toekomstvisie op de inrichting van de stad. Het ziet er volledig uit, in een mooie vormgeving, met heldere en verduidelijkende illustraties.
Positief is ook dat er enkele malen specifiek aandacht wordt besteed aan de toename van het aantal ouderen en de betekenis hiervan voor wonen en woonomgeving, zoals toegankelijkheid van de openbare

Dank

ruimte, woningen voor ouderen en woonzorginitiatieven. Maar de concrete uitwerking hiervan komt niet aan de orde, wat (deels) verklaarbaar is, omdat het een ander detailniveau betreft dan de ruimtelijke hoofdlijnen in de RSU. Onze aandachtspunten betreffen met name de garanties of voorwaarden die van belang zijn voor ouderen bij de uitwerking van het voorgenomen beleid.

---

69 Specifieke aandachtspunten:

Voldoende verpleeghuiszorg in Utrecht
De RSU is onder meer de ruimtelijke vertaling van meerdere belangrijke koersdocumenten. De ruimteclaim vanuit het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen is opgenomen in de barcode. De Wlz-zorg maakt hier echter geen onderdeel van uit en de ruimtereservering hiervoor in de barcode ontbreekt (of is niet gespecifieerd). Bij een dermate grote concurrentie om ruimte als in Utrecht baart dit ons ernstig zorgen.

Benutting kansen locaties rondom bestaande zorgvoorzieningen
Om de druk op de verpleeghuiszorg zo laag mogelijk te houden zijn er voor senioren en mensen met beperkingen verschillende woonvormen nodig. Denk aan combinaties van woonvoorzieningen, waar op verzoek zorg kan worden verleend. Denk aan wooncomplexen in de buurt van verpleeghuizen. Dit gedachtengoed staat in de RSU verwoord op pg. 89 en 90. Bij voorkeur hebben deze wooncomplexen een gezonde mix van bewoners/leeftijden. Dit vraagt om een inclusieve ontwerpstijl.

Wij delen de zorgen rond het beschikbaar houden en krijgen van voldoende WLZ-locaties in de stad. Daarom is dit onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen. Ook het realiseren van kleinschalige woonvoorzieningen voor zelfstandige wonen en voor wonen met een zorgcomponent is een onderdeel van dit programma. Een aandachtpunt hierbij is dat de WLZ zorg niet door de gemeente word gefinancierd en de gemeente afhankelijk is van initiatieven van zorg instellingen. De verwachting is dat de capaciteit voor verpleeghuiszorg met ongeveer 40% moet groeien. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. In het voorzieningenaanbod specifiek voor ouderen is de norm een afstand van max 500 meter. Er is binnenkort een monitor beschikbaar die de ontwikkeling van de groei van ouderen per leeftijdsgroep per wijk en hun afstand tot de voorzieningen bij houdt.

De RSU maakt helder dat verschillende woonvormen voor senioren en mensen met een beperking wenselijk zijn en dat de kansen moeten worden benut rond locaties waar al zorgvoorzieningen zijn. De ruimtelijke vertaling hiervan ontbreekt echter.

Nabijheid van voorzieningen/woonservicezone.
Ouderen willen graag in hun eigen wijk blijven wonen. Belangrijk voor hen is dat er voldoende voorzieningen (voor zorg en welzijn) in de buurt van hun woning zijn, zoals: huisarts, gezondheidscentrum, ondersteuning van mantelzorgers en intramurale zorg. Maar ook een buurt- of wijkcentrum (sociale contacten), een sociaal makelaar en een informatieloket zijn nodig. Voorzieningen die zich overigens niet alleen op ouderen richten. Het is van belang dat deze voorzieningen integraal tot stand komen, in de vorm van een soort ‘woonservicezone’. Hierbij gaat het om een deel van een wijk waarin diverse woonvormen voor ouderen (van levensloopbestendige woningen tot en met een woonzorgcentrum), bovengenoemde voorzieningen en winkels op loopafstand bereikbaar zijn.
De RSU onderschrijft deze gedachte (pg. 89). Echter, er wordt te grootschalig gedacht over deze voorzieningen. Zo gaat de stedelijke barcode (pg. 74) ten aanzien van zorg en welzijn over onder meer kleinschalige woonzorgvoorzieningen en een seniorencomplex. In de wijkbarcode ontbreekt dit onderwerp. Wel staat op pg. 104 dat onder buurt en wijkvoorzieningen ook zorg voor ouderen valt, maar er wordt niet gespecificeerd wat die inhoudt. Wel staat er dat door de relatief sterke stijging van het aantal ouderen er in bestaande wijken extra zal moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen. Indien wordt aangegeven welke voorzieningen worden bedoeld, kan dit beter beoordeeld worden.

De 10-minutenstad biedt o.i. geen garantie voor voldoende nabijheid van voorzieningen. Tien minuten lopen en fietsen voor een jonger, gezond persoon betekent iets heel anders voor een oudere of iemand met een handicap. Voor deze laatste groepen is bijvoorbeeld een afstand van 100-300 meter naar een bushalte en winkel vaak het maximale. Bij de verdere uitwerking vragen we hier speciale aandacht voor.

69

Levensloopbestendige wijken
Levensloopbestendigheid geldt voor de gehele woonomgeving; denk aan voetpaden, parken, openbare gebouwen, winkels, zorgvoorzieningen enzovoort. Het spreekt voor zich dat de openbare ruimte toegankelijk moet zijn voor senioren, maar ook voor mensen met een functiebeperking, ouders met een kinderwagen, enzovoort.
Het betekent onder meer dat er voldoende parkeerruimte in de buurt is voor bewoners die aangewezen zijn op een auto, bijvoorbeeld mantelzorgers (voor boodschappen en bezoek ziekenhuis) en mensen die in een rolstoel zitten. Tevens moet het OV toereikend en op loopafstand bereikbaar zijn, wegen en trottoirs obstakelvrij en veilig zijn, er groene ruimte (met voldoende bankjes) in de buurt is om te wandelen, te bewegen en elkaar te ontmoeten, er voldoende stallingsruimte en oplaadpunten zijn voor scootmobielen, elektrische fietsen en auto's, en dat er een variatie van woningtypen is die is afgestemd op de te verwachten bevolkingsopbouw van de wijk. De RSU bevat niet de garantie dat bij de concretisering van de plannen levensloopbestendige wijken de uitkomst zullen zijn.

Levensloopbestendige wijken
De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. De gemeente gaat bij alle ruimtelijke plannen uit van deze kaders.

69

Aantrekkelijkheid woonmilieu voor ouderen.
De stedelijke dichtheid rondom de nieuwe knooppunten wordt hoog. Waarschijnlijk nog hoger dan die bij de nieuwe wijk Merwede. In de RSU wordt er vanuit gegaan dat dit woonmilieu aantrekkelijk is voor de ‘empty-nesters’. Bij onze inspraakreactie op de omgevingsvisie II van de MWKZ hebben wij onze zorg uitgesproken over de aantrekkelijkheid hiervan voor ouderen (o.a. vanwege de parkeernorm). Het is nu nog onbekend of ouderen (empty nesters) zich laten verleiden daar te gaan wonen. Gevolg zou kunnen zijn dat grote delen van de stad niet aantrekkelijk zijn voor ouderen en daardoor de doorstroming niet op gang komt.

Betaalbare woningen nodig voor doorstroming
De RSU omschrijft de "Centrumstedelijke nieuwe wijk" en het gebied rondom het OV-knooppunt in de groene wijk, als geschikt voor ‘empty nesters’. Onze verwachting is dat juist daar de grondprijzen erg hoog zullen zijn en de huizen dus niet betaalbaar zullen zijn voor ouderen en anderen met lage inkomens. Onze zorg is dat Utrecht, door te verdichten, steeds meer een stad zal worden voor de rijken en veel ouderen niet zullen kunnen doorstromen in hun eigen wijk.

Onze inzet om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woningentypologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Deze nieuwe woonmilieus zijn niet allemaal gelijk aan bebouwingsdichtheid zodat we ook aantrekkelijke woonomgeving creëren voor starters, gezinnen, maar zeker ook voor ouderen.

Betaalbare woningen voor doorstroming
We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen). Een van onze aandachtspunten betreft het zorgdragen voor geschikt woningaanbod voor ouderen, ook binnen de eigen wijk.

69

Mobiliteit
Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de RSU. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het OV en deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto. Dit maakt het mogelijk om verkeers- en parkeerruimte anders in te richten en het OV een kwaliteitsimpuls te geven.
SOLGU en COSBO hebben gereageerd op het Mobiliteitsplan 2040, de Parkeervisie en Vervoer voor Iedereen. Veel van de daarin genoemde zorgpunten gelden ook voor de RSU, zoals:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.

- Nabijheid van de bushalte: omdat bussen steeds meer langs de rand van een wijk gaan rijden neemt de nabijheid van de bushaltes af, terwijl de afstand voor mensen met een beperking verkleind zou moeten worden tot maximaal 300 meter); Beperking van noodzakelijke overstappen: het idee van de transversale buslijnen zorgt voor veel overstappen en dat maakt het lastig voor ouderen en mensen met een beperking;
- Het vervoer van deur tot deur: De regiotaxi wordt afgebouwd en het nieuwe vervoer van deur tot deur is nog niet ingevuld. De RSU spreekt in deze situaties van maatwerk. Zolang niet duidelijk is wat dit precies inhoudt zijn wij bezorgd over de invulling; Veiligheid van de voetganger en de fietser: geen ‘shared spaces’, voldoende verkeerslichten en middeneilanden, dubbelzijdige witte belijning, concurrentie met de auto in de fietsstraten;
- Voldoende parkeerplaatsen voor fietsen: De parkeerdruk van fietsen zal toenemen en mag niet leiden tot foutparkeren, waardoor de doorgang voor voetgangers wordt belemmerd, Toegankelijkheid en comfort: zowel wat betreft het OV als de laadinfrastructuur, de noodzaak van het inclusief ontwerpen van voorzieningen; dit in samenwerking met de doelgroepen, zodat niet achteraf gecorrigeerd hoeft te worden.

Conclusie: Oplossingen van bovenstaande zorgpunten brengen ruimtelijke claims met zich mee en zijn daarmee mogelijk van invloed op de barcode. Onze zorg is of de RSU voldoende rekening houdt met ruimte voor oplossingen voor bovengenoemde aandachtspunten. Graag zouden wij zien dat oplossingen hiervoor juist opgenomen worden in de RSU.

69	Opbouw barcode Utrecht wil in balans groeien volgens het principe gezond stedelijk leven. Een barcode voor gebalanceerde groei is een goed idee. Het is moeilijk in te schatten in hoeverre de barcode zelf gebalanceerd is. Er wordt niet aangegeven wat de belangrijke accentverschuivingen zijn ten opzichte van eerdere barcodes. Graag zouden we dit willen kunnen beoordelen. Voor ons is bijvoorbeeld van belang of in de Utrechtse barcode verhoudingsgewijs de ruimteclaim voor maatschappelijke voorzieningen, inclusief Wlz-zorg hoog, laag of gemiddeld is en of deze in verhouding staat tot de behoefte. Tot slot Utrecht wordt pas echt een stad voor iedereen, als in de plannen vanaf het begin rekening wordt gehouden met ouderen en andere kwetsbare groepen. Wij zijn graag bereid om over deze punten in overleg te blijven met de gemeente.	Dit is de eerste keer dat we met een barcode werken, dus we kunnen geen vergelijking maken met eerdere barcodes. Voorzieningen voor ouderen is onderdeel van het programma (T)huis voor ouderen, wat momenteel in ontwikkeling is. Binnen dit programma onderzoeken we welke behoefte er is aan voorzieningen. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien.
70	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie.	Zie antwoord op inspraakreactie 25

Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creeren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.
Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We

moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.

Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar

mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.

De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
- Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
- Recreatiemogelijkheden

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeente-

raad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.

71

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te ’s-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) ’s-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (Urban Interest), die in deze kwestie woonplaats kiest te ’s-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. R.J.G. Bäcker als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij gaan hieronder in op de afzonderlijke punten van uw zienswijze.

Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (de RSU) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het College). Uit de vrijgave voor inspraak van de RSU volgt dat een ieder tot en met 10 maart 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de RSU kan indienen.

Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de RSU verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de RSU uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.

I ACHTERGROND EN FEITEN

Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten.

Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en mo-

dernisering van winkelcentrum NOVA en de bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest
zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn.

De RSU is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen. De gemeente Utrecht zou bij alle ruimtelijke plannen uitgaan van deze kaders. De RSU voorziet onder meer in het realiseren van zogenaamde nieuwe stedelijke knooppunten. De nieuwe stedelijke knooppunten zouden hun plek gaan vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht.

De RSU voorziet onder meer in de realisatie van “vitale winkelgebieden”. In de komende twintig jaar zouden er ingevolge de RSU onder meer 1.000 arbeidsplaatsen binnen de detailhandel bijkomen. Zoals Urban Interest hierna zal toelichten, vreest zij dat door een toevoeging van detailhandel een overaanbod aan detailhandel ontstaat, waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden zal worden aangetast.

Overcapaciteit detailhandel

Overcapaciteit detailhandel
We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de

Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan.

In de RSU wordt door het College bevestigd dat een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien, hetgeen betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt. Urban Interest kan zich echter geenszins verenigen met het standpunt van het College, dat de gemeente Utrecht zou afwijken van deze trend. Urban Interest herkent zich niet in het standpunt dat door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten het aantal vierkante meters detailhandel stabiel zou blijven.

Urban Interest heeft wel degelijk ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de Corona-crisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg.

Indien in het licht van het bovenstaande desondanks de komende twintig jaar vier-kante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. Door in de RSU de hoofdwinkelstructuur vast te leggen, ontstaat er focus op een beperkt aantal winkelgebieden van bepaalde minimum-omvang. De RSU is als abstract en op de lange termijn gericht koersdocument vooral op de hoofdlijn van de stedelijke ontwikkeling gericht. Hoe dit precies per winkelgebied uitpakt is een kwestie van nadere uitwerking en ook van maatwerk per winkelgebied. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met en ingespeeld op eventuele overcapaciteit.

huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een, gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelcentra zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan.

Uit de RSU blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeen-te Utrecht, maar eerder aan een consolidatie en versterking van de bestaande de-tailhandelsvoorzieningen.

Urban Interest verzoekt het College dan ook nadrukkelijk om allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Boven-dien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen.

Spreiding van winkelgelegenheden
Aangezien vele bestaande winkelgebieden reeds te kampen hebben met overcapaciteit, baart het Urban Interest zorgen dat het College

Spreiding winkelgebieden
De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in de concept RSU is vastgelegd. Deze

voornemens is om nieuwe stedelijke knooppunten te realiseren met daarin mogelijk nieuwe winkelgelegenheden.

Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest sluit zich aan bij het standpunt dat het College in de RSU inneemt, te weten dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Bovendien kan Urban Interest zich verenigen met het standpunt dat aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies, de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek ondersteunt.

Naar aanleiding van de hierboven toegelichte overcapaciteit aan detailhandel in de gemeente Utrecht geeft Urban Interest het College in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen acht te slaan op de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers van de gemeente Utrecht kan worden voorzien. Eventuele nieuwe vitale winkelgebieden en nieuwe stedelijke knooppunten kunnen naar het oordeel van Urban Interest worden gerealiseerd rondom reeds bestaande clusters van winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. Hierdoor zal de concurrentiepositie van thans in de gemeente Utrecht gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.

spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Nova en Shopping Center Overvecht. En tot slot als fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
De nieuwe stedelijke knooppunten hangen hoofdzakelijk samen met de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de regio. Deze 4 knooppunten zullen dan ook geen centrum- of winkelgebieden zijn als in de definitie van een winkel- of koopcentrum. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook een plek waar we daarom meer bouwen in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen zien we echter ook ruimte voor horeca en andere passende voorzieningen. We zijn net als u van mening dat het toe te voegen aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van bestaande winkelgebieden.

III CONCLUSIE
Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in het betreffende ontwikkelgebied c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden
voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.
Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest de Raad om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de RSU dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.

74

1. De 10-minuten centra zijn die binnen 10 minuten te fiets of openbaar vervoer nu al te bereiken? En in de toekomst?.

2. Een compleet overzicht van in het gehele document gebruikte pictogrammen en hun betekenis ontbreekt.

1. De 10-minutenstad is een ruimtelijk concept en geen harde eis. Niet alle knopen zullen vanuit elk deel van de stad binnen 10 minuten te bereiken zijn, maar door het nieuwe OV-netwerk zijn de knopen onderling snel en comfortabel met elkaar verbonden.

2. In het document is ervoor gekozen om per afbeelding een eigen legenda te maken.

3 t/m 7. De barcode is een methode om de stad in evenwicht te laten groeien. Onder de cijfers liggen diverse normen om het ruimtegebruik

3. De barcode die op p.74 staat, komt in niet dezelfde volgorde terug in de barcode op p. 126. De derde barcode op die pagina is nog een keer gemengd; is deze de nieuwe barcode?
4. Voor de ondergrond staat een barcode op p. 121, erboven staat een bovengrondse barcode. Ook die wijkt af van de eerder genoemde barcodes in punt 3. Verzoek om helder te maken per genoemde pagina en positie of dit oude barcodes zijn of nieuwe en waarom deze qua lengte en per bestemming afwijken van elkaar? Reden voor dit punt is: Willen burgers en huurders de planologische herindelingen van de stad kunnen volgen en daarop kunnen reageren of corrigeren, dan moet echt helder zijn welke barcode van toepassing is en hoe de onderlinge verhoudingen zijn van de bestemmingen.
5. De barcodes zijn gebaseerd op grondgebruik (hectares als percentage van het betreffende ontwikkelingsgebied in m2). Is de lengte van elke kleurige staaf (de bar, met de bijbehorende bestemming) in samenhang met de hectares van (sub)buurt, wijk of stad?
6. De samenvatting op p.6-9 gaat uit van groei in groen en woningen. Ook dat groen, landschap en water het startpunt vormen voor verstedelijking. Maar dat de gemeente eerst 2 hoofdstructuren het wil uitwerken: groen en mobiliteit; pp. 93, 95 en 97 geven een 3D weergave. Tendens is hoger en groter bouwen, grotere groen-oppervlakte en alle voorzieningen in alle 10 minuten centra. Hoe is die koppeling van de diverse planologische bestemmingen, groen, water, kantoren etc. tot stand gekomen in de huidige barcodes en de nieuwe barcodes (bovengronds en ondergronds)?
7. En waarom zijn de verschillen in lengte en kwalificatie per bestemming in de barcodes op pp. 74, 121 en 126? Duidelijke communicatie is essentieel.

Algemeen: Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is beslaat een periode van eeuwen. Achteraf ijken of alle bestemmingen per (sub)buurt, per functie te berekenen. De lengte van de balken geven aan hoeveel ruimte er aan een bepaalde functie nodig is als je 10.000 woningen realiseert. De methode wordt bij planontwikkeling gebruikt maar vereist altijd maatwerk, aangezien elke situatie anders is. Ook kunnen de normen en daarmee het ruimtegebruik in de toekomst veranderen. De barcode is nadrukkelijk een methode en er kunnen geen rechten aan ontleend worden. De uitleg over de barcode-methodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3. We zullen naar aanleiding van uw zienswijze de verschillende varianten van de barcode in het document controleren op de diverse lengtes, zodat daar geen verwarring over kan ontstaan.

	wijk en stad in goede verhoudingen aanwezig zijn, is een kostbare en langdurige manier van werken. Het is niet anders, want dan zou planologie vanaf het Romeinse fort en de 2 buurten links en rechts 'a priori hoogtij vieren.	
75	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
76	U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage gelegd. In deze brief geeft de Huurdersraad van Portaal regio Utrecht haar reactie op de visie. 1. Neem percentages sociaal en middencategorie op Wij onderstrepen net als u dat de Utrechtse woningmarkt op dit moment niet in balans is en dat het ijkpunt in 2040 moet zijn dat de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt stuurt de gemeente in gebieds-en locatieontwikkelingen op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Wij zien deze percentages graag expliciet opgenomen in de visie RSU 2040 en dan niet als verwijzing naar de woonvisie.	1.De gemeente Utrecht heeft deze streefpercentages reeds vastgelegd in de woonvisie. Per wijk hebben we aangegeven wat de gewenste beweegrichting van de gehele woningvoorraad van de betreffende wijk is. In de RSU wordt uitgebreid aan de Woonvisie gerefereerd.
76	2. Spreidingsnorm per wijk Wij onderschrijven de ambitie om een evenwichtige spreiding van betaalbare koop, dure huur, middenhuur en sociale huur over de stad te hebben. Wij adviseren voor elke wijk een spreidingsnorm op te ne-	2.We werken aan het beter mengen van wijken vanuit het vertrekpunt dat wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de leefbaarheid van wijken. De opbouw van de woningvoorraad is daar één van. Daarvoor hebben we in de woonvisie via een pijlenschema de gewenste beweegrichting gegeven. Het vastleggen van een norm

	men, met een duidelijke ondergrens. Dit om te voorkomen dat mensen met een bescheiden inkomen verdreven worden naar de randen van de stad.	voor spreiding is daarom niet nodig. Bovendien past het niet bij onze methodiek. (zie hierboven).
76	3. Verhoog de plancapaciteit Bouwprocessen zijn een kwestie van lange adem. Om te voorkomen dat het daadwerkelijk aantal gerealiseerde sociale huurwoningen tegenvalt, adviseren wij de plancapaciteit met een derde te verhogen.	3.Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.
76	4. Meer variatie in woonmilieus Zorg voor variatie in woonmilieus. Dus niet enkel hoogstedelijk bouwen. De doelgroep sociale huurders is diverser dan enkel kleine huishoudens. Ook zou het mooi zijn dat een buitenstaander het verschil niet ziet in de uitstraling van een sociale huurwoning en een koopwoning.	4.Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Verder delen wij met u dan er ook binnen de verschillende woonmilieus die in de RSU beschreven staan, voldoende ruimte moet voor differentiatie en diversiteit (in hoogte, karakter, etc.).

76	5. Sociale huurders Overvecht niet in de planning naar achteren verschuiven Bij het meedenken over de gebiedsontwikkeling gaat onze belangstelling vooral uit naar de wijk Overvecht. Een derde van de Utrechtse huurders van Portaal woont in deze boeiende en door buitenstaanders soms wel eens wat miskende wijk. Overvecht heeft een zeer hoog percentage sociale huurwoningen (aanvankelijk 72%, volgens latere informatie 66%). Het aantal statushouders en kwetsbare sociale huurders is in deze wijk groot. Zij zijn immers afhankelijk van betaalbare sociale huurwoningen. Duurdere huur- en koopwoningen zijn voor hen doorgaans geen optie en Overvecht heeft nu eenmaal een hoge mutatiegraad en heel veel betaalbare sociale huurwoningen. Omdat de Overvechters graag een meer gemêleerde bevolking en daarbij passende woningen zien is het verlangen ontstaan naar vermindering van het percentage sociale huurwoningen en het bijbouwen van vooral koop en duurdere huurwoningen. En toch zal er een aantal energetisch beter in elkaar gestoken sociale huurwoningen moeten worden bijgebouwd. De Overvechtse sociale huurders mogen niet achtergesteld worden ten opzichte van hun collega's in de rest van de stad. Overvecht zit nu relatief laat in de planning, kan die planning naar voren?	5. De aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn heeft prioriteit. In de tussentijd wordt in alle fasen gewerkt aan doorontwikkeling van Overvecht. De uitvoeringsstrategie zal na vaststelling van de RSU verder worden verdiept, waarbij ook de relatie tussen verdichting in Overvecht en de aanleg van HOV nauwkeuriger in beeld zal worden gebracht.
76	6. Nieuwbouw Overvecht met behoud van groene uitstraling Volgens het Meerjaren Perspectief Ruimte komen er tot 2040 zo'n 5.000 nieuwe woningen bij. Daar zal nog heel wat over gediscussieerd moeten worden: welke locaties, welk type woningen, kan de parkeerruimte minder ruim dan we tot nu toe in Overvecht gewend waren, worden nieuwe woningen aangesloten op stadsverwarming of wordt met waterpompen gewerkt etc. Ruimte voor de nieuwe woningen kan gevonden worden door bijvoorbeeld verouderde en veelal	6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Voor de verdichtingsopgave zal een integrale gebiedsvisie gemaakt worden waar u tzt opnieuw kunt inspreken/meedenken over de ruimtelijke inpassing.

niet meer in gebruik zijnde scholen en buurthuizen te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Wat moeilijker lijkt het ons om te snijden in het groen om ruimte te creëren voor de bouw van nieuwe woningen. De inwoners van deze ruim opgezette wijk koesteren immers hun groen. In de andere gebieden waar het wordt verdicht, wordt ook extra vergroend. Overvecht is hier echter de uitzondering op. In deze volgens ons in Utrecht minst dichte wijk moet echter wel inbreiding mogelijk zijn. Zeker als je ervoor zorgt dat zowel inwoners als bouwstijlen hierdoor beter kunnen worden gemêleerd. Maar lukt het om tegelijkertijd de 'groene uitstraling' te behouden? Wij verwachten dat het omzetten van kantoorgebouwen in woonruimten wel op instemming van de Overvechters mag rekenen. Dat geldt ook voor het afzien van de plannen van de gemeente voor het heropzetten van de prostitutiezone in Overvecht en de locatie daar in te zetten voor woningbouw.

Ten aanzien van de prostitutiezone merken wij op dat woningbouw op deze locatie niet is toegestaan in verband met de geurcontouren van de naastgelegen RWZI.

7. Verdiepen autoweg en 30 km zones
In de dreven van Overvecht kom je heel verschillende soorten automobilisten tegen. Sommigen willen heel beleefd remmen om voetgangers de kans te geven om over te steken en anderen racen je vooral in de doorgaande wegen van de sokken. Geen wonder dat Overvechters voorstanders zijn van meer 30 km-zones in hun wijk. Bij de opwaardering van de NRU zien wij graag dat rekening wordt gehouden met de gezondheid en leefkwaliteit van de bewoners (denk hierbij aan het terugdringen van overlast door geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit; waarom pas in 2030 de WHO norm?). Net als vrijwel alle Overvechters zien wij de autoweg graag verdiept onder de drie pleinen gaan.

Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt.

We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

76	8. Uitbreiding Noorderpark spreekt aan De uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht spreekt ons aan. Buitenstaanders zouden hier meer kennis van moeten nemen. Ook het historisch erfgoed (forten en landschap) dient te worden behouden.	8. ter kennisname
76	9. Merwedekanaalzone in project De Nieuwe Defensie meer sociaal en middenhuur mogelijk? Op de plek van het vroegere defensieterrein komt een autoluwe, groene, duurzame stadswijk met 600 energiezuinige woningen. De ontwikkelaar onderzoekt samen met de gemeente of hier nog 200 sociale- en middenhuur woningen bij kunnen komen. In het plan van De Nieuwe Defensie is gekozen voor een gemengd woonprogramma met sociale huurwoningen en koopwoningen. De eerste fase bestaat uit 211 koopwoningen, overwegend ruime gezinswoningen, grote appartementen en penthouses. In de eerste fase worden ook 80 sociale huurwoningen gebouwd voor woningcorporatie Mitros. Is er misschien nog ruimte voor meer sociale huur en middenhuurwoningen? 10. Wij denken graag mee Tot slot de werkgroep stedelijk beleid van de Huurdersraad Portaal regio Utrecht neemt graag deel aan toekomstige overleggen met betrekking tot de ruimtelijke strategie Utrecht. Wij hopen dat u kennis neemt van onze opmerkingen en deze een plek geeft in de definitieve visie.	9. We onderzoeken met de ontwikkelaar of binnen het plan Defensie naast de extra 200 woningen sociale en middenhuur woningen ook nog 150 woningen extra betaalbare koopwoningen kunnen inpassen. Op dit moment liggen de plannen voor de volgende fase van de Merwedekanaalzone (deelgebied 5 Merwede) ter besluitvorming voor bij de raad. Hierin is opgenomen dat van de 6000 woningen, 30% sociaal wordt gerealiseerd (1800 woningen).

77

Middels dit schrijven reageren de drie Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040).
Zoals u weet is het Merwedekanaal in Utrecht een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad. Jaarlijks beoefenen 2.800 roeiers hun sport op de 4,5 km die het kanaal lang is. 10.000 keer per week roeien de Utrechtse roeiers tussen A12 en Muntsluis heen en weer. Met leden van 10 tot 80 jaar en ouder draagt de sport in de volle breedte bij aan een leven lang fit.
Wij zien echter het einde van de roeisport in Utrecht naderen. Het Merwedekanaal loopt namelijk dwars door een van de grootste gebieden in de stad die de komende 10 jaar transformeert tot een hoog stedelijk gebied om te wonen, werken en verblijven. En in alle plannen om deze transformatie te realiseren zitten elementen die een veilige beoefening van de roeisport op het Merwedekanaal onmogelijk maken. We hebben dit al in vele inspraakrondes onder uw aandacht gebracht: Kanaalweg 59, HOV Dichterswijk, Defensieterrein, Expeditiebrug Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Meer Merwede, Lombokplein, Beurskwartier, Jaarbeursterrein, Mobiliteitsplan 2040. En hoewel het college in diverse stukken en brieven het belang en behoud van de roeisport benadrukt, hebben wij tot op heden nog geen enkele garantie, zelfs geen enkel kader gezien om de roeisport op het Merwedekanaal voor de toekomst veilig te stellen.
Dit geldt ook voor de RSU2040. Op pagina 66 schittert een grote foto van een roeiboot van Triton. Maar zonder actie, zal dit beeld binnen 10 jaar verleden tijd zijn. Een einde aan 140 jaar roeisport in Utrecht.
Het faciliteren van de roeisport komt terug in de polder Rijnenburg. In de kaart van polder Rijnenburg is een roeibaan ingetekend. Dit is positief voor de roeisport in Utrecht, maar het is een lege belofte. Uit de toelichting blijkt dat er pas bij verdere groei van de stad wordt onderzocht of op

Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater.
Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase. Wij doen hier nu met de Expeditiebrug/Mandelabrug al ervaring mee op.

Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen.

Over de concrete punten die u aandraagt zijn antwoorden gegeven bij de inspraak voor de Merwedekanaalzone. Ook in de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

termijn uitbreiding nodig is. Een oplossing voor het behoud van de roeisport wordt wederom vooruit geschoven. De roeisport kan daar niet op wachten. Het kritieke punt voor het voortbestaan is minder dan 5 jaar weg. Daar komt bij dat een roeibaan het Merwedekanaal niet kan vervangen. Voor het behoud van de sport is ook de 4,5 km tussen Noordersluis en Muntsluis nodig. Dit betekent dat de roeisport ook moet worden gefaciliteerd op het Merwedekanaal.
Wij verzoeken het college dan ook in de RSU2040 expliciet op te nemen dat het Merwedekanaal, van Noordersluis tot Muntsluis, een buitensportaccommodatie is en blijft voor de roeisport. We verzoeken u daarnaast om op te nemen dat dit betekent dat alle plannen in de gebieden die raken aan het Merwedekanaal kaders en eisen hebben die voorkomen dat het trainingswater voor de roeisport aan kwaliteit verliest. Alleen zo kan de roeisport op een veilige manier worden uitgeoefend.
Dit betekent onder meer dat:
De huidige breedte en lengte van het kanaal gehandhaafd blijven

- Er een veilig doorgaand coachpad is, waarbij de coaches continu zicht hebben op het water
- Er geen nieuwe (bevaarbare) waterwegen op het Merwedekanaal worden aangesloten
- Oevers ‘hard’ zijn (zoals nu)
- Er geen nieuwe obstakels in het water komen (geen brugpijlers, geen aanlegsteigers etc.)
- Roeisport voorrang krijgt op ander gebruik en andere gebruikers (tijdens trainingsuren) worden geweerd van het Merwedekanaal
- Zwemverbod en vaarregels die op het Merwedekanaal gelden worden gehandhaafd
- Er geen hinder is tijdens de bouwperiode en tijdelijke bouwactiviteiten

De RSU2040 is bedoeld als kaderstellende toekomstvisie. Het aanwijzen van het Merwedekanaal als roeiaccommodatie hoort hierin thuis. Wat dit concreet betekent moet worden opgenomen in de onderliggende documenten en de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling die nu al voorliggen bij de gemeenteraad (denk aan visie Merwedekanaalzone deel 2, omgevingsvisie jaarbeurs en PvE/FO Lombokplein en de visie Stadswater).
De roeisport is een aantrekkelijke sport en in heel Nederland groeit de belangstelling. In Utrecht moeten we helaas al jaren lang elk jaar weer honderden Utrechters teleurstellen omdat er heel weinig ruimte is voor de roeisport. Wij zouden graag bijdragen aan de groeiende, gezonde en inclusieve stad, door aan meer Utrechters de mogelijkheid te bieden om te kunnen roeien. Maar dan moet de gemeente in de RSU2040 die ruimte wel voor de sport reserveren. Anders kunnen we de sport in de nabije toekomst niet meer aanbieden.

78

Allereerst mijn complimenten voor dit prachtige, uitgebreide verhaal. De voornemens zijn echter zo ambitieus, dat er vrijwel zeker nogal wat teleurstellingen zullen volgen.

Hier volgen een paar voorbeelden van projecten in het recente verleden.
Bij de start van Leidsche Rijn waren er veel goede bedoelingen. Bijvoorbeeld eerst HOV en dan woningen bouwen. Dat bleek te duur. Momenteel worden in Leidsche Rijn inbreidingsplannen in parken gerealiseerd. Bij het UCP mochten de bewoners kiezen tussen een stenige en een meer groene variant. De gekozen groene variant krijgt echter wel een stenige uitwerking.
Bij het ontwerp van het station werd een beeldbepalend dak belangrijker gevonden dan de integratie van zonnepanelen in het ontwerp.

Dank voor het compliment.

Uw vraag betreft de Voorveldse polder. De Voordorpse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies.
Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl).
Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

	Functiemenging kan prima uitpakken, maar mag geen dogma worden. Ik zie een overlap in het verlengde van de A28: een nieuw park en een verstedelijkingsknooppunt. Dat ligt niet voor de hand, maar misschien toch mogelijk. De Voorveldse polder (ten oosten van de A27) wordt gezien als zoeklocatie voor zonnevelden, windmolens, sportvelden en natuur en het is ook nog onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dat wordt proppen in een klein gebied met een nu nog open karakter: een parodie op functiemenging. Dit gebied heeft een relatief hoge natuurwaarde, is voor vogels een groene schakel en er is vorig jaar een ecologische (noord-zuid) verbinding gerealiseerd (onder de Utrechtseweg en Biltse Rading door). Het lijkt mij beter om hier een duidelijke keuze te maken voor een samenhangende ontwikkeling: een ecologische verbindingszone en een goed zichtbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met recreatief medegebruik. In het verlengde daarvan zou het een zoeklocatie kunnen zijn voor klimaatadaptatie (waterberging).Dat is een betere insteek voor overleg met de provincie en De Bilt in het kader van de uitvoeringsstrategie.	
79	Hierbij stuur ik, namens Buren van Nieuw Buurland, een reactie op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Buren van Nieuw Buurland vertegenwoordigt een honderdtal huishoudens die in de directe omgeving wonen van het project Nieuw Buurland in Tuinwijk. Middels deze reactie willen wij kenbaar maken dat wij mede ondertekenaar zijn van een bredere reactie op de RSU die u ontvangt van het buurtcomité Stalau. Deze reactie is reeds verstuurd of volgt snel na deze mail. In deze reactie van Stalau wordt ook verwezen naar het Project Nieuw Buurland. Aangegeven wordt dat: - de enorme verdichting die wordt voorgesteld voor Nieuw Buurland het karakter en de leefbaarheid van de wijk onaanvaardbaar	Dank Zie het antwoord op inspraakreactie 98 Uw reactie op het SPvE Nieuw Buurland wordt vanuit het project beantwoord.

	onder druk zet en zich niet laat combineren met veel van de (gewenste) uitgangspunten in de RSU2040. - alle plannen rond Nieuw Buurland (en dus ook een mogelijke aanpassing van het SPvE voor deze buurt) langs de meetlat van de integrale barcode gelegd dienen te worden. Onze conclusie is dat een dergelijke verdichting, zoals nu voorgesteld in een aangepast SPvE, dan niet past. - Wij nogal onaangenaam verrast zijn dat Nieuw Buurland al als een harde ontwikkellocatie in dit plan is opgenomen, terwijl in het nu geldende SPvE nog wordt uitgegaan van 114 woningen. Een mogelijke aanpassing van dit SPvE is nog in een vroeg stadium van besluitvorming. Wij maken dan ook bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als harde groeilocatie in de RSU 2040. Ter informatie heb ik u in de bijlage de reactie gestuurd van Buren van Nieuw Buurland op de voorgestelde wijziging van het SPvE rond het project Nieuw Buurland. Hierin vindt u de nodige overlap met de bezwaren in de eerder genoemde reactie vanuit het buurtcomité Stalau. Wij wachten nog op een reactie vanuit de gemeente op deze brief van 30 januari jl.	
80	Met veel plezier en interesse las ik de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt me blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetganger juich ik toe. De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? Ik zou graag de 3D tegel van mijn wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?	Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar

Op pagina 102 van de RSU lees ik ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt?
Op pagina 167 zie ik de Voorveldsepolder benoemd staan, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?
Tot slot wil ik u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over mijn eigen wijk. Op de hoek van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan wordt een nieuwbouwontwikkeling gepland. Uitgangspunt voor deze plannen is een supermarkt van 1800(!) m2. Ik benoem dit hier omdat ik mij afvraag of deze ontwikkeling, specifiek het formaat van de supermarkt, conform het in de RSU neergezette beleid is.
• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, op de hoek met een fietsstraat en verderop in de straat een basisschool. Het formaat van de supermarkt heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. De gemeente zet in op autoluw en ruimte voor de fiets. Hoe is dit met elkaar te rijmen?
• In de RSU lees ik dat dit specifieke winkelcentrum is aangemerkt als lokaal centrum met een wijkfunctie. Hoe rijmt u dat met het enorme formaat van de supermarkt?
• De RSU in het kort is groen, tenzij en ruimte voor publieke pleinen In de plannen voor deze ontwikkeling wordt een bestaand parkeerterrein en speeltuin meegenomen in het plangebied. Het is maar zeer de vraag of het speelterrein en de open ruimte in hetzelfde formaat terug komen, daar meer bebouwing nodig is op de begane grond voor de supermarkt. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.
Ik ben benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hoop dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in dit beleid en in balans komen met de bestaande wijk.

we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode: We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldsepolder.

De RSU 2040 is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor 2040 en verder voor de hele stad. Monitoring van de doelen zal plaatsvinden op het niveau van de stad.
De plannen van de ontwikkeling bevinden zich in de eerste fase. Het SPvE wordt nog vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad besluit over het SPvE.

81

Tijdens de info avond concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 werd er gevraagd om aanvullingen c.q. opmerkingen voor het concept aan te dragen om van Utrecht een 10 minuten stad te maken. Om binnen 10 minuten je ontspanning en werk te vinden is een mooi streven. Helaas is dit niet altijd mogelijk voor iedereen, daar ik voor Defensie werk als Onderofficier bij de Technische Dienst van de Koninklijke Landmacht, is het voor mij niet mogelijk om zo dicht bij huis te werken of dit van thuis uit te doen. Zo zullen er vast en zeker nog wel andere uitzonderingen zijn, maar om erna te streven is altijd iets goeds.
Bij dit concept ontstonden bij mij een paar aanvullingen c.q. ideeën die misschien voor Utrecht West de 10 minuten kunnen waarmaken op het gebied van bereikbaarheid, ontspanning gekoppeld aan leefbaarheid en energie voorziening in de buurt.

Daar in West het Werkspoorkwartier vol in ontwikkeling is en er in de toekomst daar recreatie/evenementen industrie zal vestigen zal dit ook veel verkeer aantrekken dat dan weer de Westelijke Stads Ring zal belasten. Om dit te kunnen realiseren is er vanaf de Noord Westkant een extra spaak nodig, om zo het autoverkeer dat b.v. de Werkspoor Kathedraal komt bezoeken een eigen aanvoer route krijgt zonder dat de bewoners aan de WSR geen last hebben van deze bezoekers. Ook zal het vrachtverkeer over deze spaak kunnen om zo te kunnen bevoorraden.
Door een brug te maken voor OV en (vracht) auto verkeer over het A'Dam Rijnkanaal en deze aan te sluiten op de bestaande infra, zal er al een natuurlijke aan en afvloeiing ontstaan naar de A2 via de Nijverheidsweg naar de Isotopenweg. Mensen zijn dan binnen 10 minuten de stad ook weer uit.

Dank voor uw suggesties.

Wij begrijpen dat niet iedereen 10 minuten van zijn werk kan wonen. We streven er wel naar dat men binnen 10 minuten een bushalte of station kan bereiken om verder te reizen naar het werk.

In het mobiliteitsbeleid staan lopen, fietsen en gebruik van ov centraal. Een extra weg voor auto's past niet in dit beleid. In de plannen voor het werkspoorkwartier zal er aandacht zijn voor de bereikbaarheid van dit gebied.

Binnen de RSU is het principe opgenomen van Geen dak blijft onbenut. Uw suggesties om daken te gebruiken voor parkeren, recreëren en opwekken van energie passen goed binnen dit principe. We nemen ze mee bij de uitwerking van de RSU.

Bij het punt van ontspanning en leefbaarheid denk ik gelijk aan beneden wonen en relaxen, maar bij wonen horen heel veel daken die heel veel extra ruimte voor ontwikkeling en ontspanning geven.
Door op b.v. het dak van een parkeergarage een dakterras of tuin te maken, koelen we de stad af en verbeteren we de lucht kwaliteit. Verder zal de mens beter tot rust komen door te genieten van een groter uitzicht tegelijk met het groen in zijn omgeving. Dit is een mooie aanvulling op de reeds groene daken van onze bushokjes.
Ik kan in deze wel een referentie naar Rotterdam maken. Hier is de kennis op dit gebied al aardig aanwezig.

Nu kunnen we niet genieten van deze ruimte zonder dat we energie gebruiken. Het opwekken zal dan ook in deze groene bovenwereld zijn plek moeten krijgen. Er zijn wel mooie technieken die energie kunnen opwekken via zon en wind op een vreedzame en rustige manier door aan de randen en nokken turbines en zonnepanelen te plaatsen (hybrid solar units).
Ook kunnen de daken van kantoorgebouwen zonder vergroening, na kantoortijd dienen als energie opwekkers, door kleine windturbines te plaatsen met geïntegreerde trillingsdempers. Hierdoor wordt het mogelijk dat iedere buurt zijn eigen energie opwekt en gebruikt. Dit heeft ook als voordeel dat het nationale energienet ontlast wordt. Ook door buffers te gebruiken zoals accu’s en auto’s kunnen we de opgewekte energie optimaal benutten en onze huizen zo verduurzamen.

Ik hoop dat deze ideeën voor uw concept van meerwaarde zijn en hoop dan natuurlijk ook dat dit in de toekomst gerealiseerd kan worden. Op deze manier kunnen we van onze mooie stad Utrecht een groene oase maken van leven en rust. Daardoor kan ons stadje, uitzonderingen daar gelaten, alles bieden om lekker te kunnen leven in een straal van 10 minuten.

Hopende u van dienst te zijn en met vriendelijke groet,

82

RSU 2040 bekeken door een groene bril
Hoewel de RSU 2040 vele goede ontwikkelingen in groene stedelijke ontwikkeling laat zien, zijn er wel degelijk nog verbeteringen op te sommen. In onderstaande visie worden alleen aanvullingen weer gegeven.

Energievoorzieningen
In de druk bevolkte randstad en zeker rond de grote steden moet het landschap gevrijwaard blijven van zonneparken en windmolens. Allereerst dient energiegebruik zoveel mogelijk beperkt te worden. Zonnecollectoren moeten niet op groen worden gelegd, maar zoveel mogelijk op hoge daken (een zeer groot potentieel is nog onbenut) en moet er gezocht worden naar plaatsen waar ze niet storend werken (bijv. op geluidswallen langs snelwegen). Windmolens dienen zoveel mogelijk op zee worden geplaatst en zeer beperkt in grote industriële gebieden.
Het gebruik van koelaggregaten in gebouwen dient beperkt te worden door voorzieningen aan de gebouwen, groen tegen en op de gebouwen en bomen die schaduw leveren. Op veel meer manieren kunnen gebouwen natuur inclusief ontworpen worden.

De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

82

Groei van de stad
Het aantal woningen dat in de randstad wordt bijgebouwd, dient beperkt te blijven. In andere delen van Nederland is veel meer ruimte en

De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze

er treedt in sommige gebieden zelfs krimp op. De landelijke gebieden rond Utrecht dienen zoveel mogelijk gevrijwaard van woningbouw te blijven. Verdichting binnen de stad is dan de enige oplossing. Bij deze verdichting dient rekening gehouden te worden met delen van de stad die het minste groen hebben, veelal het centrum en wijken daar dicht omheen.
Ecosystemen zouden een vertrekpunt moeten zijn bij ontwerpen van infrastructuur, gebouwen en groen. Ecologie van het water en de bodem is de basis voor het ecosysteem waarin wij, flora en fauna leven in de stad. Daar waar infrastructuur en gebouwen worden gepland moeten deze, voor een leefbare stad, in een evenredige verhouding door water en groen worden gecompenseerd. In de toekomstbestendige stad moet water(berging) en natuur in alle slimme nieuwe infrastructuur en gebouwen worden geïntegreerd.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen en versterking van de ecologie in en om de stad,

Groen in de stad
De toekomstbestendige stad vraagt inderdaad om veel groen, maar dit groen dient beter gedefinieerd te worden. Gevarieerd inheems groen is veel beter bestand tegen klimaatveranderingen en biedt meer voeding en bescherming voor insecten en andere fauna. Natuurlijk moeten er gras gazons overblijven om in te zitten, maar op heel veel plaatsen kan gras langs verharde gebieden worden vervangen door gevarieerd groen, door een aangepast maaibeheer. Het schoonhouden van
de stad moet niet langer leiden tot het schoonkrabben, wegbranden van elke gras-spriet en natuurlijk ontkiemende plantjes tussen bestrating. De budgetten en het beheer van groen dienen hier op aangepast te worden. Groenbeheerders dienen hierin opgeleid te worden. Vrijwillige groenbeheerders, die uitermate geschikt zijn voor kleinschalig en op de omgeving afgestemd beheer, moeten structureel bege-leid

De dragende structuur bij de ontwikkeling van de stad is de groenstructuur. Voor ecologie, retentie, klimaat, verblijf etc. Dit is voor vijf schaalniveaus in de stad en omgeving aangegeven hoe we daar mee omgaan. Dit is in relatie met de totale ontwikkeling van de stad afgestemd, dus ook met woningbouw. Ons adagium is dat de woningbouw en groen evenredig met elkaar groeit.

	worden en meer verantwoordelijkheden krijgen. Verandering in het beheer mag hier echter niet van afhankelijk zijn.	
82	Blauw in de stad Water in de stad is van groot belang voor het reguleren van lage en hoge temperaturen, het laten groeien van flora en het bieden van een grotere biodiversiteit. Aanpassingen van de stad aan droge en natte perioden dient veel sneller aangepakt te worden. Stenen bestrating moet zoveel mogelijk door zowel gemeente als particulieren beperkt te worden en zodanig uitgevoerd te worden dat regenwater in de bodem kan wegzakken. Rond bomen moet wateropslag plaatsvinden. Het water in rivieren, kanalen, sloten, grachten, plassen dient zo schoon mogelijk te zijn en deze watergangen dienen zo beheerd te worden dat onderwaterleven zo goed mogelijk in stand blijft (bijvoorbeeld bij baggeren) en er dienen ondieptes te zijn waar onderwaterplanten kunnen groeien. De beschoeiingen dienen zodanig uitgevoerd te worden dat een goede uitwisseling tussen flora en fauna in water en op land mogelijk is. Vooral in stedelijke omgeving wordt dit nu niet nagestreefd. Innovatieve oplossingen moeten worden uitgevoerd om ook in stedelijk gebied onderwaterstructuren vorm te geven.	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Binnenstad) beter geschikt. Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. We werken momenteel aan een visie Klimaatadaptatie en in het verlengde daarvan aan een visie Water en riolering waarin dit onderwerp aan bod komt. Deze visies worden later dit jaar vrijgegeven voor inspraak.
82	Schone stad (Zwerf)afval is niet alleen vreselijk ontsierend, maar vormt ook bedreigingen voor flora en nog meer voor fauna in de stad en aangrenzende gebieden. Bij het opruimen van het zwerfafval wordt de meeste inspanning geleverd in de drukkere bezochte gebieden. Echter in de gebieden daarbuiten, met name in bosschages blijft afval dikwijls erg lang liggen en vormt daar een bedreiging voor fauna in dat gebied. Bovendien breekt het afval daar af in kleinere deeltjes die zich nog	Het tegengaan van zwerfafval past niet in de RSU 2040. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Op de website kunt u lezen wat Utrecht doet om zwerfafval tegen te gaan. .

	meer in het milieu verspreiden. Zeker langs watergangen dient afval zo goed mogelijk verwijderd te worden. Denk bijvoorbeeld aan banken langs het water waar omheen sigarettenpeuken zich verzamelen. Met de meest gebruikte methoden door gemeente en vrijwilligers blijft dit liggen en verdwijnt uiteindelijk in het water. Regulering van verpakkingsmaterialen is vooral afhankelijk van landelijke regelgeving, denk aan statiegeld en gebruik van materialen (plastic rond elk snoepje, versnapering), maar ook stedelijk valt hier wat aan te doen. Denk aan materiaalgebruik bij evenementen het (wel of niet) plaatsen van afvalbakken, opvoeding van consumenten, verantwoordelijk stellen van ondernemers.	
82	Gezonde stad Gezond leven in de stad kan bevorderd worden door het stimuleren van bewegen door de bewoners. Onthaasten kan daartoe een middel zijn. Voorgesteld wordt in de RSU om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken door afstanden zo kort mogelijk te maken, hiertoe worden bruggen en viaducten voorgesteld. Deze zijn echter tegelijkertijd een doorbreking van en druk op natuurwaarden die daar anders zouden kunnen worden gerealiseerd. Beter is het om andere vormen van vervoer sterker te ontmoedigen.	Wat betreft de gezonde stad en mobiliteit zetten we in op zowel het ontmoedigen van autoverkeer als. het stimuleren van andere vormen van vervoer (zie paragraaf 5.2.5). Meer verbindingen voor langzaam verkeer vormen voor dat laatste wel een belangrijke bouwsteen om een fijnmaziger netwerk te maken. Uiteraard houden we rekening met de aanwezige natuurwaarden. Op pagina 80 stellen we zelfs dermate robuuste verbindingen voor dat ook de natuur daarvan moet kunnen profiteren. Onze ambitie omvat immers het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot 900 voetbalvelden, in de stad zelf, voor planten en dieren en ook voor onze inwoners.
83	Allereerst dank dat u uw inwoners in de gelegenheid stelt hun visie op het concept Ruimtelijke Strategie 2040 kenbaar te maken. Ik beperk mij tot commentaar op het concept betreffende de wijk Vleuten – De Meern.	Cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke bouwsteen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht (zie onder andere hoofdstuk 3 en het

Het stemt mij tot genoegen dat u de cultuurhistorische waarden van dit gebied erkent en naar waarde weet te schatten. Die waarden zijn velerlei:
Allereerst dienen Kasteel de Haar en het omliggende daarmee verbonden gebied genoemd te worden. Het eerste kasteel dateert uit de 11e eeuw. Toen al stond hier een aantal machtige kastelen. De Hamtoren is een restant van het vroeg-,middeleeuwse kasteel Den Ham. De meeste kastelen zijn verdwenen, verwoest of afgebroken . Kasteel De Haar werd eind 19e eeuw in volle glorie herbouwd op de Middeleeuwse grondvesten Het oude dorp werd verplaatst ten behoeve van de aanleg van een gevarieerd park: een formele aanleg dichtbij het kasteel, een bos rondom het park, overgaand in agrarische gebieden die deels al in de vroege Middeleeuwen waren ontgonnen en verkaveld. De huidige landwegen, waterlopen, zichtassen volgen nog steeds de Middeleeuwse verkavelingen. Laag Nieuwkoop, Thematerweg, Thematerkade, de doodlopende Ockhuizerweg zijn nog goed te herkennen als oude ontginningswegen c.q. ontginningskaden. Het Haarpad was een oeroud kerkpad vanaf Kasteel de Haar naar het zeer oude dorp Vleuten. Vleuten en De Meern hebben nog deels hun dorpskarakter behouden..
Zowel het kasteel als de omliggende landerijen zijn, met een aantal boerderijen, benoemd als beschermd dorpsgezicht. Verscheidene boerderijen zijn aangewezen als Rijksmonumenten.
Om de cultuurhistorische waarden recht te doen en te behouden dient m.i. aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, te weten:

- er dient geen hoogbouw te verrijzen, als er al gebouwd zou moeten worden als Haarrijn en Haarzicht klaar zijn,
- er dient geen grootschalige akkerbouw plaats te vinden, waarvoor oude waterlopen gedempt moeten worden en oude boomsingels (knotwilgen) gekapt moeten worden,

intermezzo op pagina 44-48). De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking. Dat wil niet zeggen dat we alle gebieden op slot zetten en geen hoogbouw toestaan en geen grootschalige opwekking van energie, maar wel dat we hierbij goed kijken naar de cultuurhistorische context en waarden in het desbetreffende gebied.

- bovenmatig grote en zware landbouwvoertuigen zouden niet op de oude verkavelingswegen moeten rijden. Die wegen zijn te smal, waardoor de bermen afkalven en vernield worden, en de toplagen scheurenj
- de maximum snelheid van tractoren zou aan banden gelegd moeten worden, bijv. 15 km/uur
- verkeer aantrekkende activiteiten moeten niet plaats vinden, geen air BNB, geen grote vergaderlokaties waarvoor parkeer plaatsen aangelegd moeten worden. Bij grote evenementen in het kasteelpark is al onvoldoende parkeerruimte beschikbaar, waardoor auto's van bezoekers her en der in de bermen gezet worden. Het is mij uiteraard volkomen duidelijk dat hetKasteel De Haar financien nodig heeft om te kunnen overleven,
- geen windmolens, geen zonnepaneelpark, waardoor dit kleinschalige landschap rondom Haarzuilens en Vleuten ernstig aangetast zou worden. Haarzuilens is al bezig via de Haarze Zon te streven naar energievoorziening voor het dorp. Een groot aantal inwoners heeft al certificaten gekocht, het wachten is nu op de derde fase van uitgifte.

Tot zoverre mijn visie voor de toekomst.
Met dank voor de door u geboden gelegenheid om de stem van de burgers te laten horen.

84

Totstandkoming zienswijze
Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Dank voor uw reactie

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

84

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:
1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. “De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed.” Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?
Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

Ten aanzien van het onderdeel “Werken”: er is een aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Werken op meerdere plekken binnen Overvecht is een belangrijk ontwikkelpunt, om te komen tot meer functiemenging en het stimuleren van de arbeidsparticipatie.
Ten aanzien van de voorzieningen voor voorgezet onderwijs: er wordt momenteel gewerkt aan het toevoegen van een VO school binnen Overvecht.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
4 Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het plan Einsteinkwartier voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht, waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:
Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.

In het eerste deel is een tegenstelling geschetst die wij niet zien. Bij de uitvoering zal aan beide gehoor gegeven moeten worden.
Je kunt toevoegen: Dit deel van Overvecht heeft nu al meer een centrumfunctie, als gevolg van de aanwezigheid van het Shoppingcenter en Overvecht Station. Wij willen deze centrumfunctie versterken. Zoals vermeld staat in deze RSU is en blijft groen binnen de stad van belang; dat geldt ook binnen dit gebied.

Dank voor het neerleggen van dit voorstel.
Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barriere graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU.
In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is inderdaad onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht

- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- • De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.
6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met “ruimtelijke spreiding van het groen” (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en

5. Wij delen deze reactie en zien deze als aanmoediging voor onze inzet in de RSU (en woonvisie, waarin meer gemengde wijken een hoofddoelstelling is).
6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormt de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Variatie in groen en de spreiding van het geprogrammeerde groen (zoals spelen, sporten, etc) moet bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van het bestaande groen in Overvecht.
7. De ruimtelijke inpassing van de verdichtingsopgave in het gebied tussen het station en het winkelcentrum wordt nader uitgewerkt in een gebiedsuitwerking en in andere (toekomstige) studies. Hierin worden de verschillende ruimtelijke programma's zoals wonen, werken en groen ten opzichte van elkaar afgewogen.
8. De invulling van het RWZI-terrein staat nog niet vast. Dit wordt in de RSU niet bestemd als toekomstige woon-werklocatie. De tracékeuze voor de (H)OV-verbinding is ook niet definitief. Hier wordt nader onderzoek gedaan, waarbij rekening wordt gehouden met het voorkomen van nieuwe barrières

gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. “In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050” (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.

9, 10 en 11. Wij delen deze principes en nemen uw zorg mee in de verdere uitwerkingen. De punten die u aandraagt sluiten aan bij het stadsprofiel De toekomstbestendige stad (pagina 37) zoals we die in de RSU beschrijven. Bij de uitwerking van diverse deelplannen wordt aan deze ambities invulling gegeven. Daarnaast hebben we een welstandsnota waarin de beoogde architectonische kwaliteit voor gebouwen in de stad is beschreven.

11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.

D. Werken en voorzieningen

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: “Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie.” Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen
7 - 12
dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.
13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
12. Onder wijkeconomie verstaan wij een breed scala werkgelegenheid, kleine bedrijven, maar ook zorg, culturele en maatschappelijke functies, onderwijs en sport. De breedte van het palet zou voldoende flexibel moeten zijn voor de invulling van de plinten om bij te dragen aan de levendigheid in de wijk.
13. U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.
14. We zijn het met u eens. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen is precies waar de RSU om gaat.
15. Goed om te zien dat de ideeen van het wijkplatform en bewonersplatform ten aanzien van Overvecht Centrum goed aansluiten bij de ambitie die de gemeente heeft over Overvecht Centrum. Dit staat zo omschreven in hoofdstuk 6.3
16. Bij de diverse gebiedsonderzoeken wordt de programmatische invulling uitgewerkt. Daarbij wordt zorgvuldig onderzoek gedaan wat er op een specifieke plek mogelijk en nodig is. Het omzetten van winkelstrips naar woon/werkplaatsen is denkbaar, maar het behoud van winkelstrips op meerdere plekken in de wijk is ook van belang voor de leefbaarheid en het beperken van (auto)verkeer.
17. De opgave voor de kwalitatieve verbetering van het bedrijventerrein Overvecht staat als opgave aangeduid in de RSU (zie hoofdstuk 6.3). Hoe deze kwaliteitsslag precies wordt ingevuld wordt in een aparte gebiedsverkenning ingevuld.

15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.

18. De door u genoemde uitbreiding van zwembad De Kwakel is nog geen plan. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen. Daarin is een mogelijke uitbreiding van het zwembad op termijn benoemd als locatie waar rekening gehouden moet worden.
19. Wij zijn het met u eens dat sportvelden in het Noorderpark om een zorgvuldige inpassing vragen. Op dit moment ligt er nog geen concreet plan. Het Noorderpark is benoemd als locatie waar we dat op termijn willen gaan onderzoeken.
20. Voor een gezonde leefomgeving is er aanbod van verschillende sport- en beweegmogelijkheden nodig. Urban sports horen daarbij. In de RSU gaat het om op hoofdlijnen aangeven dat er naast woningbouw ook voldoende ruimte moet zijn voor alle andere onderdelen van de barcode, waaronder ook ruimten voor sporten in de openbare ruimte. Hoe die ruimte vervolgens wordt ingericht is uitwerking die buiten de scope van de RSU valt, maar zeker ook met bewoners wordt gedaan.
21. In de RSU is het vinden van voldoende ruimte voor sportvelden een stedelijke opgave. Sportparken hebben enerzijds een stedelijke functie, maar vaak ook een wijkfunctie. Wij denken dat we met honk- en softbal ook een bijdrage leveren aan de diversiteit aan sporten in de wijk Overvecht. Daarnaast hebben sportparken vaak ook een stedelijke functie die in een wijk een plek moeten krijgen.

21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

84

E. Mobiliteit

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de “spreiding van het fietsverkeer” meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: “Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.” Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de

22 De route van de HOV wordt in deze RSU nog niet vastgelegd. Dat wordt onderwerp van andere vervolgstudies. Wel vinden we het van belang dat de realisatie van een HOV als belangrijke voorziening voor de stad al wel staat vermeld.
Het klopt dat in delen van de wijk meerdere functies vermeld worden. Dat hoort bij de ruimtelijke opgaven die volgen uit de verdichtende stad. Zoals op meer plekken is de opgave om te werken aan integrale ontwikkeling, waarbij alle aspecten een plek krijgen.
De noodzaak voor een goede fietsstructuur en het spreiden van het fietsverkeer onderschrijven wij. Deze is en blijft onderwerp van onze opgaven in de stad.
23. Hiermee wordt bedoeld het verbeteren van de fietsstructuur richting Amsterdam-Rijnkanaal. Wij beogen die verbinding te verbeteren. Zie ook de informatie die daarover naar de raad is gestuurd.
24 Overvecht: Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te waarderen naar een Intercity. Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers en halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: “Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden.” Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.
29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de

Zuilen: Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity’s dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity’s kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dichter bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op.
Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam. We hebben geen link gelegd met ruimtelijk programma bij deze stations.
25 en 26 Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt. We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.
Bij de uitwerking van de NRU houden wij rekening met de impact die dit heeft op alle wijken, dus ook Overvecht.
27 Dat onderschrijven wij. Wij proberen deze doelstelling zo goed als mogelijk mee te nemen in het project van de NRU. Het Wijkplatform en bewonersplatform zijn in die processen betrokken.
28 zie het antwoord bij eerder punt Einsteinkwartier.

oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

29 dat onderschrijven wij. Indien de Brailledreef wordt ingericht als stadsboulevard neemt de barrièrewerking af.
30 Dank voor de suggestie. Dat wordt tezijnertijd onderdeel van die uitwerking.

---

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten

31. De 14 hectare is als volgt onderbouwd:
- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt met name voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar het niet druk is met andere functies.
32. Vorige jaar hebben we een actieplan voor zon op dak opgesteld dat nu uitgevoerd wordt. Onze aanpak voor zon op dak is zeer succesvol en het aantal daken met zonnepanelen stijgt snel. Maar we zijn er nog niet. Ook wanneer we alle daken benutten voldoen we niet aan onze eigen energiebehoefte.
33. De RSU gaat over de hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid. De RSU wordt nog uitgewerkt in een Energievisie, waarin ook aandacht zal zijn voor bewonersinitiatieven. Het ruimtebeslag van deze initiatieven is bevat in de 14 ha (zie bovenstaand antwoord op vraag 31).
34 Wij hebben het Noorderpark aangewezen als zoekgebied omdat er in dit gebied mogelijkheden lijken voor windenergie. Hoeveel molens

en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat: “In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid.” En verderop staat: “Selectie van zoekgebieden windmolens Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1): ...Noorderpark ..
Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU.”

weten we nu nog niet en zal worden onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden met cultuurhistorische waarden.

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

84

G. Natuur(lijk) kapitaal

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over 'Groen', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?

36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.

37. In het programma op pagina 141 staat: “Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)”. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?

38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over “versterken Parkranden” en “Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen” (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.

35. Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen, alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen binnen en rondom de stad uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.

36. Dat is context afhankelijk en hangt er vanaf wat met wat wordt gecombineerd. De groene daken op de bushokjes en nestkasten voor vogels en vleermuizen integreren in gebouwen zijn wat ons betreft goede voorbeelden. En bij alle nieuwbouwprojecten hanteert de gemeenten Utrecht diervriendelijk bouwen als uitgangspunt.

37. u wijst ons hier terecht op een fout. Zowel de tekst als de hectares nemen we niet over voor de definitieve versie.

38. De ruimtelijke spreiding geldt vooral voor het buurtgroen en de aansluitingen met de parken. Veel parkranden van Overvecht zijn op dit moment niet direct verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten .

	39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking? 40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd? 41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling. 42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone.	39. Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten). Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden. 40. Bij de uitwerking van de groengebieden kijken wij samen met onze partners en andere overheden naar een goede mix tussen recreatief gebruik en natuurontwikkeling (rust en reuring). Het is afhankelijk van de locatie en de belangen hoe wij hier invulling aangeven en welk belang zwaarder weegt. De mix van functies wordt samen met de afwegingen, met inspraakmogelijkheden, voorgelegd aan het gemeentebestuur. 41. Ecologische zones zijn beschermd in ons groenstructuurplan. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente of deze in de groenstructuur ligt. Als een plan zorgt dat er groen in de groenstructuur verdwijnt, is een voorstel voor compensatie nodig. Alleen de gemeenteraad kan beslissen over aanpassingen van de hoofdgroenstructuur. 42. Dat is een mening en deze specifieke situatie is te gedetailleerd om daar in een koersdocument als de RSU 2040 op in te gaan.
84	H. Overig / uitvoerend en overkoepelend 43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaar-	Hoofdstuk 8 van de RSU omvat een investeringsstrategie. Daarmee laten we zien welke wegen open staan om tot financiering van de ambities te komen. Onder meer bij de uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 7) laten we zien dat er de komende jaren nog diverse nadere keuzen open staan. De gedachte "eerst zien, dan geloven" is begrijpelijk, maar het omgekeerde geldt ook: je moet er wel in geloven om het haalbaar te kunnen maken. 44. In paragraaf 7.4 van hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat beschreven dat de gemeente jaarlijks per relevante grootschalige ontwikkeling

heid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - ''Eerst zien, dan geloven''.
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.

toetst of de ontwikkelingen op stedelijk niveau voldoen aan de integrale barcode.
45. Na vaststelling van de RSU zal de uitvoeringsstrategie verder moeten worden uitgewerkt en zal tevens moeten worden bepaald hoe de implementatie kan worden georganiseerd. We denken dat het Wiel met Spaken een voldoende robuust frame is om te kunnen schakelen tussen de verschillende (ook regionale) verstedelijkingsopties. Meerjarige projecten kennen meerjarige financiering, die voor aanvang van het project geregeld moet zijn. Voor het beschouwen van integrale plannen wordt integraal gekeken naar de beschikbare middelen, zoals beschreven in paragraaf 8.4 van hoofdstuk Investeringsstrategie.
46. dit is aangepast in de RSU

Op basis van de bestaande en potentiele plancapaciteit verwachten wij niet dat deze situatie zich zal voordoen. Daarnaast is ook het benutten van uitbreidingsgebieden complex, vraagt tijd en grote investeringen op het gebied bijvoorbeeld mobiliteit

49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.
50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

Tot slot
Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.
Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij hopen uw vragen beantwoord te hebben. Zoals eerder aangegeven nemen wij uw gedachtes over een Einsteinkwartier mee bij verdere uitwerkingen. Daarbij geldt dat dit nog niet leidt tot de gewenste verbeteringen in alle buurten van Overvecht; er zal óók op andere plekken in de wijk gewerkt moeten worden aan wijkverbeteringen.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

85

herziene reactie
Pag. 9 Principe:
- geen dak, geen blinde gevel blijft onbenut
- gevarieerd groen tenzij
- natuur inclusief bouwen tenzij
- Utrecht waterrijk
- Utrecht ruimte voor natuur
- Utrecht bomenrijk

Pag. 11: integrale ontwerp oplossingen voor het samen gaan van gevarieerd groen
Pag. 30: In schema: ecologisch groen (blauwe) routes
Pag. 34: In het nieuw silhouet van de stad: groen stedelijk (insectenrijk) met icoon vlinder! desnoods op de daken En waar is het silhouet van het water???
Pag. 38: Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal constructief geschikt voor groen en zonnepanelen
Pag. 43: punt 5. Aansturen op natuur inclusieve kunst/ bouwwerken, gevarieerd groen in de verstedelijking integreren.
Pag. 65: Bij de groei inzetten op meer groen en meer gevarieerd groen.
Pag. 68: Groene balk 25 ha stedelijk groen staat niet in verhouding met andere opgaven.
Pag. 83: Toekomstige openbare ruimte met diversiteit van bomen in één straat.
Pag. 91: Groene gevels + daken + hekken/ hagen aangeven in maquette.

Pag 9: goede aanvullingen. Enkele daarvan hebben we overgenomen, maar sommige zijn wel erg gedetailleerd en komen terug elders in hoofdstuk 5.
Pag 11: nemen we niet over dit is te specifiek.
Pag 30 nemen we niet over is bijv. ook recreatief.
Pag. 34: We hebben er bewust voor gekozen om alleen de gebouwen en het OV-netwerk te laten zien omdat het anders onleesbaar wordt. Het groene netwerk in silhoutte staat op pagina 30. Samen vormen deze het totale plaatje.
Pag. 38: te detaillistisch voor de RSU 2040
Pag. 43: dit zijn uitgangspunten die zijn vastgesteld door de gemeenteraad en kunnen we dus niet meer wijzigen.
Pag 65: nemen we over.
Pag 68: dat is een mening, er is ook nog wijkgroen en groen om de stad.
Pag 83: Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Wel kunnen we het woord divers toevoegen aan de beschrijving toevoegen: meer ruimte voor divers groen.
Pag. 91 en 95 Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Als we dit doen dan moeten we dit voor alles doen en dat gaat ten koste van de kracht van het beeld.
Pag 110: dit voert te ver voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht als koersdocument van de stad.
Pag. 123: er staat hier nergens asfalt gebruik.
Pag 126: voegen we toe als meer diversiteit in het groen voor verschillende soorten flora en fauna.

	Pag. 95: Reliëf in gevels en daken. Verharding minimaliseren Verschillende hoogten van groen, verschillende lagen. Pag. 110: Fietsvergunningen uitgeven. Auto parkeren duurder maken. Pag. 123: Asfalt gebruik reduceren, levert geen waterberging op. Pag. 126: Variatie in leefgemeenschappen in groene parken. Meerdere lagen en diversiteit in de lagen. Openbare ruimte: gezond bodemecosysteem, bomen, heesters, kruiden, geleidelijke overgang natuurvriendelijke oever, gezond waterecosysteem met zuurstofplanten, habitat macrofauna. Voedselbossen, stadslandbouw, initiatieven van particulieren en bedrijven stimuleren.	
85	Ontbrekende facetten in RSU 2040: - Inzetten op relatiebeheer met bewoners, zoals op o.a. participatie groen, water, wonen, zodat de verantwoordelijkheid van de openbare ruimte toeneemt. Waarbij de beeldkwaliteit, kwaliteit van het groen en veiligheid in het groen dus omhoog gaat. - Toegankelijkheid van de stad voor rolstoelgebruikers, fietsers, ouders met kinderwagens verbeteren; weghalen van alle overbodige stoepranden, behalve bij tram en bushaltes. - Waterberging verbeteren door de bedekking met asfalt sterk te minimaliseren, gebruik geschikte stenen voor fietspaden, circulair bouwen met hergebruik van materialen. - Gebruik bruggen minimaliseren. Bruggen belemmeren het zicht op het landschap en verminderen de waterbeleving, biodiversiteit vermindert door schaduwwerking. Bovendien minder bruggen meer fiets- en wandelbeweging. - Ambieer, stimuleer en faciliteer natuurinclusieve bedrijventerreinen, natuurinclusieve verblijfplekken op bedrijfsterreinen en natuurinclusieve ommetjes op bedrijventerreinen.	De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Enkele van de genoemde facetten als minder verharding, natuur inclusief, toegankelijkheid (hoofdstuk 5 en 6) komen wel terug in als hoofdlijnen in het stuk, maar niet in detail.

- Een omvangrijk landschappelijk groen park in het stationsgebied naast een evenredig en recent sterk verstedelijkt stationsgebied.
- Grassap gebruiken i.p.v. strooizout (zie: grass2grit.nl)
- IJzerpoeder als energiebron zonder CO2 uitstoot

86

Mijn naam is […] en ik heb een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is LocoBrands BV aan Zonnebaan 34 Wij zijn gespecialiseerd ontwikkelen, produceren en verkopen van met de hand gemaakt creatieve papieren producten.
Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen.
Uiteraard willen mijn medewerkers ook betaalbaar wonen in Utrecht maar ik heb ze nog nooit gehoord dat ze boven op elkaar willen wonen eerder het tegen overgetelde, iedereen wild een graag een hui met een tuin waar zijn minimaal 1 auto voor de deur kan parkeren (ze willen tenslotte ook wel eens in het wiekend naar Opa en oma die in een dorp wonen waar bijna geen openbaar vervoer naartoe gaat), ik begrijp dan ook echt niet waarom jullie niet kiezen voor bouwen buiten de centrum ring zo als rijnenburg.
Maar misschien is mijn personeel geen afspiegeling van de Utrechtse gemeente raad maar ik vraag me hardop wie dat wel is
Maar goed het nog slechter bereikbaar maken van Lage Weide lijkt mijn geen goed plan, de huidige tunnel dosering is nu al een ramp die me aan de oude afslag op de A2 doet denken van oog in al.

In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid zoals in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.

87

Namens het consortium grondeigenaren Rijnenburg ontvangt u hierbij onze reactie op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 van de gemeente Utrecht (hierna: RSU2040).

De kern van onze reactie is:

- Om aan de hoge woningvraag in Utrecht te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen nodig aan harde plannen. Het is zeer positief dat Utrecht deze ambitie heeft geformuleerd in de RSU2040. Wij pleiten echter voor extra programmering. Dat kan door de ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied.
- Wij betreuren de keuze voor een overwegend eenzijdig nieuwbouwaanbod in hoogbouw in centrumstedelijke woonmilieus. Om de groei van de stad en het aantal inwoners in goede banen te leiden, is méér nodig dan binnenstedelijke verdichting.
- In de gemeente Utrecht is ook vraag naar - en ruimte voor - een meer ontspannen, betaalbaar en groen woonmilieu. Dat woonmilieu kan worden ontwikkeld in de polder Rijnenburg. Door de aan te leggen Papendorplijn door te trekken kan Rijnenburg relatief eenvoudig worden ontsloten met het openbaar vervoer.

In het vervolg van deze brief onderbouwen wij onze reactie.

1 Er is extra programmering nodig.
Utrecht groeit. Om aan de hoge woningvraag te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen in harde plannen nodig. Terecht heeft Utrecht deze ambitieuze doelstelling geformuleerd in de RSU2040. De ervaring leert echter dat een overmaat in de programmering wenselijk zo niet noodzakelijk is - met minimaal 30% - om deze ambitie echt waar te maken. De ervaring leert namelijk dat plannen vaak vertragen of zelfs uitvallen. Wij pleiten daarom voor extra programmering. Dat is mogelijk door de polder Rijnenburg te ontwikkelen tot woongebied.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
. Dat moet en zal snel worden opgepakt. We nemen hierbij graag uw opmerkingen en inzichten in mee en blijven graag met u als eigenaren in gesprek hoe we hier goed vorm aan kunnen geven.

2 Er is in Utrecht grote behoefte aan ontspannen woonmilieus
Volgens de RSU2040 is in Utrecht niet alleen grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus, maar ook aan meer ontspannen woonmilieus. Niet álle woningzoekenden willen immers wonen in een wijk of buurt met een hoge dichtheid (hoogbouw), zo blijkt uit recente rapporten van onderzoeksbureaus Stee en Companen.
Meer ontspannen milieus bieden bovendien ruimte voor (betaalbare) grondgebonden woningen, of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Bij de verdere groei van de stad moeten beide woonmilieus in balans blijven, erkent de RSU2040. Op de vraag waar dit ontspannen woonmilieu moet komen, geeft de RSU2040 geen duidelijk antwoord. Er is sprake van verdichten en vergroenen in bestaande wijken, en van hoogbouw rond ov-knooppunten. De RSU vermeldt niet waar en wanneer de toevoeging van meer laagbouwmilieus en/of andere ontspannen woonmilieus mogelijk is.

3 Verwachte prijsstijgingen maken de woningmarkt nog moeilijker toegankelijk
De vraag naar betaalbare woningen in Utrecht is enorm. Eind februari 2021 stonden in Utrecht in totaal nog geen 60 woningen te koop tot€ 325.000 (bron: Funda). De wachttijden voor een sociale huurwoning zijn inmiddels opgelopen tot meer dan 11 jaar. Betaalbaar wonen staat in Utrecht onder grote druk. Woningprijsstijgingen zijn overal in Utrecht en bij alle type woningen te zien. In onder meer Leidsche Rijn zijn de afgelopen jaren forse prijsstijgingen van grondgebonden woningen zichtbaar. Het aanbod betaalbare woningen en specifiek het aanbod betaalbare grondgebonden woningen blijft al jaren achter op de vraag.
Als Utrecht verder groeit met 100.000 inwoners, blijft de vraag naar betaalbare woningen onverminderd stijgen. Er moeten daarom op korte termijn zeer veel betaalbare woningen worden gebouwd: voor

een- en tweepersoonshuishoudens, maar ook voor (eenouder)gezinnen. Dus zowel betaalbare appartementen als betaalbare grondgebonden woningen.

4 Het streven naar een inclusieve stad komt onder druk
Als de vraag naar betaalbare woningen en grondgebonden woningen in ontspannen woonmilieus onbeantwoord blijft, zullen deze woningzoekenden in Utrecht hun heil elders zoeken. Daarmee dreigt een belangrijke ambitie van de RSU2040 buiten bereik te komen:
Utrecht als inclusieve stad, met een plek voor iedereen, met minder segregatie. Bovendien zal de mobiliteit groeien als gevolg van de toename van het woon-werkverkeer.

5 Binnenstedelijke verdichting duurt langer, is complex en duur
De ervaring leert dat verdichting in bestaand stedelijk gebied gepaard gaat met lange inspraaktrajecten en veel weerstand van omwonenden. Deze verdichtingsopgaven zijn doorgaans kleiner, maar kosten vaak meer tijd.
Met vele kleine projecten, verspreid over de stad, komen we er dus niet. Bouwen in de polder Rijnenburg is een gewenste en noodzakelijke aanvulling. Eén grote woningbouwlocatie maakt het mogelijk om snel grote woningaantallen te realiseren. Zo'n locatie zorgt voor een stabiele stroom van betaalbare nieuwe woningen. En de overlast door bouwwerkzaamheden en bouwverkeer blijft beperkt.

6 Hoogbouw is duur en complexer
Hoogbouw is duurder dan laagbouw. De bouwkosten van een (concept)rijwoning van circa 100 m2 zijn vergelijkbaar met die van een hoogbouwappartement van circa 60 m2• Bovendien is de bouwtijd van hoogbouw vaak twee keer zo lang. Bouwen van grondgebonden

woningen en woningen in meer ontspannen woonmilieus in Rijnenburg lost het probleem op de woningmarkt dus sneller op. De 60.000 nieuwbouwwoningen die Utrecht tussen nu en 2040 wil bouwen, moeten bovendien allemaal energieneutraal zijn. Ook dat is bij hoogbouw een grotere technische en financiële uitdaging.

7 Verdichten en vergroenen staan op gespannen voet
De RSU2040 kiest voor groei door verdichten én vergroenen. Door de toevoeging van 60.000 woningen groeit het aantal woningen met bijna 40% in de bestaande stad. Door deze verdichting loopt de druk op de openbare ruimte en de (ov-)infrastructuur fors op. Ook de druk op pleinen, stadsparken en speeltuinen zal door de verwachte bevolkingsgroei verder toenemen, terwijl de behoefte aan grotere private en publieke buitenruimte juist toeneemt. De coronacrisis laat zien dat er een grotere behoefte is aan grotere woningen, met ruimte voor (thuis)werken en vergaderen. De ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied kan voorzien in deze twee behoeften.

8 Rijnenburg is goed bereikbaar
Anders dan vaak wordt beweerd, is de bereikbaarheid van Rijnenburg realiseerbaar. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A 12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.

Tot slot
Wij waarderen de langetermijnvisie die uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 spreekt. Zo'n visie is dringend gewenst, want de stad staat voor een grote uitdaging. Utrecht is de snelst groeiende stad

van Nederland. Er komen maar liefst 100.000 inwoners bij. Die moeten worden gehuisvest in 60.000 nieuwe woningen. Daarnaast moeten ook 70.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd in de stad.
Wij omarmen het concept van een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en een groenblauw raamwerk als dragers van de ruimtelijke strategie.
Wij achten het concept van het 'Wiel met Spaken' noodzakelijk voor de stad en zijn verheugd dat Utrecht meerdere nieuwe hov-verbindingen en nieuwe stedelijke knooppunten met intercitystatus krijgt.

Onze oproep
Wij roepen gemeente Utrecht op om Rijnenburg toe te voegen aan de visie. Daardoor kan in de woningprogrammering aan de vereiste overmaat worden voorzien. Het wordt zo ook mogelijk om - naast de forse inzet op centrumstedelijke woonmilieus - het aanbod te verbreden met meer ontspannenwoonmilieus de komende twintig jaar.
Om te voldoen aan de grote vraag naar zowel goedkope als dure koop- en huurwoningen starten we - liever vandaag dan morgen - met de gebiedsontwikkeling van een nieuw, eigentijds, hoogwaardig en energieneutraal woonmilieu met een (tijdelijk) energielandschap.
Rijnenburg kan daardoor hét voorbeeld worden van een inclusieve stad voor iedereen. Als we daarmee nu voortvarend beginnen, kunnen daar al vanaf 2028 de eerste (betaalbare) woningen worden opgeleverd.

88

Middels deze mail wil ik reageren op de concept Ruimtelijke Strategie 2040. Tevens zal ik vanuit een gezamenlijk initiatief Buurtschap Waijen ons standpunt bevestigen. Voor nu toch een korte reactie op de plannen.
Ik maak dan ook bezwaar aangezien deze plannen een significante impact zullen hebben op mijn woning en directe leefomgeving.

We hebben de ter visielegging van de RSU op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/RSU2040 stond alle informatie over de RSU2040 en hoe in te spreken.

Ruimtelijke Strategie Utrecht
Door midden van dit schrijven, dienen wij zienswijzen in tegen de Ruimtelijke Strategie Utrecht.
Ik ben woonachtig op de koppeldijk 11 in gemeente Houten. Ik ben overvallen door de plannen (link hierboven) welke ik per ongeluk tegen ben gekomen. Het zou netjes geweest zijn als de huidige bewoners hier direct over geinformeerd zouden zijn, ter voorkoming dat als gevolg van de wijze van publicatie deze niet gezien zou zijn en een reactie uit zou blijven. De plannen raken immers de directe leefomgeving en sterker nog in sommige gevallen een potentiele uitkoop.

Inhoudelijk reageer ik dan ook als volgt:

A. Er komen extra wegen
i. Extra Rijksweg
Deze extra Rijksweg is geprojecteerd op grond van particulieren en betekent kortweg het einde van het buurtschap Wayen.
ii. Extra ring (gemeentelijke) weg met name gesitueerd bij Koppeldijk 11 en 9.
Bewoners zijn tegen deze plannen omdat deze plannen betekenen dat:
• Woning moet wijken voor wegen;
• Woningen die niet moeten wijken nog extreem meer geluidsoverlast krijgen;
• De leefbaarheid van het gebied voorgoed verdwijnt.
Om alle moverende redenen zijn de bewoners deze ontwikkelingen; geluidsoverlast, fijn stof, stikstofproblematief. Kortom de gehele leefbaarheid verdwijnt voor de bewoners.

Buurtschap Wayen is een zoekgebied voor sportvelden

- We hebben de ter inzage legging van de RSU2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial in de krant
- Via social media

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt zoekgebied sportvelden
- Dit zoekgebied voor sportvelden komt voor uit de vraag naar veldsport die de verstedelijking aan de zuidkant van Utrecht met zich meebrengt. Waar deze sportvelden precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Onduidelijk wordt het voor de omwonenden wat de zoekgebieden voor sportvelden betekent. Blijven de woningen bestaan? Komen daarbij sportvelden? Moeten er woningen verdwijnen? Wat betekent dit voor de overlast, zoals verkeer en geluid?
De omwonenden begrijpen niet dat de gemeente Utrecht op grond van particulieren zoekgebieden voor sportvelden projecteert, en daarbij de consequenties voor de omwonenden niet in kaart brengen.
Omwonenden zijn tegen de ontwikkeling van sportvelden in het buurtschap Wayen.

OV in en lang Buurtschap Wayen
Omwonenden zijn tegen het uitbreiden van OV netwerk (extra wegen, tram/busverbindingen en fly-overs) in een gebied dat al ontzettend veel overlast heeft van verkeer. Om het gebied van de Ring Utrecht extra te belasten met nog meer geluidsoverlast, vervuilende bussen is voor de omwonenden echt een no-go!
De plannen van de verbreding van Ring Utrecht zijn zo extreem voor de omwonenden dat nog meer verkeer en nog geluidsoverlast echt niet kan.
Wij vragen de gemeente Utrecht om het gebied rond de Ring Utrecht integraal te bekijken en derhalve met een integraal plan te komen en de omwonenden (de bewoners van het gebied) te betrekken.

Verbreding Ring Utrecht | Ruimtelijke Strategie Utrecht | OV plannen
Voor omwonenden is het niet te begrijpen dat deze plannen niet integraal worden onderzocht en beoordeeld, waarna er dan een integraal plan komt voor dit gebied.. Nu zijn omwonenden jaren bezig met verschillende besluiten (snelwegverbreding, plannen gemeente Utrecht) om er per saldo telkens op achteruit te gaan. De omwonenden roepen de minister voor de Ring Utrecht en het College van de gemeente

De gemeente Utrecht werkt samen met de Provincie, de regio U10 en het Rijk in Uned verband (zie www.programma-uned.nl) aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken

	Utrecht op om nu pas op de plaats te maken de plannen voor dit gebied in de kast te zetten. Om gezamenlijk (met de omwonenden) een integraal plan op te stellen voor dit gebied: wonen(woningbouw), werken, OV, rekening rijden en de rijksweg en van daaruit keuzes samen met de omwonenden en belangenorganisaties te maken.	
89	Met interesse hebben wij kennisgenomen van Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Specifiek reageren we op het idee van een nieuwe brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan. We wonen ruim 30 jaren aan de Vechtdijk en volgen met belangstelling plannen die direct of indirect invloed hebben op onze woonomgeving. We wonen met veel genoegen in dit stukje Utrecht. In voorkomende gevallen denken we graag constructief mee. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug over de Vecht te realiseren. Helaas zien we met betrekking tot nog een brug alleen maar nadelen. Tegen het plan voor een brug op deze locatie (of nog een brug over de Vecht op een andere locatie) hebben wij de volgende bezwaren. 1. Een nieuwe brug is overbodig. De locatie van de brug bevindt zich tussen twee bestaande bruggen: de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. De afstand tussen deze bruggen is circa 1,5 km. De afstand tussen een bestaande brug en een nieuwe brug zal dus (minder dan) 750 meter zijn. Met de bestaande bruggen, die prima ingericht zijn voor gebruik door fietsers en andere verkeer, is een nieuwe brug overbodig. Er zijn routes die over de bestaande bruggen gaan. Als een route nodig is voor het gaan over een nieuwe brug, dan zal die route gecreëerd dienen te worden. De route zal niet haaks aansluiten, maar schuin, waardoor de winst in afstand veel minder zal zijn dan 750 meter. Met een gemiddelde fietssnelheid zal de tijdwinst minder dan 2 minuten zijn.	Dank voor uw inspraakreactie. Zie antwoord op inspraakreactie 25

2. Een nieuwe brug sluit niet aan op een bestaande route.
Op de betreffende locatie (en ook niet op andere locaties tussen de twee bestaande bruggen) is er geen fietsroute aanwezig aan beide zijden van de Vecht waarop een route over de brug kan aansluiten. Het aanleggen van een dergelijke route (of routes) zal een onnodig negatief effect hebben op de bestaande situaties aan beide zijden.
3. Een nieuwe brug zal een negatief effect hebben op de bestaande inrichting van de omgeving.
Aan de zijden van Overvecht en Zuilen zijn plantsoenen gesitueerd. In de wijken zijn deze plantsoenen populaire locaties waar veel mensen wandelen en in deze rustige groene omgeving verblijven. Door de aanleg van een route naar een nieuwe brug zal in iedere wijk groen opgeofferd moeten worden. Bovendien zal het gebruik van de route door fietsers (maar ook gemotoriseerd verkeer, brommers/scooters) een negatieve invloed hebben op de locaties waar dan minder rust ervaren kan worden door mens en dier.
4. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor weggebruikers.
De Vechtdijk wordt volop gebruikt door fietsers, wandelaars, skaters, rolstoelers, wielrenners en andere deelnemers. In de bestaande situatie is het al een uitdaging om alle gebruikers veiligheid te bieden. Een nieuwe brug zal de bestaande situatie doorkruisen en hinder en vergroting van onveiligheid veroorzaken voor de gebruikers van de Vechtdijk.
5. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor scheepvaart.
Een groot deel van het jaar varen recreatie- en beroepsschepen op de Vecht. Er is een grote verscheidenheid aan gebruikers, met onder meer open boten, rondvaartboten, roeiboten, kano's, waterfietsen, sups. De aanwezigheid van een brug zorgt voor hinder en onveiligheid.
6. Een nieuwe brug zal overlast veroorzaken voor bewoners en passanten.

	De bestaande twee bruggen worden gebruikt door mensen die overlast veroorzaken, door verblijf eronder en ernaast. Er is al vele jaren sprake van criminaliteit, er verblijven (met name 's avonds en 's nachts) mensen die onder meer handelen in drugs. Dat is een bekend fenomeen. De gemeente treedt niet of nauwelijks handhavend op. Een nieuwe brug zal nieuwe mogelijkheden bieden aan dergelijke overlast veroorzakende mensen. Ook zal de nieuwe brug als hangplek een aantrekkende werking hebben voor overlast veroorzakende mensen/randfiguren bij de nabij geplande prostitutielocatie het Nieuwe Zandpad. Bewoners van de Vechtdijk hebben zeer negatieve ervaringen vanuit de tijd toen de vorige prostitutielocatie in gebruik was. Een terugkeer van overlast is te verwachten als het Nieuwe Zandpad in gebruik genomen zal worden en een nieuwe brug zal het risico hierop vergroten. 7. Een nieuwe brug zal nadelige gevolgen hebben voor omwonenden. Door de komst van een nieuwe brug zal/zullen woning(en) moeten verdwijnen, in dit geval drijvende woningen oftewel woonboten. Bovendien zullen de (bewoners van) woningen/woonboten die gesitueerd zijn naast de locatie van de nieuwe brug nadelige gevolgen ondervinden vanwege extra verkeersbewegingen, verminderd gevoel van privacy en verminderd uitzicht en licht	
90	Met veel interesse hebben we vanuit de BIZ vereniging voor de Woonboulevard Utrecht (WBU), waarin de ondernemers op de boulevard zijn verenigd, kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht in 2040. We kunnen ons in het algemeen prima vinden in de hoge ambities die het document uitspreekt om in 2040 te streven naar een stad waarbij	Dank voor uw reactie. Hieronder gaan wij in op uw aandachtspunten.

voorzieningen, verdeeld over 5 centra, voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn. We zijn hierbij blij om te zien dat de A12 zone, waar de Woonboulevard onderdeel van uitmaakt, een van deze 5 centra is. We hopen dat dit -met deze ambitie in het achterhoofd- betekent dat de gemeente, net als de ondernemers van de WBU, de komende jaren blijft investeren in de kwaliteit van dit gebied. Dat bij punt 4 expliciet wordt genoemd dat de functie voor de Woonboulevard wordt behouden en dat er wordt geïnvesteerd in de attractiviteit door de aanpak van de openbare ruimte doet ons deugd. Wel geven wij bij de uitwerking van de RSU in de komende jaren, namens de ondernemers en vastgoedeigenaren van de Woonboulevard graag nog een paar aandachtspunten mee.

Achtergrond WBU

De Woonboulevard Utrecht is de grootste woonboulevard in het westen van Nederland. Met ruim 60 woonwinkels (ca 105.000 vierkante meter) is de keuze voor de bezoeker enorm. Ter vergelijking zijn Woonmall Alexandrium 60.000 vierkante meter en Villa Arena 75.000 vierkante meter. Naast deze brede keuze mogelijkheden zijn de uitstekende bereikbaarheid én het gratis parkeren belangrijke onderscheidende kenmerken en sterk bepalend voor het succes van de boulevard.

De woonboulevard is in economisch opzicht een relevant en bijzonder gebied binnen Utrecht

WBU heeft de afgelopen jaren –ondanks het uitblijven van investeringen in de openbare ruimte- opnieuw omzetgroei laten zien. Ondanks de impact van de Corona crisis zetten ondernemers op de Woonboulevard ook dit jaar, na de versoepelingen, alles op alles om veilig, verantwoord en gastvrij bezoek mogelijk te maken. Ondernemers investeren doorlopend in de uitstraling van hun panden. WBU is ook een belangrijke werkgever, alleen bij IKEA zijn ruim 480 medewerkers onder contract. WBU is een relevante bezoekstrekker voor Utrecht.

▪ 70% van de bezoekers komt van buiten de Gemeente Utrecht
▪ van Den Bosch tot Breukelen, van Wageningen tot Woerden
▪ In het directe verzorgingsgebied circa 515.000 huishoudens en ruim 1,1 miljoen inwoners

Een bijzonder gebied vraagt om voldoende aandacht

Om de positie van de Woonboulevard als een van de grootste en sterkste boulevards te behouden en te versterken investeren winkeliers en eigenaren doorlopend. Zo is er de afgelopen jaren door hen al veel geïnvesteerd in de inrichting en uitstraling van het vastgoed. Om deze investeringsbereidheid te houden vraagt dit ook om scherpe keuzes bij de positionering van dit gebied. Evenredige aandacht vanuit de Gemeente Utrecht is voor deze investeringen wat ons betreft een voorwaarde. We zijn dan ook blij dat de gemeente het gebied rondom de A12 zone heeft gekenmerkt als één van de vijf belangrijke centra binnen de strategie van een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten voor handen moeten zijn.

90

Onze aandachtspunten in het licht van de RSU 2040

▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt expliciet genoemd dat er geïnvesteerd gaat worden in de attractiviteit van het gebied. De woonboulevard is nu al, en blijft straks ook een winkel- en verblijfsgebied; daarbij past géén doorgaand (sluip)verkeer richting andere gebieden op de momenten dat de Woonboulevard open is voor publiek;
▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt ook gesproken over het toevoegen van functies zoals woningen, voorzieningen, groen en energie; dat is wat ons betreft nog erg breed, wij ontvangen graag een nadere toelichting op de toevoeging van deze functies en blijven over de invulling hiervan graag in gesprek;
▪ Voor wat betreft de attractiviteit van het gebied hoort hierbij wat ons betreft een aangepast en flexibel parkeerregime (betaald parkeren

- Algemeen: Ondernemers geven aan dat ze op het gebied van kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte graag een hoger ambitieniveau zien van de gemeente. Gemeente gaat vanwege de grootschalige toekomstige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.
- Aansluitend op de RSU voorzien wij in de toekomst een gebied waar een mix in functies (winkelen, werken en wonen) ontstaat met een aantrekkelijk en groen openbaar gebied.

voor- en/of na openingstijden of een blauwe zone) met oog voor zowel de ambitie om autobezit van bewoners te ontmoedigen als het USP van de woonboulevard van het gratis parkeren voor bezoekers; een dergelijk regime zou het gratis parkeren van woon- werkverkeer van de kantoren en in de nabije toekomst ook de woningen op en om de woonboulevard heen tegen moeten gaan terwijl het wat de WBU betreft wel aantrekkelijk moet blijven voor bezoekers om in de nabijheid van de woonwinkels te kunnen parkeren tijdens openingstijden;

▪ Om de ambities op het gebied van attractiviteit waar te kunnen maken vraagt dit gebied om een hoger onderhoudsniveau; wat ons betreft gelijk aan dat van het centrum van Utrecht;

▪ Wil dit gebied nú en in de toekomst aantrekkelijk zijn en blijven voor bewoners én gebruikers dan vraagt dit om een groenere en aantrekkelijkere openbare ruimte; we zijn dan ook blij om te lezen dat bij punt 10 op pagina 151 expliciet is benoemd dat de gebouwde omgeving (en dan in het bijzonder de Woonboulevard) wordt ver-groend; we gaan graag nú al aan de slag met het vergroenen van de openbare ruimte, voor wat betreft de groene daken gaan we graag in gesprek over de (on)mogelijkheden (op dit moment voldoen weinig van de huidige constructies nog aan de voorwaarden die een groen dak vragen) en we ontvangen graag een nade-re toelichting op de voorgenomen ‘groene routes’.

▪ In 2021 willen de ondernemers van de WBU aan de slag met het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte in het gebied (aankleding, verblijfskwaliteit, groen, (eenduidig) straatmeubilair en wandelroutes); vanuit de WBU pakken we graag, daarmee alvast vooruitlopend op de ambitie van attractiviteit voor dit gebied (punt 4, pag 151 van de RSU), samen met de gemeente het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte op; wat ons betreft is het ook belangrijk om daarmee niet te wachten totdat de eerste herontwikkelingen in het gebied daadwer-kelijk van de grond komen;

- Het instellen van blauwe zones past niet in het verkeersbeleid. Eerder is een mogelijkheid tot invoeren betaald parkeren op de woonboulevard onderzocht. Daarvoor was toen niet genoeg draagvlak. In het tweede kwartaal verschijnt een nieuwe parkeervisie voor de gemeente waarin onder meer een aangepaste aanpak is opgenomen voor invoeren betaald parkeren. Op basis daarvan kunt u samen met de gemeente verkennen wat de mogelijkheden zijn voor invoeren betaald parkeren op de woonboulevard.
- Gemeente gaat vanwege de grootschalige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.

We stellen voor om het punt verkeersmaatregelen te betrekken bij het punt van de openbare ruimte hierboven

- De Woonboulevard Utrecht vervult binnen de retailhoofdstructuur, net als The Wall en Franciscusdreef Overvecht, de functie van ‘perifeer retailcluster’ (= buiten de reguliere winkelgebieden). We continueren voor de perifere retailclusters de specifieke randvoorwaarden en eisen die worden gesteld ten aanzien van o.a. branchering en (minimale) omvang ten behoeve van een optimale invulling en optimaal functioneren van de Utrechtse retailstructuur. De retailhoofdstructuur in de RSU geeft aan waar de gemeente concentraties van retail toestaat. Nieuwe retailontwikkelingen dienen bij te dragen aan de gewenste hoofdstructuur, waarvan de Woonboulevard Utrecht ook onderdeel van is. Nieuwe initiatieven buiten de structuur worden geweigerd, tenzij sprake is van enkele specifiek geldende uitzonderingsgronden. Bijvoorbeeld bij ondergeschikte uitbreiding van bestaande detailhandel (<10%) en bij

▪ Wij gaan en blijven, gezien de ambitie die er is voor het gebied, graag in gesprek over gepaste verkeersmaatregelen die horen bij een winkel- en verblijfsgebied (aantrekkelijke entrees, bewegwijzering, geen doorgaand (sluip) verkeer tijdens openingstijden, waar mogelijk maatregelen die het gebruik van de WBU als P+R tegengaan)
▪ WBU blijft de enige plaats in Utrecht voor concentratie van woonwinkels;
▪ Ontwikkelingen elders mogen niet ten koste gaan van ontwikkelingsruimte WBU;
Tot zover de aandachtspunten die we vanuit de WBU graag mee willen geven als onderdeel van de inspraakprocedure op de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht rich-ting 2040. Mochten er naar aanleiding van deze aandachtspunten nog vragen zijn dan lichten wij deze graag nader toe in een gesprek.
We wensen de gemeente tot slot veel succes toe bij de uitwerking van de Ruimtelijke Strategie in concrete plannen. Daar waar dit ons gebied betreft blijven we over de uitwerking hiervan graag in gesprek

aantoonbaar draagvlak voor een compact buurtcluster in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Onder de voorwaarde dat deze ontwikkelingen de retailhoofdstructuur niet aantasten. Dit betreft over het algemeen vooral dagelijks detailhandelsaanbod dat sowieso niet concurreert met De Woonboulevard Utrecht.

91

Centrum Management Utrecht heeft de ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) met interesse gelezen en besproken tijdens een digitale bestuursvergadering. Door deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid van inspraak.
“De Verbonden stad”
CMU begrijpt de insteek van “het wiel met spaken”. Bij een juiste uitvoering kan dit in lijn zijn met de wens van CMU dat verkeer zonder bestemming centrum het best om het centrum heen geleid mag worden. Het is ook in lijn met elementen uit de Omgevingsvisie binnenstad die moeten leiden tot een beter verblijfsklimaat en minder doorkruisende verkeersbewegingen. Niettemin wijzen wij u op risico’s. De economische vitaliteit van het centrum is kwetsbaar en is recentelijk

Dank voor uw inspraakreactie.

We onderschrijven belang van een sterke binnenstad met een mix van economische (incl. detailhandel), cultuur en andere voorzieningen --> een levend centrum en huiskamer van de stad en haar bewoners. 2. we faciliteren deze mix van functies en werken hierbij samen met partners en belanghebbenden. 3. meerdere centra past bij de groei van de stad. Niet bedoeld als concurrentie, wel als spreiding van functies om niet alle druk op binnenstad te leggen. Retailfuncties blijven hierbij beperkt tot onder meer dagelijkse voorzieningen, lokaal gerichte functies en services.

nog veel kwetsbaarder geworden. Het belang van die economische vitaliteit is niet uitsluitend economisch. De oude binnenstad is ook een plek waar Utrechters trots op zijn, waar ze elkaar ontmoeten, geinspireerd worden door cultuur, zich ontspannen, werk vinden, genieten van bijzondere producten en horeca. Een verslechtering van die economische vitaliteit beïnvloedt rechtstreeks het welzijn en de welvaart van veel Utrechters. Het economische effect van de infrastructurele maatregelen die u voor ogen heeft blijft wat CMU betreft te ongewis. Dat “nieuwe technologische ontwikkelingen” (4.2.4 blz 62) kansen bieden is vooralsnog niet te onderbouwen en dus is het erg risicovol om daarop dan maar te vertrouwen. Later in deze inspraakreactie doen wij enkele voorstellen om de economische vitaliteit van het centrum te borgen.

“De compacte stad”

Dat er nieuwe “subcentra” gecreëerd worden vinden wij evenmin onlogisch. Het is aannemelijk dat de retailfunctie van de binnenstad geleidelijk andere vormen aanneemt. Een binnenstad met te weinig retailfunctie lijkt ons echter ook in de meest flashy toekomstvisie onwenselijk. Deze functie kan ondersteund worden door voldoende andere functies, zoals horeca, cultuur, sport, ontspanning, en beperkt kantoor/werk. Als al deze functies te overweldigend een plek vinden in de andere tienminutencentra, vormt dit opnieuw een bedreiging voor de economische vitaliteit. De consequenties van “de verbonden stad” en de “compacte stad” versterken elkaar. Wij zien in de RSU te weinig borging voor de economische vitaliteit van het centrum. In combinatie met de wens om plinten met vergelijkbare functies te vullen, bestaat het risico dat noch de plinten, noch de centra op tien minuten, noch de oude binnenstad voldoende potentieel hebben om economisch levensvatbaar te blijven. Een becijfering of inschatting van gewijzigd koop- en recreatiegedrag en in welke mate dit gecompenseerd wordt door inwonersgroei troffen wij niet aan.

Wij zijn het eens met de visie dat de historische binnenstad, stationsgebied en Jaarbeurs samen het nieuwe centrum vormen met elk een eigen karakter en eigen mix van functies.

Dat de druk op het centrum te groot is en/of te groot wordt kan CMU niet bevestigen. Onze cijfers wijzen op het tegendeel. Uw zorg daarover zou nog verder moeten afnemen als u de Omgevingsvisie binnenstad bekijkt in samenhang met de RSU.

“6.1 Centrum”
Dat u het centrum in de eerste plaats stationsgebied noemt met erachter, tussen haakjes, de historische binnenstad, vinden wij niet juist. Het stationsgebied kan niet bestaan zonder de Dom en de Oudegracht. De historische binnenstad kan niet economisch vitaal blijven zonder het stationsgebied. CMU ziet de meerwaarde van drie zeer verschillende en toch typisch grootsteedse gebieden in: Jaarbeurs, stationsgebied en historische binnenstad. Binnen deze drieeenheid verdient de historische binnenstad een zelfstandige plek zonder haakjes. Dat zeggen wij niet alleen in het belang van onze achterban, maar ook in het belang van de stad.

Aanbevelingen CMU

1. CMU beveelt u aan om voor u aan de uitwerkingen van de visie begint grondig onderzoek te doen naar economische haalbaarheid en economische consequenties en ons hierover te informeren.
2. De verandering van het koop- en recreatiegedrag zien wij onvoldoende terug in de RSU. Wij zien dit als een groot risico voor de invulling van de RSU en verzoeken u de ontwikkeling daarvan in het oog te houden en te betrekken bij de uitwerking.
3. Verdichting, waaronder wonen boven winkels, juichen wij toe.
4. Bij de ambitie van een hyper bereikbare stad verdient ook de (elektrische) auto in het licht van bestemmingsverkeer (binnen 10

1.Ook bij de uitwerking zullen we onderzoeksresultaten betrekken en onderzoek verrichten als dat nodig is..
2. Ontwikkeling koop- en recreatiegedrag houden we in de gaten; eventueel passen we ons beleid daarop aan. .
3. Dank. Wonen boven winkels is één van de functies in mix van functies die we nodig zullen hebben om kernwinkelgebied vitaal te houden.
4. Het is mogelijk om te parkeren in garages in de binnenstad. We stimuleren bezoekers van buiten om bij de ring te parkeren en over te stappen op andere vervoersmiddelen; bereikbaarheid duurzaam goederenvervoer blijft ook mogelijk. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs die is toegevoegd.

minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) een nadrukkelijke plek; daarnaast vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de stad voor duurzaam goederenvervoer (randvoorwaarde voor economische activiteiten, onderhoud, verbouwingeng);

5. Het aandeel automobilisten dat de binnenstad bezoekt is al relatief klein, maar automobilisten dragen per bezoek wel meer bij aan de binnenstadseconomie dan gebruikers van andere modaliteiten. De parkeertarieven zijn al uitgesproken hoog. Dat voor parkeren op zo'n unieke en kostbare plaats forse tarieven gelden is te billijken. Een nog verdere verhoging van de parkeertarieven zal minder gefortuneerde automobilisten uit de stad verdrijven, verslechtert de concurrentiepositie van Utrecht en is daarmee een extra risico voor de economische vitaliteit van Utrecht. Voor het terugdringen van automobiliteit moeten bovendien eerst alternatieven goed functionerend en "af" zijn. In combinatie met de opmerking uit de omgevingsvisie dat touringcars met bestemming binnenstad maar in Leidsche Rijn moeten parkeren lijkt ons die verhoging nog onwenselijker.
6. Borg de economische gezondheid van het centrum. CMU is van mening dat een matig functionerend “tienminutencentrum” en een beschadigde historische binnenstad nooit een gewenste uitkomst mogen zijn van de RSU, terwijl dat risico er nu wel is en mogelijk versterkt wordt door elementen uit de RSU.
7. Erken de unieke waarde van de historische binnenstad voor heel Utrecht en borg deze beter in de RSU – niet als aanhangsel tussen haakjes bij het stationsgebied.
8. CMU is niet automatisch akkoord met uw aanname dat de historische binnenstad overbelast is en wij kunnen dit cijfermatig onderbouwen. De “beperkte groei van het toerisme” mag nooit te beperkt zijn en wij bevelen u aan deze groei gericht te faciliteren

5. De Inzet is om automobiliteit niet verder te laten groeien. De binnenstad is al goed bereikbaar met ov en fiets. Overigens betekent veranderend koopgedrag wellicht dat klanten minder producten zelf meenemen op termijn en meer laten bezorgen. Touringcars: voorzien zijn 2 uit/opstapplekken. Daar kunnen mensen in of uitstappen. Het parkeren van de touringcars vindt elders plaats.
6. Een Economisch gezond centrum vinden wij ook belangrijk; geen stad zonder ziel. We zien voor de binnenstad mix van bloeiende functies incl. wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, etc
7. In de RSU is de rijke historie een van de waarden van de stad. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt.
8. In de Omgevingsvisie Binnenstad gaan we uit van een beheerste groei van toerisme gericht op de toerist die nieuwsgierig is naar Utrecht, cultuur en bewoners.
9. Voor de uitwerking van de omgevingsvisie is er een voorstel om een samenwerkingsverband te formeren als vervolg op de Binnenstadgroep met als deelnemers vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbenden. Dit voorstel moet nog uitgewerkt worden.

op basis van een duurzame herstel strategie, niet in de laatste plaats ten behoeve van het toenemende belang van cultuur en musea voor de historische binnenstad. De term massatoerisme zou overigens misplaatst zijn.

9. Zorg voor voldoende en grondige participatie van alle betrokkenen bij de uitwerking en dat geldt zeker voor de historische binnenstad, omdat die zo veel functies verenigt. Onder alle betrokkenen bevinden zich naar de mening van CMU ook gebruikers van het centrum die daar niet wonen, werken of ondernemen, maar ook bezoekers, toeristen en werknemers

Niettegenstaande onze aanbevelingen vinden wij de RSU door de oogharen bekeken een mooie strategie die past bij de stad en wij complimenteren u daar van harte mee.

92

Dankuwel voor het delen van de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt ons blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen, en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetgangers juichen wij ook zeker toe.
De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? We zouden graag de 3D tegel van onze wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?
Op pagina 102 van de RSU lezen wij ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt? Momenteel ontwikkelt de gemeente (als we het goed begrepen hebben) in lijn met ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012) en de notitie detailhandel (2015). Blijven deze richtlijnen en kaders geldig onder de RSU, of worden ze door de RSU vervangen?

Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke

Hierbij willen wij opmerken dat het detailniveau mbt de detailhandel in de RSU zeer beperkt is tov eerder genoemde documentatie, en dat de hoofdstructuur retail (waar op pagina 102 vd RSU naar verwezen wordt) nog niet beschikbaar is. Mocht de RSU de eerder genoemde documenten vervangen hebben wij hier bezwaar tegen, aangezien het uit de huidige versie van de RSU niet duidelijk is welk deel van het beleid tav detailhandel blijft staan en welk deel van dit beleid vervalt of wordt gewijzigdd. Dat zou betekenen dat het goedkeuren van de RSU zou leiden tot het goedkeuren van nog niet bekende of bekend gemaakte wijzigingen in ander beleid, en dat lijkt ons onacceptabel.
Op pagina 167 staat Voorveldsepolder benoemd, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?

opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldse polder.

92

Tot slot willen wij u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over onze eigen buurt. Op de hoek van de Jan van Galenstraat, tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg staat een stedelijke verdichting (‘Nieuwe stedelijke verdichting tot 2030’ op de kaart in de RSU 2040 (pagina 26). Gezien de legenda zouden we hier niet verwachten dat er voor zo’n stedelijke verdichting ook een programmatische mix is opgenomen (heeft zijn eigen weergave volgens de legenda) en dat het hier dus alleen gaat om het verdichten van de woningvoorraad. Hetzelfde lijkt immers ook het geval voor enkele projecten die in een al veel verder stadium zijn (worden momenteel gebouwd) in de buurt, zoals het Ooglijdersgasthuis. Is deze aanname correct?
Mocht er wel verdichting van andere functies zijn voorzien op deze locatie, en dan met name op commercieel gebied, dan willen wij graag aangeven dat we het daar niet mee eens zijn. Een voor ons persoonlijke reden is dat wij verdichting van commerciele functie niet vinden passen in deze buurt, die juist wordt gekenmerkt door ruimte en ook

Onder de term stedelijke verdichting verstaan wij stedelijk programma, waar naast woningen ook andere stedelijke functies zoals detailhandel, maatschappelijke en culturele functies vallen. Bij de planvorming voor het specifieke gebied wordt verkend welk programma op deze plek gerealiseerd wordt. Bij deze planvorming heeft u de mogelijkheid om in te spreken. De RSU zet de koers uit voor de komende 20 jaar. Het abstractieniveau van de RSU is daardoor te hoog om uitspraken te doen op pand- of projectniveau.

De notitie detailhandel 2015 betreft geen vastgesteld beleid. Het beleid van 2012 blijft voor nu actueel.

Schaalvergroting
U stelt dat de ontwikkeling niet in lijn is met het detailhandelsbeleid (2012) in de gemeente, omdat schaalvergroting van de kleinere win-

rust (beperkt autoverkeer) op straat voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Maar ook programmatisch lijkt het niet passen bij zowel bestaand beleid als de RSU, en wat ons betreft om de volgende redenen:

• Deze locatie ligt zowel binnen 10 minuten afstand van zowel het verstedelingsknooppunt in Overvecht (bestaand) als het nieuwe knooppunt in Rijnsweerd. Dus vanuit die optiek is verdere verdichting van commerciële functionaliteit niet nodig op deze locatie binnen het programma van de RSU.

• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, direct aan een fietsstraat (onderdeel van de fietsroute van Overvecht naar de Uithof) en verderop in de straat een basisschool. Uitbreiding van de commerciële functies (zeker significante uitbreiding, zie onder) heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is juist
aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. Dat is niet consistent met het gebruik van de openbare ruimte voor deze hoofdfietsroute en ook niet met het feit dat de gemeente inzet in op autoluw en ruimte voor de fiets.

• De RSU in het kort is ‘groen, tenzij’ met ruimte voor publieke pleinen. Bij uitbreiding van de commerciële ruimte wordt de huidige openbare ruimte terug gedrongen en deels of geheel opgeslokt door bebouwing. Daarmee komen juist het groene en openbare karakter van de buurt in het geding. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.

• Volgens ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012), naar ons weten vigerend beleid, geldt voor dit soort buurtcentra.

“Voor de kleinere incomplete buurtcentra is een vergelijkbaar traject voorstelbaar.Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. kelstrips niet gewenst is. Dit is echter niet de enige lijn van de gemeente. We zijn van mening dat er voorzichtig omgesprongen dient te worden met de toevoeging van detailhandel in de stad. In het document staat betreft de kleinere winkelstrips echter ook het volgende:

Voor alle bestaande centrumgebieden en winkelconcentraties geldt dat de gemeente in overleg met de lokale stakeholders een gericht plan van aanpak wil opstellen om een gezonde continuïteit van het betreffende gebied te waarborgen. Hierbij wordt per locatie overwogen of functieversterking of juist functieverandering voor de toekomst de meeste adequate oplossing is.

Er is dus de mogelijkheid om het aanbod bij bestaande winkelstrips als de Jan van Galenstraat te optimaliseren. Doordat de gemeente primair inzet op een fijnmazige structuur binnen de gemeente, is de realisatie van een volwaardige discountsupermarkt (van minimaal 1.200 m² wvo) gewenst. Daarbij is het in lijn met de ambities Complementariteit, omdat met de toevoeging van een discounter in dit deel van Utrecht een nieuwe aanbieder wordt toegevoegd en aan de ambitie van schaalvergroting op de juiste plek faciliteren. De realisatie van de moderne discountsupermarkt, binnen een bestaande strip, centraal en op een goed bereikbare locatie in de wijk, betreft een dergelijke juiste plek.

Andere invulling

Betreft de punten die in de notitie uit 2015 geldt het volgende: Indien de huidig zittende retailers waren vertrokken en zich er niet het supermarktinitiatief had aangediend, was het zeker de mogelijkheid geweest om naar andere economische functies te kijken voor de strip Jan van Galenstraat. Nu er echter een initiatiefnemer aandient die dit

De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied." Verdichting van de commerciele functie is niet in lijn met dit beleid (in de RSU is niet expliciet aangegeven of dit beleid vervalt of wijzigt) Ook is er in een enquete door de buurt (136 respondenten) duidelijk en in grote meerderheid aangegeven dat een veel grotere commerciele footprint niet gewenst is in de buurt.

• In de notitie detailhandel (2015) (ook hiervan is in de RSU niet aangegeven dat deze vervalt) staat het volgende: "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de
kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."

Evenals: "Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze notitie. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Natuurlijk komt dit bezwaar niet uit de lucht vallen. Er is momenteel een project (particulier initiatief)
in de definitiefase waarbij juist de commerciële functie op deze locatie ernstig wordt verdicht. Het winkeloppervlak zou worden uitgebreid cluster een impuls kan geven, waarbij ook de gehele fijnmazige verzorgingsstructuur versterkt wordt, gaan wij hier graag in mee. De zittende ondernemers wordt meer perspectief gegeven en de ambities volgens het beleid van 2012 worden nagevolgd. Zeker gezien de discounter niet inpasbaar is gebleken bij de herontwikkeling van de Gaard.

Verdrievoudiging meters

U spreekt van de verdrievoudiging van het aantal meters op de locatie Jan van Galenstraat. Er is zeker sprake van een flinke toename van het aantal meters. Deze zijn echter allen voorbestemd voor de discountsupermarkt. Zoals hierboven geantwoord is volgens de gemeente de ontwikkeling een bijdrage aan een fijnmazig en complementair aanbod en draagt dit bij aan de verzorgingsstructuur van de bewoners van Utrecht Noordoost

van zo'n 820 m2 BVO naar 2200-2550 m2; met andere woorden, potentieel een verdrievoudiging van de commerciële functie op deze locatie. Zoals hierboven beschreven lijkt ons dit noch in lijn met bestaand beleid, noch in lijn met de hoofdlijnen of de details van de RSU.
Wij zijn benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hopen dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in bestaand en voorgenomen beleid en in balans komen met de bestaande buurt.

93

Reactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Ik heb met belangstelling de ruimtelijke strategie doorgelezen en hoewel er goede plannen in staan wringt het toch een beetje. Het lijkt er op dat in de toekomst in Utrecht alleen nog plek is voor gezonde fietsende juppen, en mensen die voor werk, ziekte of ouderdom van een auto afhankelijk niet meer welkom zijn.

10 minuten stad
Om veel voorzieningen binnen loopafstand te hebben is zeker voor ouderen en gehandicapten een enorm voordeel. Maar dit is niet nieuw, tot de jaren 70 was dit de gebruikelijke situatie in de meeste woonwijken, de kruidenier, bakker, slager en dergelijke zaten in de buurt. Maar deze winkels konden niet concurreren met supermarkten en de grote winkelcentra, en zijn daardoor verdwenen. Komt er een stimulering programma om deze winkeltjes terug te brengen? En hoe zorgt de gemeente dat buurt winkels niet weer verdwijnen?

Een belangrijke maatschappelijke voorziening welke onvermeld is gelaten is sekswerk. Alle bordelen zitten momenteel ten oosten van het Amsterdamrijn kanaal en voor het tegen gaan van vereenzaming en

10 minutenstad
Er komt geen stimuleringsprogramma voor solitaire kleine winkels. We streven wel naar een aantrekkelijk voorzieningenniveau door een zekere mate van fijnmazigheid in de voorzieningenstructuur te ondersteunen. Dat doen we door verspreid over de stad concentratieplekken voor winkels aan te wijzen: de winkelgebieden behorend tot de retailhoofdstructuur. Dan kunnen kleine ondernemers profiteren van de aantrekkingskracht van grotere winkels (supermarkten o.a.). Zo ontstaat de meeste aantrekkingskracht van klanten, wat meerwaarde oplevert voor de breedte en omvang van het voorzieningenniveau. Met name de kleine ondernemers kunnen op die manier toch een goede boterham verdienen (speciaalzaken, kapper, nagelstudio, schoenmaker, etc.).

Sekswerk: We onderschrijven het belang van passende maatschappelijke voorzieningen en streven er als gemeente naar om daarbinnen ook sekswerk op een goede manier te faciliteren. De RSU is een ruimtelijke lange-termijn-visie die geen uitspraken doet over het gewenste of benodigde aantal bedrijven in een bepaalde branche. Ook worden in de RSU geen afspraken vastgelegd over het aantal prostitutie-ver-

verbetering van lichamelijke en geestelijke gezondheid zou het goed zijn als ruimte voor sekswerk mee kan groeien met de stad. Sinds het bordeel verbod is opgeheven is Utrecht in oppervlakte en inwoneraantal zowat verdubbeld maar is het aantal prostitutie vergunningen is niet mee gegroeid. Leidscherijn is wat dat betreft nog een achtergesteld gebied waar ruimte is voor één of twee bordelen.

gunningen. Het is aan bordeelondernemers om eventuele marktkansen te onderzoeken en zo mogelijk te verzilveren. De RSU is daarvoor wat ons betreft niet het juiste platform voor, gelet op het lange termijn karakter ervan.

93

Vervoer
De afgelopen jaren zijn een aantal buslijnen ingekort, opgeheven of kregen een andere route. Ouderen en gehandicapten waren daar het grootste slachtoffer van omdat voorzieningen in eens een stuk moeilijker te bereiken zijn. Worden deze wijzigen dan weer ongedaan gemaakt in het kader van het RSU2040?

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

Ik merk dat mensen welke door zieke, handicap of ouderdom afhankelijk geworden van een auto voor hun dagelijks vervoer, door de gemeente een beetje vergeten worden. Deelauto's zijn voor hun door specifieke aanpassingen in de meeste gevallen geen optie, en je auto in een grote P+R aan de rand van stad neerzetten is dan ook te problematisch. Kleinere ondergrondse parkeer garage's vlakbij de woningen zijn daarvoor meer geschikt, zoals deze in Den Haag.

De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen.

Ook zouden er extra trein halte's bij de Amsterdamsestraatweg en Marjela park bijgemaakt kunnen worden. Een halte bij de Amsterdamsestraatweg zal ook bereikbaarheid van de winkels langs deze straat verbeteren. Waarom worden de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat en andere bestaande winkelstraten niet genoemd in de ruimtelijke strategie?

Ik verwacht dat het aantal auto's de komende jaren nog blijft groeien, en geen plannen maken om deze groei op te vangen lijkt mij nogal

De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we

naïef. Infrastructuur weghalen gaat leiden tot ruzie's over parkeerplaatsen en laadpalen. Als straten auto vrij gemaakt moeten worden kan dat het beste door ondergrondse oplossingen zoals in Den Haag.

De gemeente zou meer haast moeten gaan maken met plaatsen van laadpalen om problemen tussen bewoners te voorkomen. Immers als de transitie van brandstof naar elektrischeauto's soepel te laten verlopen zijn veel meer laadpalen noodzakelijk. Momenteel staan er in Overvecht nauwelijks laadpalen, terwijl in Tuinwijk bijna iedere straat wel een laadpaal heeft. Gevaar is dat er een tweedeling ontstaat waarbij mensen welke wel laadpalen in de buurt hebben, flexibeler zijn en gemakkelijker werk kunnen vinden dan mensen welke op het ov zijn aangewezen.

ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. "Utrecht laadt op voor 2030" is het strategisch plan voor de oplaadstructuur. We plaatsen een nieuwe laadpaal zodra die nodig is. Dit doen we volgens het locatieplan openbare laadpalen.

93

Wonen
De huidige corona pandemie laat zien dat een hoge bevolkingsdichtheid een ideale broedplaats voor ziekten is. Maar toch zet de gemeente in op verdichten van bestaande wijken. Dat kan in de toekomst rampzalig uitpakken.vOok zal de leefbaarheid en veiligheid van Overvecht en Kanaaleiland onder druk komen te staan door meer woningen in deze gebieden te bouwen. Zonder sloop van bestaande gebouwen of aantasting van bestaande natuur zal verdichten in Overvecht moeilijk.
Is het een optie om boven spoor- en autowegen te gaan bouwen? In dat geval kunnen er de nodige woningen extra gebouwd worden boven de drie bestaande opstelterreinen van Pro-Rail. En met een 'dak' over de wissels zijn deze beter bestand tegen sneeuw en ijs, wat zeker voordelen heeft in de winter.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.
Uit analyses van de woningmarkt weten we dat het lastig is om betaalbare woningen aan de stad toe te voegen. Momenteel werken we aan een Actieplan betaalbare koop dat medio dit jaar zal verschijnen. We hadden al een Actieplan middenhuur. Daarmee zetten we juist in om mensen met een middeninkomen toegang te geven tot een woning in de stad.
Woningbouw en gebiedsontwikkeling op uitleglocaties lijkt vaak goedkoper dan het in werkelijkheid is, ook in vergelijking met binnenstedelijk bouwen. Dit komt onder meer doordat kosten voor de aanleg

Binnen stedelijk bouwen is duur, daardoor ben ik bang dat er vooral woningen in het dure segment zullen worden gebouwd of vele gestapelde appartementjes voor de minderbedeelden. Resultaat zal zijn dat de middenstand de stad word uitgedreven. Dat zie nu al gebeuren waar gezinnen met kinderen naar omliggende gemeenten wegtrekken waar nog wel rust en ruimte is. Hoe gaat de gemeente zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet verjuppen of verpauperen?

van infrastructuur of openbaar vervoer dikwijls wordt vergeten. Ook zijn er veel andere factoren die van invloed zijn op de haalbaarheid en betaalbaarheid, zoals grondposities, bouwkostenontwikkeling, etc.

In andere steden zien we voorbeelden van bouwen boven infrastructuur. Dit gaat echter met hogere bouwkosten samen en zorgvuldige afstemming met de beheerders van infrastructuur over o.a. veiligheid. Dit kost veel tijd waardoor we eerst inzetten op andere locaties.

94

Studentensport

In Utrecht zijn in totaal ruim 12.500 studenten die sporten. Hiervan zijn zo'n 7 duizend lid van een studentensportvereniging. Dit is een grote groep aan Utrechtse bewoners. Wij zijn bang dat de belangen van deze groep niet goed vertegenwoordigd worden in de 'ruimtelijke strategie Utrecht 2040'. In het rapport wordt genoemd dat er ook nog onderzocht wordt naar ruimte op het Utrecht Science Park (USP) voor extra (studenten)woningen. De groep aan omwonende die willen sporten zal dus alleen maar groeien in de toekomst.
Onder het kopje '6.4 Oost' wordt gesproken over het uitbreiden van de sportvoorzieningen op het USP met 1 hockeyveld en 1 rugbyveld. Echter, dit zal al niet genoeg zijn om de huidige sport behoeftes te kunnen voorzien. De zorg is dat dit dus niet gericht is op de toekomstige groei waar de studentensport juist behoefte aan heeft. Dit is te zien aan de jaarlijkse afwijzingen. Afgelopen jaar werd bijna 60% van alle aanmeldingen voor een studentensportvereniging afgewezen, dit voornamelijk door een gebrek aan ruimte. De verenigingen willen juist graag zoveel mogelijk sporters toelaten, maar hebben momenteel niet genoeg capaciteit om deze in training te kunnen voorzien. Er zal binnenkort een uitgebreid onderzoek starten, geleid door de Universiteit

studentensport

In de RSU is gebruik gemaakt van berekeningen die de gemeente laat maken van de toekomstige sportbehoefte aan sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport voor de hele stad (Mulierrapport). Daarin is gerekend met de groei van woningen die al zeker zijn (de harde planvoorraad noemen we dat) en daarin zit ook toekomstige groei van woningen op het USP. Het Mulier rapport is een heel uitgebreid onderzoek waar voor de hele stad wordt gekeken bij welke sport en in welke wijk er een tekort of overschot is. De studenten zijn als bewoners van de stad daarin uiteraard meegenomen. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Waar en hoeveel plek er is voor toekomstige sportvoorzieningen op het USP is onderdeel van de Omgevingsvisie USP die momenteel wordt opgesteld. Daarbij hoort een integrale afweging tussen verschillende functies en waarden (science, sport, ecologie, groen, UNESCO, culturele waarde van het gebied).

Utrecht dat de exacte sport behoeftes binnen de studentensport op het USP zal bekijken.
Daarnaast wordt er in het plan nog niet gekeken naar de mogelijkheid om de sport op het USP te verplaatsen naar het westen (of zuidwesten). De sportverenigingen zelf vinden dit een goede optie, waar wel plek is voor uitbreiding (in tegenstelling tot de huidige locatie). Daarnaast is het niet wenselijk dat deze verenigingen ver verspreid worden over het gebied, maar is er juist behoefte aan weinig afstand tussen de velden en zalen voor een grotere samenhang. Voornamelijk zorgwekkend is het extra rugbyveld, dat in alle huidige tekeningen ruim een kilometer van het al bestaande veld afstaat. De rugbyverenigingen hebben aangegeven dat deze grote afstand niet wenselijk is, i.v.m. het verplaatsen van hun materiaal tussen de twee velden. Iedere keer ruim een kilometer heen en weer fietsen of lopen met zwaar materiaal is geen optie waar zij zich in kunnen vinden. De huidige plannen moeten dus herzien worden, waarbij niet alleen gekeken moet worden naar wat er nu mogelijk is, maar ook wat wij mogelijk zouden kunnen maken in de toekomst.

Roeien en mobiliteit
In de conceptversie staan er meerdere nieuwe bruggen ingetekend die gebouwd zullen worden over het huidige roeiwater in Utrecht. De vraag is of hier noodzaak voor is. Er wordt namelijk gekozen voor een ‘wiel met spaken’ aanpak, waarbij het verkeer voornamelijk rondom de stad geleid zal worden en het openbare vervoer zo veel mogelijk in de stad zelf oppakt. Met deze aanpak lijkt het tegenstrijdig dat er meer bruggen nodig zijn om een grotere verkeersstroom op te kunnen vangen. Deze bruggen zorgen er voor dat het roeien haast onmogelijk gemaakt wordt; momenteel kunnen de roeiers al maximaal 1 km

Roeien en mobiliteit
Alle fietsstromen van oost naar west en omgekeerd, lopen via de bestaande bruggen. De forse toename in fietsverkeer wordt daardoor op deze plekken gebundeld en is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom

achter elkaar ongestoord roeien voordat ze moeten stoppen om onder een brug door te varen. Hierdoor kunnen de roeiers van hoger niveau al niet meer goed training in Utrecht en wedstrijden op dit niveau kunnen hierdoor ook niet plaatsvinden. Het is belangrijk om in de ruimtelijke strategie 2040 hier ook rekening mee te houden, zodat de (duizenden!) roeiers uit Utrecht een plek houden om goed hun sport uit te kunnen oefenen. Als dit niet op de huidige locatie gegarandeerd wordt, dan moet er dus gekeken worden naar nieuwe locaties.

te groot wordt ontstaan er fietsfiles. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.

Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. Al veel eerder is aangegeven dat roeien op het Merwedekanaal onder druk komt te staan door alle ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone en de verwachte toename van de pleziervaart i.v.m. de toekomstige verbinding tussen de singel en het kanaal via de Leidsche Rijn. Maar ook is vastgesteld dat bij deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het belang van het Merwedekanaal voor de roeisport. Dit naast de zoektocht naar alternatieve plekken voor roeiwater in de regio, wat voor een deel van de roeisport een oplossing kan bieden.

Bij vervolgstappen in het proces van uitwerking van de bruggen en de bouwfasering wordt steeds contact gezocht met de roeiverenigingen en andere belanghebbenden om de aandachtspunten te bespreken.

94

Vragen naar aanleiding van inspraakavond RSU
Er zijn naar aanleiding van de inspraakavond op op 16 februari veel vragen omtrent sport ingezonden. Naar ons gevoel zijn niet al deze vragen duidelijk beantwoord.
Hieronder alle vragen nogmaals:
- Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?
- De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sport capaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie

Op dit moment wordt gewerkt aan de omgevingsvisie USP. Daar zal ingegaan worden op hoe de verschillende ruimtelijke belangen gewogen worden. De RSU is een stedelijke koers, maar in de omgevingsvisie wordt er verder per gebied uitgewerkt. Leidend voor die behoefte zijn de prognoses die gemeente maakt voor alle sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport. De RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport maakt daar geen onderdeel van uit. Dat valt onder het thematische beleid. De gemeente realiseert sportvoorzieningen die voor alle Utrechters te gebruiken zijn. Veel studenten maken daar ook gebruik van en sporten op gemeentelijke accommodaties.

ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?
- Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?
- Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).

Dit zijn vanuit de Sportraad Utrecht de belangrijkste punten van kritiek op de ruimtelijke strategie 2040.

95

Ik mis een gedetailleerd schetsontwerp voor woningbouw in de Polders Rijnenburg en Rijerscop terwijl het er naar uitziet dat door politieke ontwikkelingen woningbouw in deze polders er toch zal moeten komen. In de bestaande stad bouwen kan in veel nieuw aangewezen gebieden nog erg lang gaan duren of er komt helemaal niets van terecht. Hier komt bij dat dat er voldoende ruime grondgebonden woningen gebouwd moeten worden i.v.m. meer thuiswerken en veel mensen hebben er op een gegeven moment genoeg van om in een (hoge) flatwoning te wonen. Natuurlijk moeten in deze polders ook betaalbare starters- en seniorenwoningen komen. Een tramverbinding is voor een succes wel noodzakelijk met een zo kort mogelijke route naar het centrum van de stad. De eerste wijken moeten niet te ver van De Meern en Nieuwegein worden gebouwd, dit voor voorzieningen als scholen, winkels, huisarts, tandarts, sportclub etc. Echt lang hoeft de start van de bouw van de woningen niet te duren, Riek Bakker heeft in het midden van de jaren negentig met haar medewerkers vrij snel een goed masterplan voor Leidsche Rijn kunnen maken. Voor

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Aan het realiseren van de eerste woningen in Leidsche Rijn is een planvormingsproces van ca. tien jaar vooraf gegaan. Er wordt inmiddels al ruim 30 jaar aan Leidsche Rijn gewerkt, afronding van de oorspronkelijke plannen duurt nog een jaar of tien.

het opwekken van duurzame engergie op daken, gevels en bijvoorbeeld langs een eventueel aan te leggen roeibaan zijn er meer efficiente soorten zonnepanelen in ontwikkeling. Ook zal er een uitgebreider onderzoek moeten komen naar het gebruik van aardwarmte in Polder Rijnenburg.

96

Namens de Van Hees Groep, gevestigd op de Liesboschhaven (op de rand van Utrecht met Nieuwegein) sturen wij hierbij onze reactie en vragen op de RSU Utrecht.

Aangezien wij gevestigd zijn in Nieuwegein (Liesbosch 1tm7 en 39, Ravenswade 240) en op stadsgrens met Utrecht (Noordersluis 36) hebben wij ook recent gereageerd op de Mobiliteits- en Omgevingsvisie van de Gemeente Nieuwegein. Zie bijlage.

1. De verspreide brief onder alle raadsleden t.b.v. het meespreken op donderdag 11 maart (bijlage 2). Hierin staan ook onze gestelde vragen.
2. Het schrijven op de Mobiliteitsvisie Nieuwegein (bijlage 1) daarin vindt u tevens de omschrijving van de activiteiten van de Van Hees Groep en de ambitie van Cityport of Utrecht.

De kern van onze reactie/ vragen hebben we reeds gemeld tijdens de informatiebijeenkomst, in het kort nogmaals samengevat.

- De stad Utrecht (en omliggende steden) slibben over de weg volledig dicht, en het transport over de weg is letter en figuurlijk te zwaar. Denk hierbij aan auto- emissie loze zones en gebieden met as!ast beperkingen.
- De stad Utrecht is gebouwd in, om en rond het water. Deze manier van logistiek wordt ons inziens nu te beperkt gebruikt. Zeker

Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart.

Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samenwerking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied.

Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan hebben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

beseffende dat voer- en vaartuigen nu volledig emissieloos- en geluidsarm beschikbaar kunnen zijn.
- Kijkend naar de verschillende visies (zie hieronder aantal elementen uitgelicht), missen we verbinding tussen.
- Verschillende visies: een integrale blik op Ruimtelijke ordening(omgevingsvisie), Mobiliteit, Duurzaamheid en Circulariteit
- Steden in de regio Utrecht: een blik vanuit de regio, en daarmee stads overstijgende functies als logistiek over water.
- Tenslotte is het belangrijk om te vermelden dat wij op dit moment in samenwerking met de Provincie en Gemeente Utrecht concreet onderzoeken welke stromen over water op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

De Liesboschhaven is de enige haven binnen de sluizen, gelegen aan het Adam Rijnkanaal die de toekomst logistiek(hub)functie van de toekomst gaat borgen. Cityport of Utrecht geeft invulling aan een white label hub (een publiek-private samenwerking) die stadslogistiek voor de regio (wederom) mogelijk kan gaan maken (zie bijlagen voor meer informatie). Dit vanuit de principes: slim, schoon en samen.
Wij willen graag weten van de Gemeente Utrecht.

1. Hoe jullie kijken naar de toekomst van deze locatie in het licht van de RSU en mobiliteiteitsvisie?

2. In hoeverre jullie rekening houden met de uitdagingen van de toekomst (de verdichte stad) waarin de rol van logistiek over water en gerelateerde hubfuncties en daarmee een concept als Cityport of Utrecht onontbeerlijk is. Dit hebben andere water-gerelateerde steden als Amsterdam afgelopen jaren al laten zien (https://www.portofamsterdam.com/nl/business/ladingstromen/lokale-bouwlogistiek-over-water)

	3. Hoe jullie vanuit een regionale rol/functie/verantwoordelijkheid naar onze locatie kijken? Dus ook in licht van het de omgevings- en mobiliteitsvisie van Nieuwegein. Uiteraard ben ik bereid bovenstaande verder toe te lichten.	
98	U verzoekt om bij een antwoord op bezwaar alle veertien genoemde punten expliciet te beantwoorden, minimaal op de aangegeven punten. 1. Een structuurvisie dient aan te tonen dat het ruimtelijk beleid -op termijn- uitvoerbaar is. In de RSU 2040 worden plannen gemaakt en worden tijdlijn en denkrichtingen voor financiering geschetst, maar de (financiële en overige) uitvoerbaarheid wordt niet aangetoond. Implementatieplan en financieringsvoorstellen worden pas later aan de Raad verstrekt. Hiermee voldoet RSU 2040 niet aan de vereisten voor een structuurvisie. Wij maken bezwaar tegen het voorleggen van de RSU 2040 aan de Raad in deze vorm. Bij een antwoord op bezwaar willen wij een hernieuwde tijdlijn voor een volledig RSU 2040 en/of een implementatie- en financieringsplan zien. 2. Er wordt niet cijfermatig aangetoond dat er 60.000 woningen via inbreiding kunnen worden bijgebouwd, zonder de leefkwaliteit in Utrecht te verslechteren. Wel laat de barcode 2040 zien dat overgrote delen van de bestaande stad nu al niet aan de normen 2040 voldoen. Bij een antwoord op dit bezwaar willen wij de uitgangspunten, normstellingen en de onderbouwing vernemen van de cijfers. 3. Er wordt niet onderbouwd aannemelijk gemaakt dat de stad als enige keuze heeft om in deze mate en wel binnenstedelijk te groeien.	In uw reactie geeft vraagt u om te reageren op een aantal concrete vragen. De RSU is een koersdocument en daarom niet altijd concreet. Dit betekent dat uw vragen hier nu niet beantwoord kunnen worden maar pas bij de uitwerking. 1 De Ruimtelijke Strategie Utrecht is een van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt. (Zie de afbeelding RSU2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid.) De RSU is geen structuurvisie, maar een document die de koers voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn aangeeft. Een aantal van uw vragen past niet bij het abstractieniveau van de RSU. In de omgevingsvisie Utrecht worden de verschillende documenten verder uitgewerkt. 2. De RSU is een koersdocument dat richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. We hanteren in de RSU de barcode als methode om de stad in evenwicht te laten groeien en de bestaande te versterken.. De barcode is een indicatie voor het ruimtebeslag van de verschillende functies. Onder de cijfers liggen diverse (beleids)normen om het ruimtegebruik per functie te berekenen. U heeft gelijk dat de huidige stad nog niet voldoet aan de barcode. In onze uitvoeringsstrategie zetten we in de eerste fases ook een flinke tand bij om deze bij

Daarmee mist de RSU 2040 een principieel stuk onderbouwing. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien wat alternatieve scenario's waren, zoals het begrenzen van de groei, en welke negatieve effecten dit dan zou hebben op de stad.

4. RSU 2040 is naar eigen zeggen van de Gemeente gebaseerd op oude cijfers. Belangrijke relevante cijfers zijn niet beschikbaar. In de basis onderbouwt ze de RSU 2040 op dit punt slechts met de aanname dat Utrecht zal blijven groeien. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien dat de Gemeente de RSU 2040 onderbouwt met feiten en cijfers over de maatschappelijke ontwikkelingen en behoeften post-Corona.

5. Onvoldoende duidelijk is hoe het gewenste vergroeningsniveau geborgd wordt. Als vergroening een van twee primaire doelen is, dienen de randvoorwaarden daaromtrent ten eerste toetsbaar toereikend en ten tweede hard te zijn. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien op welke manier de vergroeningseis van 75m2 per woning als hard punt in projecten wordt opgenomen en geborgd.
6. Vergroening vindt vooral plaats via nieuwe ontwikkelingen. Voor wijken die nu te weinig groen hebben, is geen concreet plan voor stelselmatige vergroening terug te vinden in RSU 2040. Dit geeft het risico dat de verdeling van groen over de stad nog verder zal scheeftrekken. Bij een antwoord op dit bezwaar willen we een concreet plan voor vergroening van bestaande wijken zien, ook op plekken waar geen woning- of andere ontwikkeling plaatsvindt.
7. Er wordt niet voldoende duidelijk gemaakt hoe de milieubeginselen uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU) zijn meegenomen in de plannen. Bij een antwoord op bezwaar willen wij alle vier de genoemde punten expliciet beantwoord zien.

te halen. We realiseren ons ook dat met name de energie opgave een opgave is die we niet direct binnen onze grenzen kunnen oplossen. Daar zullen we ook het gesprek met onze buurgemeenten aan gaan. Dit doen we (overigens) al in het REP, de regionale RSU 2040.

Over de barcode: deze is als gezegd normatief bepaald en ontworpen en geeft per functie de ruimtevraag aan De uitleg over de barcodemethodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3.

3. De gemeenteraad heeft op 18 juni 2020 de uitgangspunten vastgesteld voor de RSU vastgesteld. Een van de uitgangspunten luidt: De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad; Hiermee geven we invulling hoe we om willen gaan met groei. En het gaat daarbij niet alleen over de nieuwe ontwikkeling van woningbouw, maar met name ook over de kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande stad en alle investeringen die daar in gedaan zullen worden. Wij zijn daarmee ook niet van mening dat we (alleen) van negatieve effecten zullen spreken.

4. Voor de RSU hebben we gewerkt met cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.

8. Bij de transitie naar duurzame energie wordt niet aangegeven op welke gronden gekozen is voor het toevoegen van invasieve, natuuronvriendelijke opties terwijl zon op dak groot potentieel heeft en bij wijzigend gebruik van ruimte elders niet verwijderd hoeft te worden. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien hoe de Gemeente feitelijk heeft vastgesteld in communicatie met burgers en andere eigenaren in Utrecht, dat er onvoldoende bereidheid zou zijn tot zon op dak, gesteld voor de keuze tussen deze optie versus windmolens en zonnevelden. Bij antwoord willen wij bovendien horen of een optie is overwogen om ter bevordering van zon op dak hogere financiële prikkels toe te voegen, en hoe de kosten daarvan zich verhouden tot investeringen in windmolens en zonnevelden. Zeker gezien de uitspraak dat deze met even groot gemak als tijdelijk worden beschouwd; de kosten van verwijderen en verplaatsen dienen dan in de vergelijking meegenomen te worden.
9. Wij maken op grond van het duurzaamheidsstreven van de Gemeente zelf, bezwaar tegen enige sloop die niet op bouwtechnische kwaliteitsgronden gelegitimeerd kan worden. Wij maken er bezwaar tegen dat er in de RSU 2040 niet is aangegeven waar en hoeveel gesloopt wordt. Bij antwoord op dit bezwaar willen we zien hoe plannen van private partijen inzake sloop hard getoetst worden op noodzaak uit oogpunt van duurzaamheid, zowel in de voornemens als in de uitvoering.
10. De RSU 2040 laat onvoldoende zien hoe de oude stadskernen die volgens de RSU nog een inhaalslag te maken hebben, worden meegenomen in de nieuwe uitgangspunten. Nu al zijn extra groen, extra mobiliteit en extra voorzieningen nodig. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij concreet horen wat de plannen voor onze wijk en andere oude stadskernen zijn om de inhaalslag te realiseren.

5 De RSU is een koers voor de hele stad op hoofdpunten met de barcode als hulpmiddel. Als de RSU is vastgesteld dat wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie, ruimtelijke plannen etc. De RSU bevat een mechanisme waarbij sprake is van een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode, om de balans tussen hard en zacht te verankeren (zie par 7.4)
6 De ambitie is om de hoeveelheid groen in de stad aanzienlijk uit te breiden, om een totaal oppervlakte van 900 voetbalvelden groen aan te leggen of toegankelijk te maken om te gebruiken. Met name in de bestaande stad. We doen dat om ecologie, biodiversiteit, recreatie meer ruimte te geven en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. We vragen de bewoners en bedrijven om ook bij te dragen door particulier groen toegankelijk te maken, door tegels uit tuinen te verwijderen en om daken te vergroenen. Het grootste deel van de gewenste vergroening realiseert de gemeente in de openbare ruimte. Wij zijn het met u eens dat nabij groen belangrijk is voor bewoners en hebben dan ook als ambitie dat 'groen begint bij de voordeur'. De inzet is om vooral de wijken met weinig groen te vergroenen, samen met bewoners, scholen, bedrijven en met buurtcomite's!
7. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatiestrategie en in ruimtelijke plannen. De gemeente brengt daarnaast jaarlijks het duurzaamheidsverslag met de stand van zaken op dit gebied. Vanzelfsprekend houdt de gemeente zich aan de landelijke (en Europese) regelgeving.
8. Wij hanteren het principe “geen dak blijft onbenut en streven naar maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

	11. De ontwikkeling Nieuw Buurland voldoet niet aan de barcode 2040 en wijkt af van de visie om te ontwikkelen op knooppunten. Anders dan andere zogenoemde ‘kleine projecten’ van onder de 200 woningen staat dit project ineens wel als harde ontwikkellocatie in dit plan. Wij maken bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als groeilocatie in de RSU 2040. Bij antwoord op bezwaar willen we zien hoe deze ca 100 woningen zo belangrijk zijn voor de stad dat hier in afwijking van de barcode 2040 het wijkkarakter voor mag worden opgeofferd. We willen onderbouwd zien dat de toegevoegde woningen nergens anders kunnen worden gerealiseerd. Waarom bijvoorbeeld niet bij een knooppunt waar al meer dan 5000-10000 woningen zijn gepland? Daar kunnen ze met gemak worden geabsorbeerd, hier in onze buurt zijn ze ontwrichtend. 12. De uitvoering van dit plan geschiedt in samenwerking met private partijen. Onvoldoende duidelijk is of de barcode 2040 als randvoorwaarde vanuit visie hard wordt meegegeven aan private partijen. Ook wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met randvoorwaarden die niet hard zijn. 13. Onvoldoende duidelijk wordt hoe wendbaar de RSU 2040 is, als mocht blijken dat inderdaad de maatschappelijke ontwikkelingen nopen tot andere invullingen. Bij een antwoord op bezwaar willen we horen welke veiligheden de Gemeente heeft ingebouwd om te voorkomen dat zij kan worden gehouden aan de vast te stellen structuurvisie, als op enige termijn blijkt dat deze niet passend is. 14. Er wordt niet aangegeven of het plan MER-plichtig is.	9. en 10. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatie strategie en ruimtelijke plannen. Daarnaast is het uitgangspunt 1 en 2 als uitgelegd in punt 3 direct van toepassing hier. Er wordt volop geïnvesteerd in de bestaande stad. Ook in hoofdstuk zes kunt u deze inzet op hoofdlijnen zien 11. en 12. Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied. De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat. 13. en 14. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. Het is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en niet MER plichtig.
99	In reactie op het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ 2040 (RSU) het volgende.	Wij waarderen het dat organisaties die kunstenaars en creatieve ondernemingen in onze stad huisvesten gezamenlijk optrekken in hun betrokkenheid bij het borgen van deze huisvesting richting 2040. Jullie reactie bevestigt dat het hier gaat om een urgent vraagstuk dat aandacht behoeft in een groeiende en verdichtende stad. Willen we

Vanuit ondergetekende creatieve huisvesters en broedplaatsen spreken wij hierbij de zorg uit dat er in de RSU te weinig concreet rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van creatieve werkplekken tot 2040.
In de RSU wordt ambitieus gesproken over een behoefte van een groei van 80.000 m2 creatieve werkplekken. Omdat de creatieve sector een grote bijdrage levert aan de economie, werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en tal van maatschappelijke beleidsdoelen zoals de invloed van creatieven en kunstenaars op de leefbaarheid in wijken, onderschrijven wij deze ontwikkeling natuurlijk ten zeerste. We vinden het daarbij in het bijzonder goed om te zien dat er specifiek wordt gesproken over betaalbare creatieve werkplekken.
Echter, het verbaast ons dat in de verdere plannen dit absoluut niet is terug te zien. Zowel op de plankaarten als in het totaaloverzicht bij paragraaf 6.8. Er wordt gesproken over maar 6 broedplaatsen tot 2040. Een broedplaats van 2.000 m2 heeft al best een behoorlijke omvang. Dit zou betekenen dat er rekening wordt gehouden met rond de 12.000 m2. Dit staat natuurlijk in schril contrast tot de eerdergenoemde 80.000 m2.
Tevens werd de urgentie al duidelijk uit het onderzoek van Bureau Buiten (2017) uitgevoerd door de gemeente Utrecht waarin alleen toen al een groeibehoefte in 2 jaar van 15.000 m2 werd uitgesproken.
Daarnaast lezen we wel over grootse plannen voor functies zoals wonen en andere bedrijvigheid. Wij begrijpen het belang van deze functies voor de stad maar missen de balans als we uit willen gaan van een inclusieve stad.
Tevens wordt er gesproken over de bedreiging van de huidige voorraad creatieve werkplekken. Veel broedplaatsen hebben helaas een tijdelijk karakter en zullen dus bij opheffing een negatief effect hebben op de creatieve voorraad. Een belangrijke factor daarin is dat broedplaatsen vaak en helaas worden weggedrukt door de opkomende een inclusieve stad blijven waarin behoud en realisatie van betaalbare ruimtes voor de creatieve sector niet weggedrukt worden door woningbouw en kapitaalkrachtige bedrijvigheid, dan moet de gemeente daar inderdaad actief beleid op voeren. Om die reden is fysieke ontwikkelruimte ook één van de pijlers van de Cultuurnota 2021-2024, en staat in het verlengde daarvan in de concept RSU2040 de behoefte aan 80.000 m2 extra creatieve werkplekken en de dreigende verdwijning van veel broedplaatsen expliciet benoemd.
Om deze opgave, samen met partners in de stad, het hoofd te bieden, richt de gemeente zich op interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven (paragraaf 5.2.3). Wij onderschrijven uw suggesties dat het hanteren van een minimum percentage voor betaalbare en blijvende creatieve werkplekken in bestemmingsplannen en grondtenders daar een effectief voorbeeld van kan zijn.
Welke interventies uiteindelijk het meest passend en effectief zijn zal bij iedere pand- of gebieds(her)ontwikkeling maatwerk zijn, omdat variabelen als eigendomssituatie, omgevingsvisies, bestemmingsplannen en karakter van de wijk daarin van grote invloed zijn. De ervaring leert bovendien dat het voor een groot deel onvoorspelbaar is waar zich de komende 10 a 20 jaar kansen gaan voordoen voor nieuwe broedplaatsen.
Om die reden hebben we op de kaart en in de voorzieningentabel zes voorkeurslocaties aangewezen waar zich nu al duidelijke kansen en toegevoegde waarde voor deze specifieke gebieden aandienen, maar benoemen we aanvullend dat er noodzaak is om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Op grond van de stedelijke barcode grijpen we daartoe de komende 10 a 20 jaar, op maat, de ontwikkelingen aan die zich ongetwijfeld voor zullen doen maar nu nog niet in beeld zijn.

woningbouw of bedrijvigheid in het hogere segment. Dit gebeurt niet alleen door de wijziging van de bestemming maar ook door de gevoerde grondpolitiek. Een minimum percentage betaalbare en blijvende creatieve werkplekken als onderdeel van bestemmingsplannen en grondtenders zou hier een goede oplossing voor zijn. Hierbij dan ook een dringende oproep om beduidend meer concrete locaties aan te wijzen voor (betaalbare) blijvende creatieve werkplekken en concreet op te nemen in paragraaf 6.8. dat de ambitie is om 80.000 m2 creatieve werkplekken te creëren, en de groeibehoefte daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.
Graag vernemen wij uw standpunt in deze. Daarnaast zouden we dit graag met een delegatie nog verder willen toelichten en denken we graag mee als de RSU verder wordt uitgewerkt.
Namens onderstaande creatieve huisvesters en broedplaatsen van Utrecht,

Het lijkt ons goed om daarbij te benadrukken dat de realisatie van betaalbare werkplekken voor de creatieve sector ook deel uitmaakt van de opgave om 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de stad te huisvesten (1.040.000 m2), zoals ook in de barcode en tabel van paragraaf 6.8 is opgenomen. De gemeente wil daarbij onder meer het werken in de wijk stimuleren door werklocaties zoals kleinschalige bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen toe te voegen in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen. Creatieve werkplekken behoren daar uiteraard ook toe, al dan niet voorzien van een publieksfunctie voor de buurt, wijk of zelfs de hele stad.
Tot slot merken we graag op dat het bij de zes aangewezen voorkeurslocaties voor creatieve werkplekken in het Werkspoorkwartier, Overvecht Noord, Berlijnplein, Utrecht Oost, het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet per se om één afzonderlijke broedplaats hoeft te gaan. Hier kunnen ook clusters van broedplaatsen en/of werkplekken ontstaan als de betreffende gebiedsontwikkelingen daartoe kansen bieden. Eigenlijk zoals we dat in het Werkspoorkwartier al zien gebeuren.

100

in welke mate heeft over de voorliggende visie/koers nu een bepaalde participatie plaatsgevonden (zie in deze dus ook de: ‘Omgevingswet’).

Maar de grote kernvraag is natuurlijk, dat als je de opgaven ziet waaraan de stad dan kennelijk tegemoet wil komen, zoals dus de bouw van 60.000 woningen en ook de realisatie van 70.000 extra arbeidsplaatsen, evenals de gevolgen die dat voor de mobiliteit met zich

We hebben een peiling gedaan onder de leden van het burgerpanel, verschillende bijeenkomsten voor stakeholders gehouden en twee webinars aangeboden. Het niveau van participatie was “raadplegen”. Verdere participatie vindt plaats bij de uitwerking in omgevingsvisies en beleidsplannen.

In de RSU beschrijven we hoe we met de ontwikkelopgave omgaan. En dat willen we in balans doen, dus met behoud van de belangrijke waarden voor de stad. Juist daarvoor is de barcode van belang; dat we evenwichtig groeien.

	meebrengt, of dat uiteindelijk toch niet ten koste gaat van die kwaliteiten en waarden die thans gelukkig de stad ook kenmerken, zoals die van het groen, de rijke historie, etc.	
100	Groen en klimaatbestendig Hierbij wordt dus bij de beoogde schaalsprong van het groen stilgestaan, dat o.a. ook in het kader 'Groen groeit mee', hetgeen uiteindelijk dus ook vanwege klimaatverandering van belang wordt geacht. Natuurlijk fantastisch dat het de ambitie/doel is om vanuit het principe 'Groen, tenzij' de gehele stad en omgeving verder te vergroenen, dat ook om aan de biodiversiteit/het natuurlijk kapitaal een kwaliteitsimpuls te geven. Dat dan op basis van een vijftal strategieën op diverse schaalniveaus. Laat het duidelijk zijn dat deze ambitie/doel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uit haar groene hart is gegrepen. Anderzijds wil men dus kennelijk, zoals ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven, ook tal van groene verbindingen/corridors aanleggen tussen de binnenstad en de buiten de stad gelegen landschappen en natuurgebieden. Dat o.a. ook door bestaande barrières, zoals (rijks)wegen en kanalen, te overkluizen (vergelijk o.a. ook de plannen tot een overkluizing van de A-27 bij Amelisweerd in het kader verbreding van de A27). Alhoewel die groene verbindingen/corridors dus zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin m.b.t. met name biodiversiteit van de stad een verbetering kunnen betekenen, dat mede ook afhankelijk van hun inrichting en de doelsoorten die daarbij centraal staan (zie in deze dus ook de zogenaamde Utrechtse soortenlijst), kan het medegebruik door de recreanten aan die ambitie/doelstelling m.b.t. verbeteren biodiversiteit dus ook weer een bepaalde afbreuk doen, niet alleen van de verbindingen zelf, maar met name ook aangezien zo tegelijkertijd	Fijn dat u onze schaalsprong kunt onderschrijven. Wij zijn het met u eens dat groen belangrijk is voor ecologie, recreatie en meer en dat weging van die belangen nodig is. De RSU agendeert nu vooral dat er meer verbindingen komen en dat vergroot de bewegingsmogelijkheden voor planten, dieren en mensen aanzienlijk. In een later stadium maken we afwegingen voor die corridoren en geven we ecologie en recreatie allebei meer ruimte dan nu. Hartelijk dank voor de bijlagen. Wij zien veel overeenkomsten met de verbindingen die in de RSU staan en onderschrijven he belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft. Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.

een nog veel grotere druk op aan de stad aangrenzende landschappen en natuurgebieden kan ontstaan, waarvan dus vaak de draagkracht ook nu al wordt overschreden.
In die zin zou het o.i. dus goed zijn als ook echt in de visie/koers duidelijke keuzen worden gemaakt, dat dus mede afhankelijk van de ecologische kwaliteiten en ook doelen zoals deze voor diverse gebieden relevant moeten worden geacht, zoals dus het al dan niet deel uitmaken van bepaalde gebieden van het NNN, maar ook het voorkomen van soorten die kwetsbaar zijn voor verstoring. In die zin zou dus nadrukkelijk ook met een bepaalde 'zonering' rekening moeten worden gehouden, zodat bepaalde gebieden ook echt rustig kunnen blijven, dus als kerngebied/brongebied voor bepaalde voor verstoring gevoelige soorten.
In ieder geval wil men dan kennelijk ook aan de oostkant van de stad diverse groene verbindingen/corridors realiseren naar zowel het Kromme Rijngebied als de Utrechtse Heuvelrug (zie in deze dus ook de: 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040', fig. op pag. 80). Nu loopt hier dus ook een belangrijke ecologische verbinding, namelijk die tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020)'). In die zin zou hierbij en de natuurgebieden die daar deel vanuit maken dus nadrukkelijk bij eventuele ontwikkelingen rekening moeten houden.
Zo is bijvoorbeeld door de Werkgroep Sandwijck en ook andere betrokken organisaties het idee van het: 'Liniepark Rijnsweerd' ontwikkeld (zie in deze dus ook Bijlage 2: 'Folder Liniepark Rijnsweerd'), waarbij enerzijds met de kwetsbaarheid van de gegeven ecologische verbinding wordt rekening gehouden en anderzijds ook met de mogelijkheid voor de stedeling om het buitengebied te kunnen bereiken.

Woningbouw en woonomgeving
Hierbij is in het bovenstaande al stilgestaan en dan met name ook bij de opgave en wat dat voor kwaliteiten diverse gebieden kan betekenen. Natuurlijk per categorie gebied worden ook aansprekende voorbeelden gegeven hoe een en ander, dat inclusief ook met vergroenen doorlopende wegen en met name ook daken, eruit komt te zien (zie in deze dus ook de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’, Voorbeelden op de pag. 90-97), maar ook daarbij is het steeds de vraag wat de draagkracht van de stad in die zin is, zowel in cultuurhistorische en ecologische zin, als ook wat betreft mogelijk de vervreemding van de mens.
De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dus van mening dat m.b.t. de gestelde opgaven en ambities een algehele herbezinning wenselijk/noodzakelijk is, dat ook aangezien wat betreft de Randstad het dus niet alleen om de groei van de bevolking gaat zoals deze in de Randstad aanwezig is, dat dus uitgaande van het zogenaamde ‘migratie-saldo nul’, maar er

daarbij dus vooral ook sprake is van een trek naar de Randstad en dat dan niet alleen vanuit de rest van Nederland (dus van binnenlandse migratie), maar dus ook vanuit Europa/Wereld (dus van buitenlandse migratie), en waarbij het dan toch de vraag is of dat gezien de grenzen m.b.t. de duurzaamheid die zo worden bereikt toch niet beter is die groei van de bevolking over diverse delen Nederland te verspreiden.
In ieder geval is zo dat mogelijk de trek naar de Randstad gezien effecten Covid en dus de ervaringen met thuiswerken minder wordt, dus zou het goed zijn in bepaalde scenario’s daarmede ook rekening te houden.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan

100	Werk en werklocaties Wat voor wonen geldt, geldt in zekere zin in nog sterkere mate voor het creëren van vele extra arbeidsplaatsen, want ook dat trekt dus weer extra mensen van buiten de provincie aan, met dus ook een nog de grotere druk op de regio, dat ook vanuit het principe van het zogenaamde 'roltrap-model', waarbij jongeren allereerst naar de stad trekken en dan op latere leeftijd in wijdere omgeving een wat minder dynamisch woonmilieu zoeken.	In de RSU kiezen we er nadrukkelijk voor om in evenwicht te groeien. De aanwezigheid voor banen in de stad hoort daarbij. Volgens onderzoek landt een groot deel van de werkgelegenheid uit de regio in de stad Utrecht (70.000 van de 85.000 geprognotiseerde banen). Dat wil niet zeggen dat iedereen die in de stad werkt ook in de stad woont, of wil wonen. Goede verbindingen naar de omliggende gemeentes en de regio zijn daarom van belang. In het IRP wordt nadrukkelijk ingegaan op de relatie stad en regio.
100	Mobiliteit Hierbij zet de stad dus in op de transitie naar duurzamere vormen van vervoer, hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uiteraard van harte onderschrijft (zie in deze dus o.a. ook de: 'Kracht van Utrecht 2.0). Centraal bij die transitie staat dan het 'Wiel met de (zeven) spaken'. Wel zou o.i. m.b.t. de schaalsprong die men m.b.t. het (H)OV en ook de fiets beoogt dus nadrukkelijk ook met de in bepaalde gebieden aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie rekening moeten worden gehouden. Meer in het bijzonder geldt dat dan bijvoorbeeld bij het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, evenals het verbeteren van het fietspad tussen het USP en Zeist(-West). Deze beide voornemens zullen afhankelijk van de gekozen tracés dus met grote effecten op de hier aanwezige ecologische waarden, inclusief ook de er voorkomende ecologische verbinding gepaard gaan (zie in deze dus ook de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). Daarnaast ook op de ter plaatse aanwezige hoge cultuurhistorische en ook landschappelijke waarden, inclusief ook aardkundige waarden.. O.i. zou m.b.t. de tram, voor zover al wenselijk, dus gewoon van de reeds bestaande busbanen langs de Universiteitsweg en ook de N-237 gebruik moeten worden gemaakt, evenals m.b.t. het verbeteren van de	Wij zijn het met u eens dat een inpassing van een fietspad of hov baan zorgvuldig moet gebeuren, rekening houdend met cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

	fietsroute tussen het USP en Zeist(West) van de bestaande fietsroute langs de Bisschopsweg. Voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend heeft de gemeenteraad zich overigens wel al eerder tegen de verbreding van de A-27 bij Amelisweerd uitgesproken, hetgeen uiteraard gezien de effecten en ook de gevolgen voor aanwezige natuurwaarden die met deze verbreding in het geding zijn wordt gewaardeerd.	
100	Maatschappelijke voorzieningen Op zich goed dat ook aan dit thema bijzondere aandacht wordt gegeven, aangezien ook van belang voor o.a. de 'sociale cohesie', dus de 'inclusieve samenleving'. Wel is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat er ter hoogte van de Voorveldse/Voordorpse polder, dus de groene zone tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg, een zoekgebied van 3.5 ha voor aanleg van sportvelden wordt aangegeven. Nu maakt net ook dit gebied dus als een belangrijk 'stap-steen' deel uit van de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie dus wederom de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). In die zin zijn dus nog recent bijvoorbeeld faunapassages onder de Utrechtseweg (op grondgebied van de gemeente De Bilt) en ook de Biltse Rading (op het grondgebied van de gemeente Utrecht) aangelegd, evenals is door de gemeente De Bilt een gebiedsvisie voor dit gebied opgesteld (zie in deze dus ook: 'Gebiedsplan Voorveldse polder (gemeente De Bilt, 2020)'), met dus ook bijzondere aandacht voor de hier lopende ecologische verbinding. In die zin passen o.i. sportvelden hier dus op geen enkele wijze in, aangezien het gewoon om de 'laatste groene schakel' tussen De Bilt en Utrecht gaat met dus een belangrijke ecologische, landschappelijke, maar ook cultuurhistorische waarden, zoals die o.a. m.b.t. tot de NHW (zie in deze dus o.a. ook het rapport:	De Voorveldse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies. Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl). Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

‘De laatste schakel - De open groene ruimte tussen Utrecht, De Bilt en Groenekan (STL, 1990)’).

100

Energie
Duidelijk zal zijn dat de stad Utrecht wat betreft de energietransitie voor een enorme opgave staat, die door de groei van de stad nog veel groter zal worden. Ook hierbij is het dan toch de vraag hoe men daar dan nadere invulling aan wil gaan geven, dat dus ook rekening houdend met in verschillende gebieden aanwezige waarden.
Bezien we dan de in die zin in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ gegeven (zoek)gebieden dan zijn deze dus aan de randen van de stad geprojecteerd, maar ook daarbij wordt dus niet aangegeven wat dat eventueel voor aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie betekent, terwijl het goed zou zijn als daar dus wel inzicht in zou worden gegeven.
Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er een voorstander van is dat elke gemeente wel ook zelf de verantwoordelijk neemt voor de energietransitie waar zij samen met hun inwoners, bedrijven, etc., voor staat, acht zij het tegelijkertijd wel van belang dat bij de afweging waar dan zonnevelden en met name ook windmolens zouden moeten komen wel op een zorgvuldige wijze plaatsvindt, daarbij dus rekening houdend met daarbij in geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin zou het o.i. dus goed zijn als de afweging op het schaalniveau van de RES als geheel plaatsvindt aangezien zo o.i. toch beter met gegeven waarden rekening kan worden gehouden (zie in deze dus o.a. ook de publicatie: ‘Natuur en landschap in de RES – Bouwstenen voor een natuur- en landschapsinclusieve energietransitie (Natuur- en Milieufederaties, 2020)’). Dat dus wel onder de voorwaarde dat daardoor uiteindelijk geen afwenteling van de verantwoordelijkheden plaats vindt en de doelen zoals

Voor grootschalige opwekking zien wij inderdaad met name aan de randen van de stad mogelijkheden die ook daar zoveel mogelijk gecombineerd worden met de andere opgaven. Hiervoor lopen op dit moment ook diverse initiatieven waarbij per locatie wordt gezocht naar zorgvuldige inpassing in het landschap, cultuurhistorische waarden, etc.. De RES geeft hiervoor een duidelijk kader dat bij projecten voor energieopwekking binnen de gemeente Utrecht gebruikt zal worden.
Dat neemt niet weg dat ook aan huidige en toekomstige (ver)bouw al strenge eisen worden gesteld om het energieverbruik te minimaliseren en zoveel mogelijk energie duurzaam op te wekken door bijvoorbeeld zonnepanelen en koude- warmteopslag. Helaas is dit onvoldoende om aan de eigen energiebehoefte te voldoen.

	deze dus in het: ‘Klimaatakkoord’ zijn vastgelegd dus niet zullen worden bereikt. Wat dat betreft is de urgentie van de aanpak van de klimaatverandering dus veel te groot, dat ook op wereldschaal.	
100	Hoogbouw Dan wil men dus overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ dus ook echt veel hoger gaan bouwen, dus tot maximaal 105 m hoogte, dat dus niet alleen rondom CS Utrecht, waar dus al veel hoogbouw is, maar kennelijk rond alle knooppunten, dus ook op veel plekken in de periferie van de stad, met dus ook naar verwachting veel grotere uitstralingseffecten naar de landschappen die de stad omringen. Natuurlijk door hoogbouw wordt ruimte bespaard, maar ook daarbij zou dus o.i. wel ook nadrukkelijk naar uitstralingseffecten op de omgeving moeten worden gekeken. Meer in het bijzonder geldt dat o.i. dan met name ook voor het USP, dat ook nu al van verre het omringende landschap domineert. O.i. zou dus met name hier van een lagere hoogte moeten worden uitgegaan, dat ook rekening houdend met diverse historische zichtlijnen, zoals o.a. vanuit het landgoed Vollenhove naar de dom (zie in deze overigens ook hieronder onder het hoofdstuk ‘Gebieden’ en dan onder het hoofdje ‘Oost’ en dan USP).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder het USP met hoogbouw wordt omgegaan. Daarin wordt onder andere onderzocht welke effecten het heeft op het stadsilhouet en de diverse zichtlijnen in en rondom de stad.
100	Oost In dit hoofdstuk wordt dus bij de beoogde ontwikkelingen aan oostzijde stad Utrecht stilgestaan, zoals dus rondom het Knooppunt Lunetten en ook het USP. USP Nu loopt dus al enige tijd het proces rondom de: ‘Omgevingsvisie USP’, met dus ook de aandacht voor diverse aspecten en dus ook	Bij de gebiedsonderzoeken, die plaatsvinden na de vaststelling van de RSU, komen al uw vragen aan bod (samenhang en inclusiviteit).

waarden die daarbij van belang moeten worden geacht. Dat dus ook met een actieve burgerparticipatie.
In die zin is het toch allereerst de vraag hoe de in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ aangegeven visie/koers voor het USP en waarbij daar toch grote opgaven landen, zowel m.b.t. werkgelegenheid, als ook wonen, met dus ook weer grote gevolgen voor de mobiliteit, dan past bij het proces zoals dat thans in het kader van de: ‘Omgevingsvisie USP’ plaatsvindt.
Nu ligt het USP dus in meerdere opzichten in een zeer kwetsbare omgeving, met o.a. in de nabijheid diverse landgoederen, zoals dus de landgoederen Oostbroek, Amelisweerd en Rhijnauwen. Maar dus ook de NHW die dus op de nominatie staat om door de UNESCO te worden voorgedragen als Werelderfgoed.
Dus blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in meer algemene zin toch de vraag hoe men de voor dit gebied beoogde ontwikkeling in verhouding ziet tot die waarden die de voorliggende visie eveneens beoogd te beschermen en waar mogelijk te verbeteren, zoals dus die van natuur, landschap en cultuurhistorie. Dat o.a. ook i.r.t. de hoogbouw tot 105 m hoogte die men hier kennelijk mogelijk wil maken, met dus een enorme uitstralingseffecten, niet alleen in ruimtelijk-visuele zin, maar ook qua licht, op de landschappelijke omgeving.
Daarnaast is dus de inzet in de visie er kennelijk ook op gericht om het USP (nog) beter met omringende kernen te verbinden, zoals dus met de gemeenten Bunnik, De Bilt en ook Zeist. Zo is er bijvoorbeeld het voornemen, zoals ook hiervoor al gememoreerd (zie dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven van Utrecht’ en dan onder het hoofdje ‘Mobiliteit’), om een nieuwe tramverbinding vanuit het USP in de richting van de Zeist (en mogelijk ook verder naar Amersfoort) te realiseren, evenals ook kennelijk een nieuw fietspad door de Lage grond naar Zeist(-West). Natuurlijk is het goed te bezien

hoe een transitie naar duurzame vormen van vervoer kan worden bereikt, maar dan dus wel zo dat met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie nadrukkelijk rekening wordt gehouden, hetgeen wat betreft de tram/het fietspad tussen het USP en Zeist(-West) o.i. dus goed mogelijk is door daarbij van reeds bestaande verbindingen gebruik te maken, dus wat betreft de tram van de bestaande vrije busbane langs zowel de Universiteitsweg als de N-237, evenals wat betreft de fiets van het bestaande fietspad van de Bisschopsweg.

Meer in het bijzonder heeft er recentelijk bijvoorbeeld nog een hele dialoog over het verplaatsen van het Ronald Mc Donaldhuis plaatsgevonden, dat ook in het kader van de Provinciale Omgevingsvisie. In die zin dus goed dat ook naar alternatieven wordt gekeken waarbij enerzijds recht wordt gedaan aan de bijzondere belang van het Ronald
McDonaldhuis, maar anderzijds ook aan de landschappelijke, cultuurhistorische (denk dus o.a. aan de NHW) en ecologische kwaliteiten van het gebied.
Ook zal dus het programma voor het USP (en ook dat voor het Knooppunt Lunnetten-Koningweg) er dus toe leiden dat er kennelijk ook in aanvullende zin nog dient te worden gezocht naar 2 x 3.5 ha aan sportvelden, waarbij dan eveneens de Voorveldse polder als zoeklocatie wordt aangegeven. Zoals dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven Utrecht en dan onder het hoofdje: ‘Maatschappelijke voorzieningen’ reeds aangegeven moet de locatie van Voorveldse polder o.i. voor de eventuele realisatie van sportvelden, evenals andere ruimtelijke ontwikkelingen, ongewenst/ongeschikt worden geacht gezien de ecologische betekenis van deze polder als groene schakel in de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied, evenals de aldaar

In de inspraakreactie lijkt een tegenstelling beschreven te worden, terwijl de RSU juist beoogt de samenhang van alle opgaven te beschrijven. Op elke plek worden afwegingen gemaakt, op welke manier we de ontwikkeling van de stad in kwantitatief en kwalitatief opzicht kunnen versterken.

	aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden, inclusief ook de NHW. Dan zal het programma zoals dat overeenkomstig de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ voor het USP wordt beoogt, dus leiden tevens leiden een vergaande druk op het omliggende (rijks)wegennet, waaronder ook de A27. Al met al is dus o.i. gezien de grote programma met dus ook alle gevolgen van kwetsbare waarden als die van natuur, landschap en cultuurhistorie niet alleen een algehele herbezinning op het programma voor de stad als geheel gewenst, maar in het bijzonder ook dat t.a.v. het USP. Dus zou ook in die zin toch alsnog naar de juiste balans moeten worden gezocht.	
100	3. Conclusie In algemene zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. waardering voor de integraliteit zoals deze overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ wordt beoogd, met dus o.a. de introductie van een zogenaamde ‘(intelligente) barcode’. Wel zet zij dus grote vraagtekens/kanttekeningen bij de grote groeiopgave die de stad zich stelt, zowel met betrekking wonen, als werken, met dus ook weer gevolgen voor de mobiliteit en ook de energieopgave. Natuurlijk men kiest op basis van ‘barcode’ voor (o.a.) ‘Groen groeit mee’, hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar naar verwachting zal de stedelijke verdichting die met de beoogde ontwikkelingen gepaard gaat, evenals de druk op aan de stad grenzende landschappen en natuurgebieden uiteindelijk o.i. wel degelijk ook met bepaalde negatieve effecten gepaard gaan, zoals die op de leefomgevingskwaliteiten, maar ook op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin is o.i. t.a.v. de gepresenteerde visie/koers toch een algehele herbezinning gewenst.	De barcode is er juist voor om te zorgen dat het gevaar dat u schetst zich niet gaat voordoen; Utrecht wil verdichten en vergroenen in balans; evenwichtig groeien.

101	Ik wil graag reageren op de RSU zoals die nu online staat. Allereerst complimenten: het is een mooi document dat heel helder en met ambitie neerzet waar de gemeente Utrecht naartoe wil. Ik ondersteun van harte de barcode en in grote lijnen de richting van het document en hoe Utrecht vorm wil geven aan haar groei.	Dank
101	Daarnaast heb ik 3 kritiekpunten. Als eerste het verschil tussen wat er al is en wat er gaat komen. De RSU gaat voornamelijk over wat er bij gaat komen: hoe gaan we een nieuwe wijk maken. Maar er staat des te minder in over hoe we omgaan met de wijken en buurten die er nu al zijn. Ik mis visie en strategie over hoe we die bestaande buurten en wijken de komende 20 jaar gaan veranderen. Dat hoeft vaak niet ingrijpend - maar stilstand is achteruitgang. Ik wil lezen hoe bijvoorbeeld Wittevrouwen er over 20 jaar uit ziet.	De bedoeling van de RSU 2040 is te beschrijven hoe de gemeente een evenwichtige stad kan maken, waarin de druk op bepaalde delen van de stad zal afnemen en op andere delen - waar dat kan - toenemen. Een belangrijk doel is ook om bestaande stad te versterken in (maatschappelijk) programma, werken, wonen en groen. Ook de openbare ruimte in de hele stad wordt kwalitatief beter. Zo is groot onderhoud aan bestaande wegen een kans om een kwaliteitsimpuls te geven aan de bestaande stad.
101	Als tweede dat raakt aan het eerste: een punt over de woonmilieus. Deze woonmilieus geven een Sim City weergave van een plekken die nergens in Utrecht te vinden zijn. Ik wil niet dat elke buurt er uit komt te zien zoals in die woonmilieus.	De woonmilieus geven een indicatie aan van hoe het betreffende woonmilieu er uit kan komen te zien. Het geeft aan welke ruimtelijke elementen er onderdeel van uit maken. Uiteindelijk wordt er voor elke ruimtelijke ontwikkeling een stedenbouwkundig plan/visie gemaakt waarin de locatiekenmerken van de bestaande plek uitgangspunt zijn. Elke (nieuwe) buurt krijgt hiermee zijn eigen identiteit en invulling van het desbetreffende woonmilieu. Het is geen doel om deze illustratie van de woonmilieus als blauwdruk te gebruiken.
101	Ten derde drie punten over Vleuten, De Meern en Haarzuilens. • In de RSU gaat het over 'de stad' en wat we daarmee gaan doen. Maar Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn dorpen binnen de gemeente Utrecht en die willen dat ook blijven. Een punt waarop dit	• Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn, zoals u terecht opmerkt, dorpen binnen de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht bestaat uit 10 wijken en deze verschillen van elkaar. Verschillen mogen er zijn. Met de uitdrukking ’10-minutenstad’ hebben wij willen

	ernstig misgaat in de RSU is de '10-minutenstad'. Dat is prima om in te voeren in de stad, maar we moeten dat niet willen voor de dorpen er omheen. De mensen daar zijn daar niet voor niks gaan wonen. • Er zit te weinig ambitie voor Vleuten, De Meern en Haarzuilens in de RSU. Ik wil niet dat er grootste woningbouwplannen komen in die dorpen, maar zonder ambitie om de dorpen levendig te houden, zullen de dorpen alleen maar achteruit gaan (zie het eerste kritiekpunt). Met voorzieningen als een theater (we missen nog een theater voor 300-400 personen in Utrecht!), creatieve werkplekken en het verbouwen van bestaande woningen naar ouderenwoningen/-complexen kun je ook in de dorpen het leven aangenaam houden. • Waarom nóg een zwembad aan deze kant van de stad? Er ligt er al één in het Maximapark...	benadrukken dat wij nabijheid, bijvoorbeeld van voorzieningen en groen, belangrijk vinden. Dat geldt ook voor de dorpen binnen de gemeente Utrecht. • Voor de dorpen Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn geen grote woningbouwplannen beoogd in de RSU 2040 en de toenemende vraag van ouderenhuisvesting is in beeld. In de RSU 2040 wordt een programma van circa 1.000 woningen extra benoemd voor het gebied Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. In de dorpen verwachten we kleinschalige initiatieven, zoals bijvoorbeeld op de locatie van Koedam tegels in De Meern of bij de Kloosterweide in het dorp Vleuten. In de omgeving Haarzuilens zijn er plannen op het gebied van natuur en recreatie. Het op peil houden van de voorzieningenstructuur (winkels, dienstverlening, onderwijs en zorg) in de gemeente streven we na. Dorpskernen nemen daarbij een belangrijke rol in. Ons aanbod aan culturele voorzieningen zijn passend voor de hele gemeente en aanvullend aan elkaar. Wij streven naar een goede spreiding van deze voorzieningen. In Vleuten-De Meern is er Castellum Hoge Woerd en in Leidsche Rijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de culturele voorziening Berlijnplein. Hierin zijn creatieve werkplekken voorzien. • De behoefte voor een extra zwembad komt voort uit een onderzoek naar extra overdekt zwemwater in de stad. De onderbouwing voor de uitbreiding met een extra zwembad in het Maximapark kunt u vinden in de raadsbrief van 18 december 2019.
102	N.a.v. het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wou ik bij deze reageren. Het viel mij op dat er ondanks de plannen voor een nieuw zwembad in het Maximapark/ Componistenlaan, geen extra aandacht is voor busverbindingen in deze omgeving waar ook voetbalvereniging Desto en de klimhal Neoliet gevestigd zijn. Momenteel is dit gebied, evenals het strand van de Haarrijnseplas (Strandboulevard) en	We hebben uw vraag doorgestuurd naar een collega. De Provincie gaat over de lijnvoering van de bussen.

	het naburige Terwijde-West niet of slecht met de bus bereikbaar. In par. 6.7 wordt er wel gesproken over een 'mobiliteitstransitie', maar dit lijkt zich met name te richten op de bestaande treinstations. In andere gebieden zoals Overvecht (par. 6.3) is wel specifiek aangegeven dat er betere busverbindingen komen. De aantrekkingskracht van dit gebied is nu al veel groter dan de directe omgeving op fietsafstand. Het is ook een startpunt voor het Maximapark en vlakbij is Restaurant Dengh gevestigd. De huidige inrichting brengt al steeds meer autoverkeer met zich mee. Goede busverbindingen zijn de enige manier om dit iets te verminderen, zeker met het nieuwe zwembad op komst. Het realiseren van een busverbinding met de Componistenlaan zou al een goede aanvulling zijn, maar waarschijnlijk zijn er nog wel meer mogelijkheden waar naar gekeken kan worden. Wellicht kan dit als aanvulling opgenomen worden of elders in andere plannen door de gemeente worden opgepakt.	
104	Een prachtig rapport. Je kunt er heerlijk in lezen en bladeren. Complimenten voor de samenstellers. Maar de ambities zijn niet wijs of moeilijk haalbaar? Het beeld dat wordt geschetst is erg rooskleurig. Neem het ‘klimaatadaptief maken’ van de stad dat dringend om een antwoord vraagt. Utrecht zet te hoog in met de bevolkingsaanwas. Ga niet uit van een stad waar plaats is voor 455.000 bewoners. Dat is een toename met maar liefst 30%. Die groeispurt loopt ook sterk uit de pas met de totale bevolkingsgroei die 9% bedraagt. Beloven dat “iedereen er welkom” is, is niet realistisch. Door de coronacrisis is er trouwens een trek uit de Randstad (ook Utrecht). Op het huidige ruimtebeleid waarbij gemeenten zelf de regie nemen en de sterkste wint bestaat terecht veel kritiek. Utrecht behoort tot die winnaars. Maar tegen welke prijs? De Ruimtelijke Strategie	We hebben er voor gekozen om te kijken hoe we een stad in balans kunnen maken waar we gezond kunnen leven. Groei is geen doel, maar wel hoe we met de groei om willen gaan. Utrecht is en blijft onverminderd in de breedte heel aantrekkelijk om te wonen, werken en verblijven. We willen met de RSU aangeven hoe we dat – met de groei in ogenschouw - zo kunnen houden. Wat de structurele effecten van de Corona pandemie op lange termijn zullen zijn, is nu nog niet te voorspellen. De RSU is afgestemd op regionale trajecten zoals het Integraal (Ruimtelijk Perspectief) en we werken nauw samen met provincie ,regio en rijk binnen UNED.

Utrecht 2040 maakt de kloof tussen stad en perifere regio's waar de voorzieningen verdwijnen, alleen maar groter. Meer bevolkingsspreiding en solidariteit tussen de regio's is wat er aan ontbreekt. Waarschijnlijk is dat ook de opinie van Utrechters.

Wat opvalt in RSU is de scheve verhouding van bevolkingssamenstelling. Utrecht schermt met de term dat het een jonge stad is. Logisch, want dat volgt o.a. uit de vele aanwezige onderwijsinstellingen en de bijhorende aantallen studenten. Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens is alleenstaand. Is die opbouw gewenst?
Utrecht telt volgens de plannen in 2040 ongeveer 13% 65-plussers. Verhoudingsgewijs voor Nederland is dat weinig, dat zou bijna het dubbele moeten zijn. Door de vergrijzing is er veel behoefte aan ouderenwoningen. Maar Utrecht biedt ouderen nu al en ook straks onvoldoende kansen om hier te wonen. Geluiden dat Utrecht een 'pretpark wordt voor hoogopgeleiden' zijn dan ook begrijpelijk. Geen voorbeeld van een "inclusieve stad" die Utrecht wil zijn.
Utrecht is de laatste jaren al enorm gegroeid en dat merk je om je heen. Geen wonder, omdat het bedrijven makkelijker wordt gemaakt om zich hier te vestigen (Gemeentebegroting 2021). De leefbaarheid is nu al soms ver te zoeken. Utrecht staat op de ranglijst van groene steden in de onderste regionen (Groenmonitor WU). Straks wordt dat niet beter als er in de bestaande ruimte 60.000 woningen bijkomen en nog zo'n 70.000 arbeidsplaatsen. Het is moeilijk te geloven dat "al die mensen hier gezond en prettig kunnen wonen en leven", wat het eerste uitgangspunt is van de plannen.
Functieverandering, stapelen van functies, multifunctioneel ruimtegebruik, het zijn enkele van de methoden om de 'Utrecht 2040' te realiseren. Maar 'verstening' en leefbaarheid staan op gespannen voet tot elkaar. Warmte blijft hangen als de stad wordt volgebouwd. Groen

Als gemeente willen we graag een evenwichtige stad zijn. In opleiding, achtergrond, werkverdeling en meer. Wij sturen niet in huishoudingssamenstellingen. Het is globaal en nationaal wel de trend die is ontstaan in steden.
Feit is wel dat absoluut en relatief veel mensen met een theoretische opleiding in de stad Utrecht blijven. Dat zien we ook terug in de samenstelling van de huishoudens (zie bovenstaand). We zien dat ouderen langer zelfstandig blijven wonen. Doorstroming is wel een belangrijke ambitie.

moet dat opvangen. Sterker nog: “het landschap begint bij de voordeur”, staat in de plannen. Dat schetst een al te zonnig plaatje. Ook zonder groei vraagt hittestress om nieuw beleid wat nu onvoldoende gebeurt. Een voorbeeld is de nieuwe buurt Zijdebalen. Dat is duurzame bouw maar ook stenig wat weer tot een niet geringe mobiliteit van de bewoners leidt. Hoogbouw? “Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur”, valt te lezen. Een voorbeeld waar het misging is de Rabotoren. Dat is een spiegelende kolos, hinderlijk zichtbaar van grote afstand.
Gesteld wordt dat de “stad en het landschap om de stad met elkaar worden verbonden” om gemakkelijker in het buitengebied te komen en te recreëren. De natuur opzoeken buiten de stad? Die staat nu al onder druk. In de hele provincie Utrecht zijn de ambities voor woningbouw, mobiliteit en werkgelegenheid groot “behalve op het gebied van natuur en landschap”. Daarvoor waarschuwen Utrechts Landschap, Natuurmonumenten en Natuur- en Milieufederatie Utrecht. Volgens de “Omgevingsvisie 2020” staat dat de provincie de bouw toe van 44.000 woningen, maar verzuimt dus om hier een “natuuroffensief” tegenover te stellen
Samenvattend. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een plan bekeken door een roze bril. Maar Utrecht wordt straks een wel zeer drukke stad. Dat geldt zeker voor de binnenstad. Want het “blijft de ontmoetingsplek van de stad door zijn (boven) stedelijke voorzieningen”. Utrecht moet afstappen van de groeiambitie en moet over de stadsgrens durven kijken. Bedrijven moeten worden afgeremd om zich hier te vestigen. Uitstekend om de auto terug te dringen, maar het openbaar vervoer, de fiets- en wandelpaden kunnen de drukte straks niet aan. Daarnaast zijn er ook financieel nogal wat haken en ogen aan de strategie.
Utrecht haalt veel overhoop, wat voor de klimaatverandering ook nodig is. Tegelijk is het met de huidige plannen te verwachten dat de

	stad 20 jaar lang en langer een bouwput wordt. De geplande sprong staat haaks op het “streven naar een prettige, groene en veilige omgeving. Utrecht moet ervoor waken slachtoffer te worden van zijn eigen ‘succes’.	
105	Voor uw reactie verwijst u naar paragraaf 6.7 waarin Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern Wij willen onze zorgen en zienswijzen uiten omtrent: • Ruimtelijke ingreep 8: Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt. • Ruimtelijke ingreep 9: Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas. • Ruimtelijke ingreep 10: Zoekgebied zon- en windenergie in Polder Bijleveld. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt	Wij begrijpen uw zorg, maar zien ook dat de ruimte in de gemeente Utrecht schaars is. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verandering van het gebied. Ook zullen we rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en de eventuele hinder voor omwonenden. Voor het oppervlakte van 5Ha voor zonnepanelen dat nodig is om (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) Haarrijn energieneutraal te krijgen zijn in de omgeving geen alternatieven beschikbaar op gemeentegrond
106	Wij kennen Utrecht als een mooie stad, waar wonen, werken en recreatie samengaan. Een stad waar diversiteit en inclusiviteit centraal staan en waar sport en cultuur (in de breedste zin van het woord) een belangrijke rol speelt in de leefbaarheid en levendigheid van de stad. Buitenevenementen vergeten De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	U geeft aan dat evenementen ontbreken in de RSU 2040. U hebt gelijk; wij realiseren ons de waarde van evenementen en voegen het toe in de RSU-tekst. U stelt terecht vast dat ruimte voor evenementen onder druk staat in Utrecht. Door de verdichting van de stad zal dit de komende jaren toenemen. Conform het evenementenbeleid van de gemeente vraagt dit om goede spreiding van evenementen over Utrecht. De daartoe benodigde planologische verankering en fysieke ontwikkelingen in de

(RSU2040) in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze buitenactiviteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid.

Cultuur, sport en leefbaarheid
Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het Steden & Streken Merkenonderzoek bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: "Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."

Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar
Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de RSU2040 ook aandacht is voor de unieke positie van buitenevenementen. Buitenevenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van buitenevenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.

Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeiopenbare ruimte zal onderdeel uitmaken van de verdere uitwerkingen van de RSU 2040.

Zie onze reactie onder het kopje concreet.

lijk is of additionele vergunningen vereist. Voorbeelden zijn het Berlijnplein, Park Transwijk en Jaarbeursplein. Het is dus van belang dat er in de toekomst niet opnieuw evenementen worden vergeten in de Ruimtelijke Strategie of ruimtelijke plannen.

Ontwikkelen in samenwerking

Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden.

Evenementen in de 10 minuten stad

Als Utrecht toe wil groeien naar een “10-minuten stad”, dan moeten er ook buitenevenementen mogelijk zijn binnen deze gebieden. Niet alleen kleine en middelgrote, maar ook grote evenementen moeten binnen de gemeentegrenzen mogelijk zijn. De beschikbaarheid van meerdere evenemententerreinen is ook essentieel voor de spreiding van evenementen over plaats en tijd.

Gemis van locatie voor grote evenement

Op dit moment is er in Utrecht geen enkele geschikte evenementlocatie voor (zeer) grote evenementen beschikbaar. Organisatoren moeten dus telkens op zoek naar een tijdelijke locatie, die na een paar jaar vaak weer een andere bestemming krijgt waarbij buitenevenementen vergeten worden. In het nieuwe gebruik zijn evenementen dan niet geregeld, of wordt het terrein heringericht op een manier die evenementen praktisch onmogelijk maken. Deze problematiek zal de

komende periode, met het verdwijnen van Recreatieschap Midden Nederland, alleen maar actueler worden.

Belang van evenementen voor Utrecht
Evenementen zijn belangrijk voor de gezondheid, zowel fysiek als mentaal, van de bewoners van de stad. Ze dragen bij aan de populariteit en reputatie van de stad. Ze zijn een belangrijke bron van werkgelegenheid. Ze dragen bij aan de diversiteit en inclusiviteit van Utrecht. Buitenevenementen verdienen dan ook een prominente plek in de RSU2040, te meer omdat dit document ten grondslag zal liggen aan de toekomstige omgevingsbesluiten op basis van de nieuwe Omgevingswet.

106

Concreet
Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de RSU2040 expliciet aandacht zal komen voor buitenevenementen. In het bijzonder:

- Buitenevenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling van groen- en recreatiegebieden, met name met betrekking tot het nieuwe groen rond de stad;
- Pleinen geschikt te maken, en te houden, voor evenementen, in zowel de binnenstad als de nieuw te ontwikkelen kernen;
- Ruimte te zoeken (en te behouden) voor grote evenementen, in huidige parken maar ook op plekken waar landbouw of groen wordt verstedelijkt;
- Ten minste één evenemententerrein te ontwikkelen voor zeer grote evenementen in de gemeente (zie ter inspiratie het Amsterdamse Bos of Mailieveld);

Concreet
In de RSU 2040 zullen evenementen worden benoemd als onderdeel van de functie recreatie.
In de verdere uitvoering van de RSU 2040 zal specifieke aandacht zijn voor (grote) evenementen zowel op bestaande locaties als in nieuw te ontwikkelen gebieden. Hierbij is aandacht voor de planologische en fysieke kenmerken van de locaties en gebieden.
De wens tot het realiseren van 1 groot evenemententerrein zoals het Amsterdamse Bos of het Malieveld is gezien de daarbij behorende ruimteclaim niet aan de orde. Juist bij de ontwikkeling van nieuw recreatief en groen arsenaal rond de stad zetten we in op multifunctioneel gebruik. Het gebruik van een gebied voor vormen van intensieve recreatie zoals evenementen maakt daar onderdeel van uit.
Door het ontwikkelen van meerdere van dit soort gebieden op verschillende plekken en delen van de stad bieden we ruimte aan evenementen en spreiden we deze. Daarbij gaan we uit van enkele malen per jaar intensief gebruik.

	• De hierboven genoemde terreinen, van groot tot klein, ook formeel als evenemententerreinen te benoemen, te ontwikkelen en op te nemen in ruimtelijk plannen; • Het beschikbaar maken van voldoende locaties zodat de evenementen goed gespreid kunnen worden over de stad, waardoor de lasten en lusten eerlijk over de bewoners verdeeld worden; • Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor buitenevenementen, zowel nu voor de RSU2040, als in de toekomt bij het ontwikkelen van omgevingsvisies	Graag gaan we met u in gesprek over de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht
107	Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie. Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren.	De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad zijn afgestemd.
107	Winkelaanbod binnenstad De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal	Winkelaanbod binnenstad Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpak-leegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken

dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug).
In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen.
Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving.
Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.

dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

107

Toerisme
De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen

Toerisme
Omgevingvisie Binnenstad gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid in stad,kennis, cultuur en

	van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen.	mensen. Voorlopige stop op nieuwe hotels. Voorlopig voldoende voor groei. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) max 60 dagen/jaar.
107	Bereikbaarheid Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïn-	Bereikbaarheid Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharije blijven bereikbaar. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren fietsen en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders. Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken.

	vloed wordt door “knijpen”. Het weren van doorgaand verkeer zal uiteindelijk leiden tot een robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer (binnen 10 minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) en geeft ruimte voor verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. In deze zelfde paragraaf wordt ook weer ingezet op parkeren in de buitenrand van Utrecht. Wij zien echter nog voldoende parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van de binnenstad (niet alleen bij Hoog Catharijne), welke ook optimaal benut moeten kunnen worden. Fiets-parkeren blijft een grote uitdaging voor onze stad. Wild parkerende fietsen hebben een sterk negatief effect op de leefbaarheid en het economisch functioneren van diverse ondernemers. Er zullen dus concrete oplossingen voor fietsparkeren moeten komen en de stukken hebben daarin naar onze mening te weinig visie. De nog te realiseren plaatsen in Hoog Catharijne zullen daar maar een zeer beperkte bijdrage aan leveren. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor expeditie verkeer zal een punt van aandacht blijven. Door de sterke filialisering en maatvoering van winkels in de binnenstad is het bundelen van bevoorrading in hubs in de periferie van de stad vaak niet mogelijk. Er zal dus altijd ruimte moeten zijn voor expeditie verkeer dat meteen naar de betreffende winkel rijdt. Zoals eerder gezegd, zal het koopmotief bij het bezoek aan de stad nog steeds sterk blijven. Ervaring leert dat hierbij grote volumes horen, waardoor bundelen ook niet mogelijk is.	
107	Hoog Catharijne / Klépierre vindt het belangrijk om betrokken te zijn bij het vervolgproces, zoals wij ook graag in het voortraject betrokken worden. Wij denken graag constructief mee over de verschillende uitdagingen die er liggen. Wel zijn wij van mening dat het betrekken van de verschillende stakeholders bij dit proces nog beter kan.	Dank. Onze insteek is ook vooral in overleg met stakeholders ambities waar te maken en oplossingen te zoeken.

108

De inspraakreactie gaat in op:

- Relatie RSU 2040 en omgevingsvisie Binnenstad, wat betekent het voor de omgevingsvisie als de RSU is vastgesteld.
- Het belang van de binnenstad met haar bewoners en ondernemers
- Menging van functies irt de woonfunctie
- Schurende werking:
    - Geluidsoverlas van horeca
    - Genuanceerd mengen (duidelijke woonbuurten)
    - Ontbrekend woningbeleid
    - Mobiliteit
    - Rust of leefbaarheid
- Verhouding van de stad tot de binnenstad.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad zijn op elkaar afgestemd. De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn; de Omgevingsvisie Binnenstad heeft specifiekere kaders voor de binnenstad.
Wij zijn het met u eens met het belang van wonen en ondernemen voor de stad, aangevuld met onderwijs (Universiteit) en cultuur.

Wij onderschrijven de variatie in buurten. Het horecabeleid is er op gericht horecaontwikkeling meer te spreiden naar de wijken buiten de binnenstad. Bij het opstellen van gebiedsprofielen kan gemotiveerd afgeweken worden van het horecabeleid in overleg met alle stakeholders.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad onderkennen het belang van de woonfunctie in de binnenstad. De binnenstad is mix van functies, buurten verschillen. En die variatie is een kracht van de binnenstad die we graag willen houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen ,mensen met beperking, en betaalbare/sociale huur).
De woonfunctie is essentieel voor binnenstad. Daarom nemen we maatregelen om die te beschermen. Tijdelijke particuliere verhuur is gelimiteerd tot 60 dagen; short stay is verboden (sinds april 2020).
Verkamering en Splitsing is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte het toelaat (bijv. geluid; auto/feitsparkeren). Er zijn extra oppervlakte en geluidseisen. Gemeente onderzoekt/lobbyt bij Rijk voor zelfbewoningsplicht bij aankoop in de binnenstad voor betaalbare woningen, om speculatie te voorkomen en we onderzoeken de mogelijkheid van invoering 'voorwaarden voor goed verhuurderschap in combinatie met verhuurvergunning

Verblijf centraal slaat op de openbare ruimte. Verblijf is niet alleen voor bezoekers. Verblijf is ook een onderdeel van een prettige woonomgeving. Waar functies schuren zijn we van plan in de komende jaren met alle betrokkenen gebiedsprofielen te maken, gebaseerd op de identiteit en kwaliteit van de plek waarin we de ontwikkelingsrichting aangeven en afspraken maken over inrichting, gebruik en beheer van de publieke ruimte.

Qua mobiliteit staan lopen en dan fietsen in de binnenstad centraal. Auto's zijn te gast. De binnenstad blijft met de auto bereikbaar. De snelheid in de binnenstad is de snelheid van de voetganger, en daardoor is betere menging van voetganger, fiets en auto mogelijk Parkeren op straat wordt ontmoedigd.

In de omgevingsvisie staat leefbaarheid omschreven als een combinatie van rust en levendigheid, waarbij dit kan verschillen in de verschillende delen van de binnenstad.

De RSU gaat uit van vier nieuwe centra. Hierdoor komt de binnenstad niet (verder) onder druk te staan. De centra passen in de visie Utrecht dichtbij, de 10 minutenstad. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz

---

109

Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt de ambitie uit om de rol van de auto terug te dringen. In de RSU wordt uitgesproken dat de stad een "10 minuten stad" moet worden. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan staan in de RSU geen concrete doelstellingen over de modal shift. Dit bevreemdt ons om twee redenen: ten eerste is zo niet te toetsen in hoeverre de ruimtelijke inrichting bij draagt aan de modal shift, en ten

Een opmerking vooraf:

Veel van de vragen betreffen een nadere uitwerking van de RSU 2040. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de

	tweede is niet na te gaan welke andere eisen er daarmee aan de infrastructuur gesteld moeten worden (bijv meer fietspaden, stallingen en e-deelautoplekken in plaats van parkeerplaatsen en autowegen).	lange termijn. Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van het mobiliteitsvraagstuk uit de RSU Beide plannen zijn in samenhang met elkaar opgesteld.. Beide plannen zijn dus complementair. Het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij biedt veel ruimte voor nadere invulling. In het BO-MIRT is daarom ook afgesproken om drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten: USP Lunetten/Koningsweg, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Op ons initiatief zal de verbinding met Overvecht daarin aan de orde komen. In het komend jaar in U Ned-verband de mobiliteitsvisie van het ontwikkelperspectief uitwerken tot een mobiliteitsstrategie voor de MRU (Zie voor meer informatie de raadsbrief over uitkomsten van het BO MIRT).
	Ervoor zorgen dat de stedelijke knopen ieder een eigen 10-minuten kern worden is een goed idee. Zo veel mogelijk wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen vergroot de sociale samenhang en maakt het mogelijk zo veel mogelijk lopend en fietsend te doen. In ieder gebied moet er daarvoor dan een balans te zijn waarin gelijke hoeveelheden wonen winkelen, werken en recreeren binnen fietsafstand van elkaar voorhanden zijn. Zo kunnen mensen kiezen dicht bij hun werk en clubs te wonen. (zie tabel in de inspraakreactie) Waarom worden er geen extra woningen gebouwd op de plekken waar vanuit mobiliteit gezien extra huizen gebouwd zouden moeten worden om zo tot 10-minuten wijken te komen.	Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies (zie paragraaf 5.1). We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt. Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem met lightrail en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte.
109	Om deze reductie (auto) te realiseren is parkeerbeleid van gemeenten een belangrijke factor. Wij zouden graag zien dat B&W dit ontwikkelpad {van Utrecht Nabij) integraal in de RSU opneemt en uitwerkt	Wij onderschrijven dat het parkeerbeleid een belangrijke factor is. Daarom komt dit onderwerp zowel in de RSU (op hoofdlijnen) als het

	voor de ruimtelijke ordening, het autoparkeerbeleid en beleid voor OV en deelvoertuigen.	Mobiliteitsplan (meer in detail) aan de orde. Zo staat in in beide documenten dat bij ruimtelijke ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit wordt toegevoegd, waardoor we de druk op de (parkeer)ruimte en het stedelijke wegennet beperkt houden. In Parkeervisie die gelijktijdig met het Mobiliteitsplan ter inzage heeft gelegen is dit verder uitgewerkt. Utrecht Nabij wordt komende anderhalf jaar verder uitgewerkt in onder andere een mobiliteitsstrategie en een regionale parkeervisie, waarin het ontwikkelpad wordt geconcretiseerd.
109	Kan uitgelegd worden dat alle locaties voor wonen, winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van een hub van de OV ring of een 2e rings knoop komen ? Bijvoorbeeld lijkt het zuidelijke deel van Leidsche Rijn op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen, terwijl een busbaan over de A12 naar Papendorp voor de hand ligt. Ook het noordelijke deel van Zuilen en Overvecht lijkt op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen. Een doorsteek van Zuilen naar Noordwest kan daar wonen en werken snel verbinden.	Wij onderstrepen het belang van goede fietsverbindingen en deelmobiliteit (zie Mobiliteitsplan 2040). Doelen van het mobiliteitsplan zijn een schaalsprong voor de fiets en sturen op reisgedrag waar deelmobiliteit een belangrijk rol speelt. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Het mobiliteitsplan 2040 gaat uit van de visie van de 10 minutenstad van de RSU waar nabijheid belangrijk is: we concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit. Door de nieuwe knooppunten neemt de druk op de binnenstad af.
109	Kan uitgelegd worden hoe er daar voldoende deelfietsen, fietsenstallingen komen zodat iedereen snel met fiets-OV-fiets bij een andere locatie kan komen? En dat er daar voldoende parkeerplekken komen	Hoe de gemeente verder invulling wil geven aan de deelmobiliteit wordt momenteel uitgewerkt. We kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van een digitaliseringsstrategie.

	voor (deel-)fietsen en e-deelauto's komen zodat bijvoorbeeld ook iedereen uit de randgemeenten zich uitgenodigd voelt om via zo'n hub lopend of fietsend de stad in te gaan?? Deelfietsen en deelauto's zijn het meest effectief als ze 's nachts op woonlocaties staan, dan in de ochtend gebruikt kunnen worden om (eventueel via OV hubs waar anderen diezelfde fiets weer kunnen gebruiken) naar locaties waar werken en wonen zo dicht bij elkaar liggen. Terwijl de werknemer werkt, kunnen andere bewoners de deelfietsen en deelauto's dan weer gebruiken. We missen in 5.2.10 een digitaliseringsstrategie voor deelfietsen en deelauto's.	
109	We missen een uitwerking van hoe dit concept eisen stelt aan de ruimtelijke indeling. Wij missen ook het gezichtspunt dat 2/3 van de inwoners in de regio in de randgemeenten woont en velen hiervan voor werken, winkelen en recreëren op de stad zijn georiënteerd. Welke rol ziet de stad voor zichzelf in relatie tot de inwoners in de randgemeenten vanuit het perspectief van de 10-minutenstad. In hoeverre kunnen goed gekozen hubs in de randgemeenten bijdragen aan het halen van de gewenste doelen? De RSU verplaatst bedrijvigheid (winkels, werk) vanuit het centrum naar de stedelijke knopen. Dit juichen we toe. Maar wat is het idee voor de toeristen ? Worden die ook verleid naar de naar de stedelijke knopen ? Of wil Utrecht die (zoals in het huidige Amsterdam) concentreren in het centrum ? In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat de helft van het verkeer in Utrecht van en naar randgemeenten gaat. De ambitie hiervoor is het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 %. Dit houdt in dat er ook grote impact zal zijn op het winkelen, werken en recreëren in Utrecht	In de RSU 2040 is nabijheid van belang. Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken inde stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn oa gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk. We verbeteren de OV-, fiets- en multimodale netwerken (P+R en hubs), zodat veel huidige autogebruikers gestimuleerd worden om een ander vervoermiddel te gebruiken. Een groot deel van de autoreizen is minder dan 15km. Een afstand die prima te fietsen is, zeker met versterking van het (regionale) fietsnetwerk, zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Samenwerking in de regio gebeurt onder meer in U10 verband waar we werken aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief en in UNED verband.

	van mensen uit de randgemeenten. In de huidige RSU missen we hier maatregelen: Moeten die mensen nu niet meer naar het centrum van Utrecht winkelen, maar bij de dichtstbijzijnde stedelijke knoop in de stad of de eigen gemeente ? Wat betekent dat voor het centrum / de Binnenstad ? Wat vraagt de stad van de randgemeenten en wat biedt te stad aan de inwoners van deze gemeenten? Hoe worden deze inwoners verleid tot voor de stad gewenste keuzes m.b.t. verplaatsingen en voorzieningen? Hoe wordt er beleidsmatig samengewerkt met de randgemeenten zonder dictaten vanuit de stad?	
109	Door de vermindering van de hoeveelheid autoverkeer zullen de snelwegen rond Utrecht ook minder verkeer te verwerken hebben. Welke vervolgstappen gaat B&W nemen. Wordt een deel hiervan herbestemd?	De gemeente verwacht niet dat de druk op de snelwegen rondom de stad zal verminderen. We zien in onze analyse, net als Rijkswaterstaat juist een toename, maar die betreft ons inziens vooral verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij hopen dat de ambities en aanpak die wij voorstellen m.b.t. het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten.
109	Stadsdistributie en goederenvervoer komen in het plan nog weinig ter sprake. Waar komen distributiecentra, hoe zorg je voor goede bezetting van besteldiensten en afhaalpunten ? Hoe kunnen (ver-)bouwverkeer, afval diensten etc. het wonen, winkelen, werken en recreëren voldoende ondersteunen?	We hebben in de RSU 2040 in paragraaf de paragraaf 5.2.5. Mobiliteit een het onderwerp Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Ook hier geldt dat de RSU een koersdocument op hoofdlijnen is.
109	In 2040 moet Utrecht volgens Zienswijze Provinciale omgevingsvisie, de omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Wat wordt de bijdrage van het RSU aan de klimaatopgave van “Parijs” en de EU, met medeneming van het hierboven genoemde Ontwikkelpad Utrecht Nabij? Hoe wordt aangetoond dat deze RSU past in de energievraag inclusief die voor	In de RSU staan zoekgebieden opgenomen voor duurzame opwekking van energie. We werken samen met de regio aan de Regionale Energiestrategie. We zetten in op het stimuleren van elektrisch vervoer (zie ook het strategisch plan Utrecht laadt op voor 2030).

	mobiliteit, wetende dat een deel van de auto's in Utrecht nog niet electrisch zal zijn ?	
109	Ondanks de door de 10-minutenstad toegenomen mogelijkheden om in de omgeving van de woning te winkelen, werken en recreëren zal er verkeer blijven tussen de nieuwe stadsknopen, randgemeenten en andere knopen in de randstad (denk aan Amsterdam-Zuid, Den Haag, Haarlem, Rotterdam). Dan is het nuttig om de HOV ring aan te sluiten op snelwegen, zodat er in ieder geval in de spits directe snelbusverbindingen naar iedere stadsknoop aan te kunnen bieden. Dit zal ook Utrecht CS ontlasten.	Snelbusverbindingen kunnen goed aansluiten op de te realiseren P+R's in de regio. Zie paragraaf 6.5 van het Mobiliteitsplan 2040 waar deze voorzien zijn. Deze P+R's liggen aan het Wiel met Spaken en nabij op- en afritten van snelwegen. Op delen van het wiel zien wij kansen voor zogenoemde BusRapidTransit systems, die gebruik maken van de snelwegen.
109	Kunt u concreter aan geven hoe u het thema inclusieve /rechtvaardige stad in de RSU hebt getoetst voor alle groepen bewoners en ondernemers in de gemeente en in de regio. Hoe kunnen alle groepen bewoners (denk aan inkomen, handicap of afkomst) profiteren van de voordelen van de 10-minuten stad ? Is er voldoende betaald aanbod voor iedere groep, en wat voor inrichting helpt hen verstandige vervoerskeuzes te maken ?	De "inclusieve stad" is een van de stadsprofielen in de RSU 2040. De inclusieve stad; een stad waarin economische waarde, groei en efficientie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. In het Mobiliteitsplan staat Hoe dit gestalte krijgt wordt nog uitgewerkt. In het mobliteitsplan 2040 is de Visie vervoer voor iedereen opgenomen, waarin de inclusieve stad qua mobiliteit als wat verder is uitgewerkt.
109	Voorts maken we enkele specifieke opmerkingen bij de volgende teksten in de RSU Pagina 5: Dat doen we samen met de regio, de provincie, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad.	Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken, regionale mobiliteitsstrategie etc precies wordt ingericht. UNED heeft een eigen website (www.programma-uned.nl) en een nieuwbrief. Daarin staat actuele informatie ook over participatie.

	Hoe worden bewoners bedrijven, instellingen en overheden uit de regio betrokken ? Hoe worden de afspraken uit het Ontwikkelpad gecommuniceerd? Het ontwikkelpas en de verandering naar meerdere stedelijke knopen gaat voor hen ook nogal wat betekenen. Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als er voldoende mogelijkheden zijn wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen. Welk economisch beleid is er voor nodig om er voor te zorgen dat 50 % van de activiteiten binnen de eigen stedelijke knoop wordt gedaan ? Te denken is aan subsidies voor winkels en bedrijven, en eisen aan huurprijzen en huurvoorwaarden. En hoe wordt geborgd dat dit beleid ook uitgevoerd wordt ? Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als het ook leeft onder de bevolking. Wat zijn de plannen om vanuit de huidige kracht bewoners en ondernemers te helpen deze beweging te maken ?	De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vormen de inzet van de stad voor de regionale programma's. De RSU 2040 gaat uit van de kracht en de kwaliteiten van de stad. In de reactienota staat wat al is gedaan op het gebied van participatie en communicatie. Bij de verdere uitwerking van de RSU2040 in ruimtelijke plannen etc. worden inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Hiervoor we het participatiebeleid en de participatieleidraad van de gemeente.
110	Graag vestig ik uw aandacht op het goederenvervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht moet brede aandacht komen voor de noodzakelijke bereikbaarheid voor goederenvervoer in de stad. Bevoorrading van de stad is een essentieel onderdeel van de maatschappelijke ontwikkeling van een stad en het welzijn van de bewoners. Te vaak komt het voor dat goederenvervoer wordt vergeten en koppelkansen met andere vervoersstromen/modaliteiten, bijvoorbeeld OV+ Goederen Hubs, over het hoofd worden gezien en in vervolguitwerking van programma's en plannen niet voorkomt. Juist het benoemen in visie documenten garandeert aandacht en uitwerking voor logistieke vraagstukken in de gemeente.	We zijn het met u eens. In de definitieve versie van de RSU wordt goederenvervoer specifieker verwerkt. In meer detail zal dit ook uitgewerkt worden in het Mobiliteitsplan.

111	In reactie op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 het volgende. DePlaatsmaker en De Nijverheid hebben de afgelopen 3 jaar in het Werkspoorgebied tussen de Nijverheidsweg en Nijverheidskade ruim 5.000 m2 ateliers, werkplaatsen, culturele (oefen)ruimtes en creatieve werkplekken gecreëerd. Dit sluit aan bij de visie die voorligt aangaande het Werkspoorgebied en de ambitie van de gemeente Utrecht en voorziet in de behoefte dat er een groot tekort is aan betaalbare creatieve werkplekken. Overigens vinden wij de stadsbrede ambitie aangaande het realiseren van creatieve werkplekken in de RSU niet tot zijn recht komen maar hier reageren wij op in een aparte reactie met andere creatieve huistvesters. In de RSU wordt de ambitie om het Werkspoorgebied verder uit te bouwen als creatieve broedplaats ook onderschreven. Wij staan hier volledig achter. Vooral ook omdat dit gebied één van de weinige plekken is waar dit nog kan. Om deze ambitie waar te maken is het van groot belang dat rond en in dit gebied geen (extra) woningbouw komt. Ten eerste is de huidige geluidszonering van groot belang gezien veel activiteiten die bovenmatig geluid produceren. Ten tweede zal dit de grondprijzen opdrijven waardoor er geen ruimte meer is voor (betaalbare) creatieve werkplekken. In de huidige plannen is op pagina 138/139 bij Noordwest aangegeven onder punt 11: Transformatie bedrijventerrein tot: Nieuwe verdichting: gemengd stedelijk milieu. Dit biedt dus de mogelijkheid tot wonen. Wij zijn van mening dat het hier realiseren van woningbouw een grote bedreiging vormt voor het Werkspoorgebied en in het bijzonder voor De Nijverheid en de Havenloods/tuin (DePlaatsmaker). Het zou het Werkspoorgebied dan ook ten goede komen deze locatie	Wij onderschrijven uw standpunt om het werkspoorterrein te behouden als werkterrein, woningbouw niet toe te staan en het terrein uit te bouwen als creatieve broedplaats. Deze ambities zijn als zodanig omschreven in hoofdstuk 6.2. De tekst onder punt 11 (pagina 138) waar u naar verwijst gaat om een strook bedrijvigheid in de Schepenbuurt. De intentie binnen RSU en visie Werkspoorkwartier is om een deel van het bedrijventerrein Scheepenbuurt te bestemmen tot woningbouw. Dit betreft slechts een relatief kleine strook aan de Cartesiusweg. De rest van de locatie valt binnen milieucontouren van bedrijven op Lage Weide en Werkspoorkwartier zelf. De RSU gaat van het principe uit dat we bedrijvigheid de ruimte willen blijven bieden binnen de bestaande milieucontouren.

	specifiek op te nemen als creatieve bedrijvigheid en mee te nemen onder punt 14 van pagina 138. Naast het vergroten van de kans de bestaande creatieve werkplekken/broedplaatsen in het Werkspoorgebied te behouden voor de toekomst, biedt het ook de mogelijkheid hier rond de 20.000 m2 creatieve bedrijvigheid te realiseren. Dit zou een hele mooie stap zijn kijkend naar de groeibehoefte van 80.000 m2. Bij deze het verzoek de RSU op dit punt aan te passen en te kiezen voor: 'Nieuwe verdichting, werklocatie' en dan bij voorkeur specifiek t.b.v. creatieve werkplekken. Wij vernemen graag uw standpunt in deze en komen wij onze visie graag toelichten.	
112	De reactie betreft een specifieke locatie nabij de admiraal Helfrichlaan en de Overste Den Oudenlaan. Inspreker heeft plannen voor de ontwikkeling van de locatie met een aantal gebouwen. In de RSU wordt deze locatie als nieuwe locatie voor veldsport aangeduid. Dit zit de beoogde woningsbouwontwikkeling van inspreker in de weg.	De RSU is een stedelijke ruimtelijke koers van de stad. Voor deelgebieden is ingegaan op de verschillende opgaven, maar uitsluitend op hoofdlijnen. Zoals u wellicht weet is de gemeente bezig een onderzoek te starten naar de herontwikkelingsmogelijkheden van sportpark Nieuw Welgelegen. Dit onderzoek is echter nog niet gestart en de ideeën van sportvereniging Zwaluwen (één van de gebruikers van het sportpark) zullen we daarbij betrekken. De opgave is om daar de veldsportcapaciteit uit te breiden. Dat vraagt om een goede afstemming met omliggende potentiële ontwikkelingen en eigenaren. Wij gaan daarom graag het gesprek daarover met u aan. Op die manier kan er een integrale afweging komen van de verschillende (stedelijke) opgaven in het gebied. Naast de opgave voor wonen is er namelijk ook een opgave voor sport, groen, zorg, etc.
113	Bij deze geven we graag een inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, dat wil zeggen, op een onderwerp dat op zich maar een klein detail is in het geheel van de RSU, maar voor ons als	De RSU bevat de ruimtelijke strategie van Utrecht op hoofdlijnen en geeft niet de exacte invulling voor specifieke projecten of van bijvoorbeeld (het bebouwen van) parkranden. In algemene zin geldt dat veel

bewoners van Overvecht toch van wezenlijk belang: het voornemen de parkranden in Overvecht te bebouwen.
Wij als omwonenden van het park aan de Papyrusdreef kwamen er in december 2020 bij toeval achter dat de Werkplaats al een half jaar eerder, in mei 2020, een document had gepubliceerd, het Startproduct, met daarin opgenomen (in Deel B: Buurtprofielen) een plattegrond waarop bebouwing stond geprojecteerd van ons park aan de Papyrusdreef, alsmede van andere delen van Park de Gagel. Wij als direct betrokken omwonenden waren daarover niet geïnformeerd. In 2007/2009 was er in het kader van het gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt ook sprake van een voornemen ons park te bebouwen, maar na een bewonersconsultatie besloot de toenmalige projectgroep het college te adviseren niet te bouwen in ons park. Dit is vervolgens ook als zodanig bekrachtigd met de vaststelling van het gebiedsplan door de gemeenteraad op 19 november 2009. Naar aanleiding van de nieuwe bouwplannen van de Werkplaats hebben wij vervolgens in december 2020 een brief geschreven aan de Werkplaats en aan gemeenteraadsleden. Dat heeft geleid tot een gesprek met de Werkplaats, waarin ons werd verteld dat de betreffende plattegrond slechts indicatief bedoeld was, een voorlopige verkenning van de mogelijkheid de parkranden te bebouwen. Tevens was onze brief mede aanleiding voor de raadsmotie M22 ‘Geen groen voor poen 3.0 in Overvecht’ van 21 januari 2021, waarin de raad aangaf het ‘onwenselijk’ te vinden ‘om bij eventuele nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande - waardevolle - groen aan te tasten’.
Dat gaf ons de indruk dat de kwestie van het bebouwen van de parkranden op zijn minst nog volop in discussie is, in het gesprek zowel met bewoners van Overvecht, als tussen gemeenteraad en college.
Vervolgens kwamen wij er achter, opnieuw per toeval, dat in de RSU echter al wordt voorgesorteerd op bebouwen van de parkranden. In paragraaf 6.3 Overvecht staat op p. 140 onder het kopje ‘Opgaven parkranden van Overvecht op dit moment niet direct zijn verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten.
De RSU bevat geen vastomlijnde plannen om uit te voeren. De verdere uitwerking van gebieden gebeurt in andere processen. Bij alle ruimtelijke plannen geldt dat een participatie- en inspraakproces doorlopen wordt. Daarin komt de afweging zoals u die beschrijft aan de orde.
Zoals aangegeven in de RSU is de richting binnen alle buurten van Overvecht het realiseren van wijkverbetering door middel van onder meer een betere woningdifferentiatie en meer menging verschillende functies. Groen in de wijken en in het bijzonder de bestaande hoofdgroenstructuur is daarbij van groot belang, zoals ook in deze RSU beschreven. Binnen de aanpak Samen voor Overvecht werken we verder met veel partners en bewoners intensief aan het verbeteren van de wijk.

Overigens is het Startproduct van Werkplaats Overvecht door hen opgesteld. Zij hebben dit gedaan op basis van hen van wijkontwikkelingen in andere steden en hun kennis van de wijk Overvecht. Het bevat nuttige ideeën voor de wijk Overvecht, maar is niet een gemeentelijk document.

voor Overvecht tot 2040’ vermeld: ‘Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden [vetgedrukt door ons].’

De term ‘versterken parkranden’ wordt hier geplaatst in het kader van de verdichtings- en mengingsopgave van Overvecht, en laat zich daardoor, mede met de voorlopige schets van de Werkplaats in het achterhoofd, moeilijk anders lezen dan als ‘bebouwen van parkranden’. Daarbij is in de tekening op p. 143 het zogenoemde groene raamwerk getekend. Daarbij valt op dat niet al het bestaande groen als zodanig op de tekening gemarkeerd staat. Zo is de noordelijke lob van het Gagelpark, waar ons park aan de Papyrusdreef deel van uitmaakt, over de gehele lengte op zijn smalst getekend. Natuurlijk is deze tekening slechts indicatief en grofmazig, maar het laat een interpretatie open waarbij de bredere delen, hoeken en uitsteeksels niet tot het groene raamwerk gerekend worden en dus bebouwd kunnen worden. De indicatieve, voorlopige schets in het Startproduct van de Werkplaats heeft laten zien hoe dit uiteindelijk zou kunnen worden ingevuld: bebouwing in het Gagelpark op plekken die nu op een andere wijze goed gebruikt worden, zoals het spetterbadje, de Johan Cruijff Court, de Voedseltuin, het voetbalveld en ons park aan de Papyrusdreef.
Kortom, hoewel bouwen in de parkranden op zijn minst omstreden is, zowel onder bewoners als in de gemeenteraad, en het laatste woord daar nog niet over is gezegd, lijkt het erop dat in het concept van de RSU de keuze al gemaakt is om de parkranden te bebouwen. Bewoners zijn bij deze keuze niet betrokken, en het is de vraag hoeveel ruimte dit nog laat voor inspraak verderop in het traject. Deze passage in het RSU suggereert dat er misschien nog wel te praten valt over het ‘hoe’ en het ‘waar’ van bouwen in het park, maar dat de

vraag ‘óf’ met de vaststelling van de RSU een gepasseerd station is. De RSU is immers bedoeld als richtinggevend en bepalend document voor allerlei ontwikkelingen in ook onze wijk, onze buurt en ons park. Het Omgevingsprogramma en de plannen van de Werkplaats zijn daar in principe slechts een uitwerking van, en bij het ontwikkelen daarvan zal men zich dan kunnen beroepen op deze passage over bouwen in de parkranden van de dan door de gemeenteraad goedgekeurde omgevingsvisie zoals neergelegd in de RSU.
Daarom pleiten we ervoor de term ‘versterken parkranden’ in het kader van de beschreven verdichtingsopgave te laten vervallen, en in de tekening het bestaande groen duidelijker te markeren. Zo niet, dat wil zeggen, als het voornemen de parkranden te bebouwen toch in de RSU zal worden vastgelegd, dan kan en mag dat niet gebeuren zonder uitvoering beraad in en een besluit daartoe van de gemeenteraad, voorafgegaan door een degelijk participatie- en inspraaktraject met en voor bewoners. Daarbij dient dan een goede afweging gemaakt te worden tussen de winst aan woningen, en het verlies van de sociale en ecologische functie van het groen ter plaatse. Dán pas kan het resultaat van die afweging in een omgevingsvisie zoals de RSU2040 worden opgenomen.
Hartelijk dank voor uw aandacht voor onze reactie.

114

Hieronder mijn inspraakreactie op de RSU 2040
Leefbaarheid van de groeiende stad waarborgen
De tekst in het Voorwoord (blz. 5) "Hoe gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is", de "leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen" en in de Samenvatting nog "Gezond stedelijk leven voor iedereen versterken", "De menselijke maat in de stad bewaren" en "Hoe voldoende ruimte geboden kan worden om Utrecht moet een gemêleerde stad blijven met ruimte voor iedereen en groene gebieden voor iedereen. Dat is de ambitie van de RSU.

Vraag 1,2 en 3
De visie van de RSU (de 10 minuten stad) gaat er van uit dat voorzieningen voor dagelijks gebruik dichtbij beschikbaar zijn. Daardoor beperken we de mobiliteitsstromen binnen de stad en dus ook de druk

veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad". Deze teksten stemde mij optimistisch.
Ook schrijft u in de RSU 2040 (blz. 34) "Hoogbouw is geen doel op zich" en veelvuldig kom ik de zin tegen "Het waarborgen van de menselijke maat".
In de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen
De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit.
Mijns inziens is de menselijke maat straks in de compacte stad Utrecht ver te zoeken. En daarbij de bestaande omliggende wijken zwaar te belasten door vele fietsers door goed functionerende wijken te sturen.
Zeker in de immens vol te bouwen wijk 'Merwede' is het onmenselijk vele bewoners zo op te hokken. Het is niet realistisch de particuliere auto bijna geheel uit het staatbeeld en de stad te verbannen; ook al blijven invalide parkeerplaatsen bestaan. Het is een utopie te denken dat het allemaal in de stad past!
Advies: De niet eenzijdige woningbouwprojecten zouden beter over de stad moeten worden verspreid en vergeet daarbij de randen van de stad en buitengebieden van de stad niet.
Voorkomen moet worden dat Utrecht een stad wordt van alleen yuppen, expats, ouderen en studenten, Utrecht moet een stad blijven waar ook gezinnen met een middeninkomen en kinderen prettig kunnen blijven wonen.
Advies: Zorg ervoor dat Utrecht een gemêleerde stad blijft met ruimte, ook groene ruimte, voor iedereen.

Vraag1: Hoe voorkomt u dat er teveel mensen in de stad elkaar in de toekomst "niet in de weg" lopen?

op de bestaande stad. Daarnaast verhogen we de kwaliteit van de bestaande stad, onder andere door het toevoegen van groen en herstructurering van de bestaande straten. In de RSU en het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is het doel niet om de auto's volledig uit het straatbeeld te weren; wel is het doel het autoverkeer niet verder te laten groeien en ruim baan te geven aan voetganger en fietser. Daarnaast verbeteren wij het Openbaar Vervoer. Ook wij vinden dat Utrecht een stad voor iedereen moet blijven; daarom wordt in de RSU ook veel aandacht besteed aan diverse woonmilieus en een rijk aanbod aan voorzieningen.

Vraag 2: Blijft er nog ruimte over om elkaar 'op gepaste afstand' te ontmoeten en te bewegen?
Vraag 3: Is Utrecht in de toekomst 'pandemie proof'?

114

Groen in de stad/Versnippering van groen
Op blz 75 schrift u: "De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving."
"Groene buitenruimte binnen loopafstand van elke woning" en "verbinding met ander groen voor groene ommetjes".
En op blz. 76 dat bij groei van de aantal inwoners ook het groen in de stad moeten groeien.
Uitgangspunten daarbij zijn o.a.: "Minimaal 75m2 groen per woning", "streven naar minimaal 40% groen in ieder buurt als ondergrens", "het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad. Dat stemt de lezer weer vrolijk evenals te lezen op blz, 90: Centrum Stedelijk gebied: De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen.
Ik zet daar wel vraagtekens bij. Gevelgroen is weliswaar groen maar compenseert niet het op 'maainiveau betreedbare groen' in de openbare ruimte.

Door de bouw van extra bruggen over het Merwedekanaal versnippert u juist bestaand groen en verstoort u een goed functionerend plantsoen, kapt u monumentale bomen en ontneemt u veilige speelgelegenheid voor kinderen. Het is geen optie om dat elders buiten de wijk te compenseren. U ontwricht goed functionerende wijken.
Vraag 4: Waarom ontneemt u kinderen een veilige speelruimte door uitbreiding van het fijnmazige fietsnetwerk dwars door bestaande wijken?

vraag 4 en 5: Met het aanleggen van een fiets- en wandelnetwerk wordt een afweging tussen het lokale belang en het belang van het netwerk (verbindingen in de stad) gemaakt.. Specifieke antwoorden over de bruggen Merwedekanaalzone vindt u in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', paragraaf 2.6, 2.7 en 2.8
Vraag 6: Groen is een belangrijk aandachtspunt in de RSU, we hebben zowel aandacht voor de vergroening van de bestaande wijken als het toevoegen van groen in en om de stad.
Vraag:7: De RSU gaat niet in op specifieke plekken voor jongeren om te chillen maar we onderschrijven dat deze plekken er moeten zijn in een stad zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Waar en hoe hangt van de context af. Uiteraard kijken wij naar het beperken van de overlast die dit mogelijk geeft voor de omgeving.

	Vraag 5: Waarom wilt u korte ommetjes realiseren ten koste van bestaand groen in de wijk? Vraag 6: Blijven er nog groene rustige plekken over in de stad voor mensen die niet naar buiten de stad kunnen om rust te zoeken? Vraag 7: Waar kunnen jongeren nog plek vinden om te chillen, zonder overlast te geven voor de buurt?	
114	Woningbouw en woonomgeving In hoofdstuk 5.2.2 (blz. 85) schrijft u dat de gemeente ook een gevarieerd aanbod van woningen wil toevoegen. Waaronder ook grondgebonden woningen en een goede mix van verschillende woningentype en grootte. Advies: Een goede mix van gevarieerde woningen is een goed streven, dat vooral ook in de wijk Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5) gestalte dient te krijgen. Zeker waar het betaalbare middenkoop en midden-huur woningen betreft. Vraag 8: Komen er in de wijk Merwede ook grondgebonden woningen en gezinswoningen in de prijsklasse midden-huur en midden-koop en hoeveel van deze woningen komen er?	In de RSU hebben we een beschrijving gegeven van Utrechtse woonmilieus waarbinnen de verschillende woning-typologieën in verschillende verhoudingen terugkomen. In de inspraakversie zijn deze woonmilieus echter nog niet verbonden aan de grote ontwikkelingen. Dat hebben we alsnog gedaan. Voor de Merwedekanaalzone liggen de omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor aan de raad ter besluitvorming. Hierbij horen ook de visie en afspraken over het woningbouwprogramma voor Merwede.. In het plan Merwede is gekozen om te bouwen in hoog stedelijke dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Het woningbouwprogramma bestaat veelal uit appartementen. Van de 6.000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middel-dure huur en -koop gerealiseerd. Naast variatie in categorie zal er ook variatie zijn in oppervlakte van de woning. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen waaronder gezinnen
114	Wonen en Barcode Borging "planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode". In hoofdstuk 7.4 (blz 187) Sturen en monitoren op implementatie	Het afwegingskader wordt uitgewerkt en via de reguliere bestuurlijke route bij de Voorjaarsnota voorgelegd aan de gemeenteraad.. 9. en 10. Het gaat om grootschalige ontwikkelingen in de stad en de integrale barcode voor de stad. We zullen waarschijnlijk (uitwerking

	van RSU 2040. De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix: (Groeit groen mee? Is mobiliteit gewaarborgd? Lopen voorzieningen in de pas? Indien aan één of twee dimensies niet volledig aan de voorwaarde van de barcode wordt voldaan, kan ontwikkeling niet worden voortgezet wanneer niet voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Periodieke monitoring wordt geconcretiseerd in de Voorjaarsnota 2021. Vraag 9: Hoe worden bewoners betrokken bij het opstellen van regels voor monitoring bij grootschalige ontwikkelingen? Vraag 10: Hoe worden bewoners betrokken bij monitoring?	komt in de implementatiestrategie) de bevindingen jaarlijks aan de raad voorleggen in het Meerjaren Perspectief Ruimte. Bewoners kunnen dit stuk raadplegen.
114	Hardheidsclausule Ontwikkelaars Met private ontwikkelaars in de stad worden overeenkomsten gesloten. Vraag 11: Hoe blijven de voorwaarden gehandhaafd en geconcretiseerd bij eigendomsoverdracht naar andere private partij/ontwikkelaar? Vraag 12: In hoeverre moeten ontwikkelaars zich houden aan de barcode? Vraag 13:Hoe zijn de huurprijzen van sociale- en midden huurwoningen en verkoopprijzen van goedkope en midden koopwoningen geborgd bij eigenaarsoverdracht? Vraag 14: Worden er hardheidsclausules opgenomen in de private overeenkomsten met Ontwikkelaars?	Er wordt een aantal technische vragen gesteld die samenhangen met de (uitvoering van de) woonvisie. Hoewel deze geen directe relatie hebben met de RSU volgt hieronder een puntsgewijze beantwoording: • Binnen het ambtelijk apparaat zijn specialisten aangesteld om overeenkomsten op te stellen en beheren. In algemene zin geldt de regel dat afspraken die met de gemeente zijn gemaakt bij verkoop overgaan naar de volgende eigenaar. • De barcode wordt zowel op stedelijk niveau als op gebiedsniveau uitgewerkt. Vervolgens wordt in de gebiedsontwikkelingen afspraken gemaakt en vastgelegd in een overeenkomst. Dat is het moment en de plek om afspraken te maken en te borgen • Bij nieuwe ontwikkelingen worden afspraken gemaakt over de prijssegmenten van het woningbouwprogramma. Voor de sociale- en middeldure huurwoningen maken we over langere termijn afspraken over maximale huurprijsstijgingen en kunnen via een ket-

		tingbeding deze worden doorgelegd. Voor het koopsegment ontbreekt hiervoor het wettelijk instrumentarium en kan alleen zelfbewoningsplicht en antispeculatie worden vastgelegd. • Hardheidsclausules behoren tot het publiekrecht. In dat opzicht bevatten privaatrechtelijke overeenkomsten geen hardheidsclausules. Er zijn wel bepalingen waarmee partijen op onvoorziene omstandigheden kunnen reageren.
114	Waterlinieweg als stadsboulevard U schrijft dat de Waterlinieweg meer onderdeel uit wil laten maken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route. Vraag 15: Is het de bedoeling dat de onderdoorgangen bij 't Goylaan en Stadionplein gehandhaafd blijven?	De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht: • Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken • Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en ’t Goyplein • Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur • Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.
115	Zienswijze Parkmanagement Lage Weide en Industrievereniging Lage Weide Utrecht, 10 maart 2021 Op 27 januari 2021 is de RSU gepubliceerd. Op 16 februari heeft er een online informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarna er tot en met 10 maart gelegenheid was om een zienswijze in te dienen. Voor-	

eerst merken wij op dat deze termijn te kort is om met een goed weloverwogen standpunt te komen, dat goed is afgestemd met besturen en ondernemers. Desalniettemin maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen om onze voornaamste vragen te stellen en zorgen te uiten.
Platform Ondernemend Utrecht heeft mede namens Lage Weide een zienswijze ingediend. Strekking van deze zienswijze is dat de alle ambities in het plan voor de onderwerpen woningbouw, werkgelegenheid, recreatie/groen en opwekking duurzame energie te hoog gegrepen zijn in relatie tot de beschikbare ruimte en middelen van de gemeente Utrecht. In aanvulling op deze zienswijze, zullen wij in dit stuk een aantal punten aanstippen die specifiek op Lage Weide betrekking hebben.
Ten eerste Voordat we onze kanttekeningen en zorgen plaatsen, willen we melden dat we blij zijn dat er een RSU komt. Ondernemers hebben behoefte aan zekerheden op langere termijn, want dan groeit de bereidheid om te investeren in de gemeente Utrecht en dat is weer goed voor de werkgelegenheid. Bedrijven kijken veel verder vooruit dan een raadsperiode van vier jaar.
Voorts is Lage Weide verheugd dat de gemeente wil investeren in Lage Weide en eraan wil bijdragen dat het gebied beter benut wordt. Ook zijn we blij dat er vooralsnog geen woningbouwplannen zijn op Lage Weide, al blijft onze zorg over de enorme politieke en maatschappelijke druk om meer woningen te bouwen.
Lage Weide kijkt er naar uit om samen met u bij te dragen aan gezond stedelijk leven. Lage Weide kan als logistieke hotspot een bijdrage leveren aan minder transportbewegingen van en naar de stad.

115

Desalniettemin bevat de concept-RSU een aantal onderwerpen waar wij ons zorgen over maken. Ik zal ze hierna benoemen.
1. Wij zijn bezorgd over 60.000 extra woningen

1. De gemeente kiest met de RSU voor een evenwichtige groei van de stad. Daarbij kiezen we ervoor om de bestaande bedrijventerreinen te

Lage Weide is een bedrijventerrein en op Lage Weide zijn veel bedrijven te vinden die ten dienste staan van de stad, bijvoobeeld
– Bouwbedrijven zoals Oskam en Pouw
– Logistiek zoals DHL, PostNL, CityHub en Coolblue
– Opslagbedrijven zoals De Opslagman en AllSafe
– Horecagroothandels zoals Driessen, Bagels & Beans, Beko
– Vrijetijd en horeca zoals de Boulderhal, De Fabrique, Snowsport Center Utrecht, The Vineyard
– Afvalverwerking bij Suez en Renewi
– Bouwhubs van VolkerWessels en Wits Vastgoedonderhoud
De RSU leidt de groei van het inwonertal niet in goede banen, terwijl dit wel gesteld wordt. Er is alleen maar oog voor de inwoners en dat alle inwoners horeca, winkels, werk en andere voorzieningen dichtbij hebben. De Gemeente lijkt er niet bij stil te staan dat die winkels en restaurants ook bevoorraad moeten worden en dat de inwoners hun pakketjes thuisbezorgd willen krijgen. Maar de Gemeente moet ook niet vergeten dat de bouw van 60.000 woningen en de daarbij behorende hoeveelheid materialen een enorme hoeveelheid transportbewegingen met zich meebrengt. Het kan niet anders dan dat Gemeente in Lage Weide moet investeren. Niet door het centrum van Leidsche Rijn onze kant op te schuiven, maar door te investeren in slimme logistieke hubs, grondstoffenbanken, een logistiek ontkoppelpunt en ruimte om de spullen die voor de stad bestemd zijn op te slaan totdat ze de stad ingaan. Wij horen graag van u op welke wijze deze thema's verbonden worden aan de RSU.

behouden, en er specifiek geen woningbouw toe te staan om ruimte te blijven bieden voor de bedrijven en ondernemers die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de stad.

Wij hebben een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd aan de RSU waarin we op hoofdlijnen ingaan op dit thema. De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor duurzame en schone stadsdistributie.

115

2. Lage Weide hoort ook bij de tienminutenstad
Een prachtige ambitie, dat iedere inwoner in 10 minuten vanaf de woning kan werken, leren en ontspannen. Maar geldt dit ook voor Lage Weide? In de prioriteitenstudie fietsverbindingen hebben de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Anton Geesinkbrug) en een

2. Beide genoemde verbindingen zijn opgenomen in het fietsnetwerk van Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 6.2 van het mobiliteitsplan. Dat betekent dat de gemeente de ambitie heeft om ook deze verbindingen te realiseren en dat deze dus niet in een lade verdwijnen.

	fietsverbinding van Leidsche Rijn naar de Zonnebaan een erg lage prioriteit gekregen, waarmee ze in feite in de bureaulade zijn verdwenen. Onze oproep: haal deze plannen uit de bureaulade en zorg dat Lage Weide hoort bij de tienminutenstad!	
115	3. De gemeente vergeet rekening te houden met ondernemers op Lage Weide Bij het Raadsvoorstel zit een samenvatting van de antwoorden van het bewonerspanel. In tegenstelling tot bewoners hebben bedrijven géén mogelijkheid gehad om vooraf mee te praten over het concept. Daardoor is de RSU eenzijdig. Wij hebben inmiddels een aantal bezorgde ondernemers gesproken in de omgeving van station Leidsche Rijn die graag met u in gesprek willen over hun huidige en toekomstige vestigingslocatie. Ook hopen we dat u dit alsnog rechttrekt door bij de verdere uitwerking van de plannen wel een ondernemerspanel te organiseren. Uiteraard kunt u altijd een beroep op ons doen.	3. We hebben gebruik gemaakt van het bestaande burgerpanel van de afdeling Onderzoek van de gemeente om de mening te peilen over de toekomst van de stad. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Voor ondernemers was er een aparte (digitale) bijeenkomst. We hebben voor alle participatie gekozen voor niveau “raadplegen” Bij de verdere uitwerking ervan in ruimtelijke plannen etc worden ondernemers vanzelfsprekend betrokken.
115	4. De gemeente vergeet haar andere ambities met betrekking tot duurzaamheid in de RSU De Gemeente heeft aangekondigd dat er op Lage Weide een grondstoffenbank moet komen, zodat materialen die vrijkomen bij de bouw in de stad, bewerkt worden en opnieuw gebruikt kunnen worden in de bouw. Dit voornemen staat niet in de RSU. Het is in de huidige omstandigheden al moeilijk om een kavel te vinden, laat staan als de ruimteclaims door de komst van de vele woningen verergeren. Hetzelfde geldt voor de logistieke hotspot. Van de bouwhub van VolkerWessels en een bedrijf als City Hub weten we dat door het bundelen van ladingen, het aantal vracht- en bestelauto’s dat de stad in- en uit rijdt drastisch omlaag kan. Hier valt nog veel winst te behalen, maar daarvoor is wel nodig dat er op lage Weide een bewaakte en	4. en 5. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs onder het kopje Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking er van worden belanghebbenden betrokken.

beveiligde truckparking komt en voldoende mogelijkheden om goederen op- en over te slaan. Wij willen het Logistiek Ontkoppel Punt nieuw leven in blazen en dan in combinatie met vervoer over water en spoor. Wij willen dit plan graag met u uitwerken, want het overbelaste wegennet moet efficiënter benut worden en daarnaast is het zonde dat water en spoor nog steeds onderbenut blijven.
Dus Gemeente, creëer ruimte voor uw eigen circulaire ambities!

5. De gemeente vergeet dat niet alleen mensen, maar ook spullen van A naar B moeten
In de RSU is veel aandacht voor fietsers en voetgangers, maar er staat geen woord in over de bevoorrading van de stad en de ruimte die daarvoor nodig is. Dit moet in de definitieve RSU echt aangepast worden! Wij maken ons zorgen over de vele extra transportbewegingen door de sloop en bouw van alle nieuwe woningen. Recente ervaringen met bijvoorbeeld de Galecopperbrug laten zien dat er maar iets hoeft te zijn, of het leidt tot gigantische verkeersopstoppingen. Met name voor de bedrijven die winkels en horeca bevoorraden en bedrijven die goederen bij particulieren bezorgen is het cruciaal dat zij de stad snel in en uit kunnen. Onze bezorgdheid heeft te maken met planning en de volgorde der dingen. Als de autowegen verstopt raken, zullen meer bedrijven gebruik willen maken van de fiets of elektrische bakfietsen. Maar als de Demkabrug niet eerst wordt aangepakt, is de fiets geen volwaardig alternatief voor de auto. Dus zorg ervoor dat fietsverbindingen eerst op orde komen voordat de hausse aan bouwwerkzaamheden begint. En neem onze angst weg dat de stad totaal onbereikbaar wordt.

115

6. De gemeente vergeet haar ambitie voor vervoer over water
We zijn met de gemeente in overleg om vanaf Lage Weide vervoer over water mogelijk te maken van en naar de stad. Het water is onderbenut ten opzichte van het overvolle wegennet. Door het water beter te benutten, wordt het wegennet ontlast. De RSU zet een grote dikke streep door deze plannen, omdat op de plek van de kades andere plannen worden ingetekend. Als het zo ver komt, is het nooit meer terug te draaien en verspeelt de gemeente een belangrijke kans om de stad bereikbaar te houden.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zullen de verdere besluitvorming over de RSU met veel belangstelling blijven volgen.

6. De gemeente heeft weldegelijk ambities ten aanzien vervoer over water. Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. In het Mobiliteitsplan 2040 kunt u hierover meer lezen.
In de RSU staan nog geen uitgewerkte plannen. Bij de uitwerking komt het belang van de kades voor Vervoer over water aan bod.

116

Energie-U is de Utrechtse energiecoöperatie waarin bewoners zich verenigen die zich inzetten voor duurzame energie en energiebesparing. Wij ijveren sinds 2010 voor de duurzame opwekking van energie van Utrechtse bodem en Utrechtse daken en zijn goed bekend met de kansen, de manieren van verzilveren daarvan, en de obstakels onderweg.

Wij zijn er erg blij mee dat energieopwekking integraal onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van Utrecht in de komende twintig jaar. We zien en waarderen de inspanning van de gemeente om goede zoeklocaties te vinden voor de nieuwe energieopwekking na de projecten en gebieden waar al aan gewerkt wordt. En we zien de goede aandacht die er via de RSU is voor inpassing van energieopwekking in het Utrecht van binnenkort, waar nu al aan wordt gewerkt. We willen de gemeente graag aanmoedigen deze aandacht verder te ontwikkelen via projecten en bieden de hulp van

De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig, waardoor de realisatie van energieopwekking bij Ockhuizen, USP en Voorveldsepolder in fase 2 plaats vindt.

De kaart op p.168 zal hierop aangepast worden.

de alsmaar groeiende groep actieve en initiatiefrijke Utrechters aan om de mooie strategie tot een mooie praktijk te brengen.
We zien ook dat in de RSU vooral de nieuwe energiebehoeften die ontstaan bij de beoogde groei van de stad leidend lijken te zijn bij de omvang van de zoekgebieden:
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af van de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.
We zien in de RSU graag opgenomen dat de energieopwekking via de zoeklocaties weliswaar getalsmatig overeenkomt met het (minimumscenario voor) elektriciteitsgebruik voor nieuwbouw, maar dat de hier op te wekken elektriciteit natuurlijk ook benut kan worden voor de nu bestaande elektriciteitsbehoefte. Is dat mogelijk?

Ook vragen we ons af waarom er een prioritering in zoeklocaties lijkt te bestaan (pagina 167, bij fase 2), die bovendien zou kunnen suggereren dat alleen die gebieden volstaan voor fase 2. Wat ons betreft wordt het ontwikkeltempo vanuit de ontwikkelkansen van energieopwekking op die zoekgebieden bepaald en niet vanuit een fasering op

De RSU heeft betrekking op de hoofdlijnen van ons ruimtelijke beleid. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie. In de visie zal het lokale eigendom van nieuwe energieopwekking een plek krijgen.

andere grondslag. Kan dit opgenomen worden? De praktijk leert namelijk dat ontwikkeling van energieopwekking nog geen regulier werk is en niet zomaar gepland kan worden.

Ook lijkt de kaart bij fase 2 (pagina 168) te suggereren dat op de genoemde locaties hier alleen zonnestroom wordt geproduceerd en geen windstroom, waar de kaart op pagina 114 wél de eerder genoemde ruimere opwekmogelijkheden laat zien. Kan de kaart op pagina 168 verbeterd worden?
Verder vragen we aandacht voor de wijze van totstandkoming van alle nieuwe energieopwekking. Wij stellen voor om dit via de principes van Utrecht Maken We Samen te doen, teneinde het vereiste uit het Klimaatakkoord, tevens gemeentebeleid, van ten minste 50% lokaal eigendom op een goede wijze te realiseren.

Ook stellen we voor om de ten minste 50% lokaal eigendom van de nieuwe energieopwekking in de RSU op te nemen.

Kunnen deze voorstellen gehonoreerd worden?

117

Bij deze wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de gedachtenvorming rondom, en uiteindelijk vaststelling van, praktisch beleid rondom Tiny Houses in de RSU 2040. Mijn bijdrage is erop gericht dat de gemeente extra ruimte in haar plan moet opnemen voor Tiny Houses, en dan specifiek in Leidsche Rijn. En dan specifiek op die plekken die nu particulier grondbezit zijn.
Wie ben ik? Mijn naam is Xander Coolen. Ik ben 9 jaar actief geweest (waarvan 6 jaar als voorzitter) van de wijkraad Leidsche Rijn. In het kader van de Lintenregeling heb ik mijn eigen woning kunnen splitsen en een nieuwe duurzame woning kunnen bouwen, waarmee er een

De RSU geeft de strategische ruimtelijke koers voor de stad voor 2040. Deze koers zal verder in de gebieden zijn uitwerking gaan krijgen. Daar wordt ook de keuze voor woningtypologie of concept gemaakt. Hoewel Tiny houses van zichzelf een bescheiden omvang hebben is er relatief veel ruimte nodig om ze op een grote schaal een plaats in de stad te geven. Het aantal tiny houses per hectare is laag. Dat verhoudt zich niet vanzelf met de grote opgaven zoals die in onze barcode in beeld is gebracht. Daarnaast is de groep woningzoekende

extra woning is toegevoegd aan het bestand in Leidsche Rijn. Als ondernemer en actief bewoner ben ik door vele mensen benaderd die mij hebben gevraag mee te helpen met de ontwikkeling van hun particulier bezit, met als doel hun kavel te splitsen dan wel woningen toe te voegen Vanuit die ervaring heb ik een visie over de bouw in Leidsche Rijn en de kansen om meer duurzame wooneenheden, voor mensen uit de wijk en/of met een lager bestedingsniveau,ingepast in de bestaande omgeving. Maar ook persoonlijk merk ik dat onze beide zoons (18 en 21) geen kansen zien om in de wijk te gaan wonen omdat er domweg geen ruimte is voor starters. Daarom wil ik dat de RSU expliciet ruimte maakt voor Tiny Houses.
Wat is mijn visie? Al in 2009 werd er in de gemeenteraad besloten dat bij eventuele bouw in de polder er 39,6% huurhuizen in een bepaalde prijsklasse gebouwd moesten worden. Mijn punt is die ‘schijnzekerheid’ wel fijn is voor het bepalen van het beleid maar niet altijd past bij de realiteit van vandaag. Tijdelijke invulling van grond, wijziging van bestemming, als stad wil je soms zaken veranderen. 2009 is anders dan 2021, net zoals 2040 anders zal zijn als 2030. Mijn punt is dat de RSU2040 dichtgetimmerd lijkt te zijn. Er is weinig ruimte voor experimenten. En als we nu de plannen voor de RSU2040 vastleggen dan is het slim om trends, wensen en verwachtingen die nu spelen daarin ook op te nemen. En een daarvan is de snelle groei van Tiny Houses: de wens om met een kleine footprint dicht bij de natuur te kunnen wonen. Dat kan met Tiny Houses. Laten we daarom in de RSU2040 ruimte voor experimenten oppakken, en dan specifiek voor Tiny Houses Je zou als gemeente plekken kunnen invullen waar Tiny Houses gebouwd kunnen worden. In de RSU2040 lees ik daar niets over. Je zou ook Tiny Houses als ‘tijdelijke’ invulling een plek kunnen geven. Zodat ze bijvoorbeeld 5 jaar op plek 1, 5 jaar op plek 2 en 10 jaar op plek 3 staan. Zo kan je in 20 jaar woningen toevoegen die meegroeien met de stad Maar wat vooral een optie is, is dat je nu ook die een tiny house zoekt beperkt (afgezet tegen regulier woningzoekenden). Waar we wel mogelijkheden zien is als tijdelijke invulling. In de uitwerkingen kunnen we deze overweging meenemen.

De bestaande linten en het bestaande groen wordt steeds belangrijker nu de gemeente Utrecht op knooppunten wil verdichten. Het idee is dat de verdichting van Utrecht met die 60.000 nieuwe woningen bij vervoersknooppunten gaat plaatsvinden. Het is niet de bedoeling dat deze verdichting plaatsvindt in de zeer waardevolle groenstructuur en bestaande linten, Voor de biodiversiteit, infiltratie en tegengaan van hittestress is het belangrijk dat juist dit soort grote groene percelen behouden blijven.

Bij toevoeging van Tiny Houses wordt wellicht maar een gering percentage van deze groene omgeving verhard, maar om de zonnepanelen die nodig zijn om de woningen zelfvoorzienend te maken effectief te kunnen laten functioneren moeten wellicht bomen gekapt worden, dat is niet de bedoeling.

Op deze locatie willen we daarom geen verdichting toestaan. Behoud van groen heeft hier de hoogste prioriteit.

Tiny Houses kan bouwen of tijdelijke toestaan op plekken in de stad waar particuliere grondeigenaren extra ruimte willen verkopen dan wel verhuren. Daarmee kunnen we een honderdtal extra woningen toevoegen alleen al met de eigenaren die ik vertegenwoordig.

Wat is mijn vraag?
Ik spreek namens een aantal eigenaren van woningen in Leidsche Rijn: En dan specifiek op de Groenedijk 30. Verder op de Smalle Themaat (twee adressen) en Alendorperweg (twee adressen) die graag zien dat er op hun kavel de mogelijkheid voor het bouwen van Tiny Houses wordt geboden. En dat past ook in de uitgangspunten van de visie die jullie gedeeld hebben:
En (zo) zorgen we voor een betere verdeling en kwaliteit in het aanbod van woningen.
en
Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.

De gemeente wil dus groene woningen, woningen die (en daar is een tekort aan nu en in de plannen van de RSU) kleiner zijn en voor starters en alleenwonenden aantrekkelijk zijn. Dus Tiny Houses zou ik zeggen.
Wat eigenaren van de grotere kavels in Leidsche Rijn willen, wat past in de visie van de RSU2040, maar wat nog niet mogelijk is in het beleid is dus het creëren van plekken voor Tiny Houses Een Tiny House kost tussen de 20000 en 120000 euro. In deze tijd is dat een bedrag dat de meeste starters kunnen betalen. Als we particuliere grondeigenaren de ruimte geven om hun grond tijdelijk (bijvoorbeeld 10 jaar) of definitief als ruimte voor Tiny Houses te bestemmen dan
slaan we een paar vliegen in een klap: meer woningen, duurzame woningen en woningen voor starters. Zonder daarbij de reeds bestemde

	ruimte aan te hoeven passen Graag zou ik daarom in de RSU2040 locaties willen zien waar we in Leidsche Rijn Tiny Houses kunnen realiseren. In de bijlage kun je zien wat voor een Tiny Houses we zouden willen maken op de Groenedijk 30 en waar deze Tiny Houses kunnen komen Met de meeste politieke partijen is dit concept besproken en de overall reactie was dat men dit graag mogelijk gemaakt ziet worden in de deze wijk. Mochten jullie nog vragen hebben aarzel dan niet om contact met mij op te nemen.	
118	MKB-Utrecht, VNO-NCW Provincie Utrecht, Bedrijvenkring Carthesius, Business Eiland Utrecht, Vereniging Parkmanagement Papendorp, Parkmanagement Lage Weide, Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht, Kantorenpark Rijnsweerd, Centrum Management Utrecht, BIZ vereniging Woonboulevard Utrecht Inleiding Op 27 januari 2021 is de concept-RSU gepubliceerd. Het Utrechtse bedrijfsleven heeft op 16 februari 2021 een online toelichting gekregen op de RSU 2040. Gezien de uiterste inspraakdatum van 10 maart 2021 is dit een te korte periode om tot een zorgvuldige gedetailleerde inhoudelijke reactie te komen. Graag zien we naar de toekomst toe dat er in de processen meer ruimte in de plannings-, besluitvormingsprocessen wordt ingericht om de inbreng van het bedrijfsleven de plek te geven die het verdient (lees inhoudelijk overleg/inbreng voor besluitvorming, voor de presentatie van plannen voor inspraak). In dit stuk beperken we ons daarom tot een beperkt aantal zaken waarvan wij van mening zijn dat in het vervolg van de verdere totstandkoming van de RSU 2040 en de uitvoering daarvan, meer aandacht aan moet worden besteed.	We nemen uw advies ter harte. Het participatieniveau was “raadplegen”De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Bij de verdere uitwerking ervan wordt uiteraard (ook) het Utrechtse bedrijfsleven betrokken.

118	Blij, maar met aandachtspunten We zijn blij dat deze ontwikkelingsvisie geschreven is. Het bedrijfsleven herkent en erkent de uitdagingen van de gemeente Utrecht. Over die uitdagingen heeft het bedrijfsleven behoefte aan duidelijkheid en consistente ontwikkeling over langere tijd. Haar investeringstermijn gaat over een veel langere periode dan de 4 jaar cyclus van de Utrechtse politiek en de wisselingen in beleid waar dat in resulteert. Continuïteit in beleid voor lange tijd is cruciaal voor een dergelijke ontwikkelvisie. Voor een goed vestigings- en dito arbeidsmarktklimaat is het cruciaal dat er verre, maar duidelijke stippen op de horizon zijn. Het concept lijkt met grote inzet en ambitie tot stand gekomen te zijn. Hiermee komt meteen de kracht en de beperking daarvan naar voren. Er worden erg veel thema's en ambities benoemd die apart bekeken de moeite waard zijn. Gepoogd wordt dat allemaal in een zodanige balans te brengen dat wonen, werken, ontspanning, opwekking duurzame energie en mobiliteit allemaal kunnen groeien binnen -nagenoeg- dezelfde oppervlakte als vandaag. Wij vragen ons sterk af of dit reëel is (andere reacties onderschrijven ditzelfde punt).	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei, met daarbij zoals u noemt al die functies die daarbij horen: wonen, werken, ontspanning, energie en mobiliteit. Dat doen we zoveel mogelijk binnen de bestaande stad. Op plekken die nu relatief extensief gebruikt worden, zien wij mogelijkheden om deze beter te benutten. We weten ook dat we voor met name de opwekking van duurzame energie en de behoefte aan ontspanning niet geheel zelfstandig als gemeente in die ruimtebehoefte kunnen voorzien. Daarom neemt de gemeente deel aan diverse regionale trajecten (het RES en REP) waarin de verschillende ruimtebehoeftes op regionale schaal worden afgestemd.
118	Spanningsveld wonen/ondernemen & werken/werklocaties Zo zien we bijvoorbeeld een groot spanningsveld in de ambities van Wonen, Ondernemen/werken/werklocaties en de groei van beiden. Beide ambities ten volle waarmaken lijkt gezien de beperkte ruimte in Utrecht onmogelijk. Vooral de grote politieke en publieke druk om wonen ten koste van alles te prioriteren is een probleem. Het bedrijfsleven ervaart onvoldoende ruimte om in dat speelveld haar plek in voldoende mate veilig te stellen. Individueel met partijen en gebieden overleggen helpt, maar moet eerder en structureel worden opgestart en het totale plaatje en de onderlinge afhankelijkheden moeten ook meegenomen worden. Daar valt nog veel te winnen. Dit blijkt onder	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. In de RSU wijzen we een aantal werklocaties aan die specifiek bestemd zijn voor werkgelegenheid, en waar nadrukkelijk niet gemengd wordt met wonen. In de rest van de stad streven we naar een evenwicht tussen de verschillende functies uit de barcode, waaronder werkgelegenheid. Bij de verdieping op de uitvoeringsstrategie wordt meer invulling geven aan (het tot stand komen van) dit afwegingsproces.

meer uit het feit dat de gemeente met een enquête de plannen al in een vroeg stadium heeft getoetst bij een bewonerspanel. Echter, een vergelijkbare uitvraag bij het bedrijfsleven is niet door de gemeente op touw gezet. Mede hierdoor roept de RSU bij ons veel vragen op:
• We missen in het stuk een kader tot afweging van prioriteiten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de plannen in de uitgesproken balans worden uitgevoerd?
• Want wat bijvoorbeeld te doen als de landelijke overheid meer eist t.a.v. wonen gekoppeld aan landelijke financiering die noodzakelijk is? Gaat dat dan ten koste van de ruimte voor bedrijven?
• Een ander issue is regelgeving. Bijvoorbeeld wat is belangrijker een stikstofnorm, of de ontsluiting van een wijk, bedrijventerrein of het bouwen van huizen? Dilemma's waar wat mee gedaan moet worden wanneer zaken verder worden uitgewerkt.

118

Mobiliteit
In de uitvoering van al de plannen speelt volgorde van uitvoering een belangrijke rol. Met name bij mobiliteit is dat van zeer groot belang. Utrecht kent een enorme mobiliteitsuitdaging. De gepresenteerde aanpak is nu onvoldoende te beoordelen, maar zeker is dat het tempo van uitvoeren en beschikbaar komen/zijn van mobiliteitscapaciteit extreem belangrijk is om te voorkomen dat Utrecht niet totaal op slot gaat. Gezien dit belang stellen we een toetsing van plannen en uitvoering voor op een te bepalen tijdscriterium van deur tot deur ongeacht het gebruik van de verschillende mobiliteitsvormen. We zien namelijk volop knelpunten die alle aannames naar de prullenbak verwijzen wanneer die manifest worden. Het 10 minuten criterium in de RSU vinden we een uitstekend instrument. Pas iets dergelijks nu ook toe op vracht- en woonwerkvervoer. Het zorgt voor een perfecte toetsing ongeacht de gebruikte (combinatie van) vervoersmodaliteiten. En Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden moet Utrecht bereik blijven. Een afweging welke projecten tegelijkertijd in uitvoering worden genomen is daarom belangrijk. Dat doet de gemeente voor alle projecten. Voor de grote projecten doet de gemeente dat in het samenwerkingsverband Goed op weg, samen met andere overheden in de regio. Hinder tijdens werkzaamheden is echter niet te voorkomen. De inzet is echter om deze te beperken. Om overlast tijdens werkzaamheden te beperken zorgen we in veel gevallen voor omleidingsroutes. Een tijdscriterium voor alle mobiliteitsvormen van deur tot deur lijkt ons onwerkbaar.

	daar waar de toetsing ongewenste situaties bloot legt zorg dan voor een vangnet van extra financiering. Onze vrees is namelijk dat in de uitvoering praktische problemen en kostenoverschrijding veel zullen voorkomen. De tramlijn is daar een goed voorbeeld van.	
118	Wat wij willen Samengevat zien we RSU 2040 graag versterkt op een aantal zaken waarvan de belangrijkste zijn: • Inbreng. Utrechtse werkgevers(organisaties) willen betrokken worden in de aanloop tot besluitvorming en de uitvoering van plannen. • Haalbaarheid & betaalbaarheid. Wij zijn van mening dat RSU 2040 mooie ambities heeft maar te veel uit gaat van een theoretische ideale wereld die in de praktijk niet uitvoerbaar zullen blijken te zijn. Bijvoorbeeld: o Mobiliteit in relatie tot ruimte, financiën, beschikbaarheid capaciteit en (stikstof)normen. o Ruimte, de ambities t.o.v. behoefte lijken groter dan de beschikbare ruimte als ingetekend. Hierbij ontstaan tegengestelde belangen zoals wonen en ondernemerschap. o Economische haalbaarheid en economische consequenties zijn erg belangrijk, graag zien wij onderzoek hiernaar als vast onderdeel van de plan- en besluitvorming. • Bereikbaarheid De gemeente Utrecht heeft als doel dat de inwoners binnen tien minuten per fiets/voet/ov bij werk, woning, school of winkels kunnen komen. Een dergelijke doelstelling willen wij graag opgenomen zien in de plannen alleen dan voor woon-/werk- en vrachtvervoer. Bereikbaarheid is op bijna alle ambities cruciaal. Meer duidelijkheid over de invulling van het vervoer van vracht en bouwmateriaal is gewenst. Met name het gebruik van OV en water als vervoersmodaliteit	Zie hierboven

	• Duidelijkheid & integraliteit. Wat wordt het proces van uitvoering en het managen daarvan (19 jaar)? Gebeurt dit als B&W gezamenlijk of op portefeuille niveau? Hoe ver in de toekomst en welke uitgangspunten worden hard vastgelegd? Afhankelijkheid De ambities in de RSU zien wij alleen gerealiseerd worden als elkaar rakende ambities integraal onderdeel zijn van aangrenzende dossiers. Bijvoorbeeld binnen mobiliteit fietsverbindingen, OV, stimuleren emissievrij vervoer over weg / water en parkeren, maar ook bij de grote thema's. Nieuwe woningen voor alleen 2x modaal of universitair opgeleiden zijn niet voldoende. Betaalbare woningen in de buurt van werk zijn hard nodig ook voor mensen met een minder grote portemonnee. Belangrijk dat die er komen, maar zonder passend vervoer, onderwijs en stageplekken zal de som der delen niet brengen wat we willen realiseren. Een goede balans, ook tussen woon- en werklocaties, is essentieel en mag meer aandacht krijgen.	
118	Graag gaan we als in Utrecht gevestigde werkgevers(organisaties) met de gemeente Utrecht het gesprek aan over de RSU 2040. In veel gevallen werken we niet alleen in Utrecht, maar wonen wij en onze medewerkers met veel plezier in onze stad. We zijn dan ook zeer betrokken bij de toekomst die meer omvat dan alleen maar ondernemen. Die positieve betrokkenheid verdient een stevigere plek in besluitvorming en uitvoering, zeker wanneer in acht genomen wordt dat werkgevers en hun bedrijven/organisaties veel van de financiën moeten verdienen waar alles straks mee moeten worden betaald. Wilt u met ons afspraken maken over een overlegstructuur waarin wij samen zoveel mogelijk ambities uit de RSU realiseren? Wij kijken uit naar uw antwoord.	Fijn om te horen dat u zich zo betrokken bent en voelt bij de stad. We maken graag afspraken met de belangrijkste werkgeversorganisaties in de stad voor een overlegstructuur op de belangrijkste ruimtelijk-economische dossiers, zodat we elkaar op de goede momenten blijven spreken rondom het opstellen van strategische visies en plannen. We zullen daartoe het initiatief nemen.

119

Namens de partners op het Utrecht Science Park reageer ik graag op de RSU.
Graag pakken wij samen met de (gebieds)partners met de gemeente en regio de uitdaging op om de werklocatie Utrecht Science Park verder uit te werken. Daarbij kan de diversiteit van het gebied niet voldoende worden benadrukt. In het gebied wordt niet alleen gewerkt maar ook onderwijs gegeven en zorg verleend en is ook sprake van een groeiend aantal bewoners. Voor alle verschillende gebruikers van het gebied geldt dat zij op een prettige wijze in het gebied willen verblijven en ook op een goede wijze het gebied willen bereiken. Ook voor instellingen en bedrijven dient sprake te zijn van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met een hoog voorzieningenniveau. In dat kader verwijzen wij dan ook naar het ambitiedocument Utrecht Science Park dat in 2019 aan wethouder Verschuure is aangeboden.

Ter aanvulling daarop benadrukken wij nog het navolgende:
- Pre- corona was de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park al een zorg: het te drukke OV, te volle fietspaden (met zelfs fietsfiles) en te drukke autowegen is dit een van de uitdagingen om dit ook na Corona in goede banen te leiden.
- Daarbij zal gelet op het bijzondere karakter van het gebied veel aandacht moeten worden besteed aan ontmoetingslocaties waarbij kennis kan worden uitgewisseld. Tevens zal juist ook voor een hoogwaardige kennisgebied moeten worden ingezet op de beschikbare labruimtes waaraan een groot te kort is. Het tekort van huisvesting in het gebied en zeker het tekort aan labruimtes heeft de afgelopen jaren tot een geremde groei geleid. Het is dan ook een uitdaging om

Dank voor uw inzichten en nadrukken. Wij zijn van mening dat we met deze RSU een grondslag hebben gelegd die recht doet aan uw inzichten.

Ter aanvulling:
- Met mobiliteitsmaatregelen (zoals schaalsprong OV) maken we ruimte voor groei mogelijk. Maar dat kunnen wij niet alleen. Ook werkgevers en instellingen kunnen het mobiliteitsgedrag beinvloeden. Het is goed om te zien dat daar door o.a. de USP-partijen werk van wordt gemaakt.
- In de RSU maar ook in de omgevingsvisie USP wordt dit onderschreven. Wij delen de visie dat de ruimte kan worden verdicht en dat er zo meer ruimte ontstaat voor de functies die u noemt.
- Wij delen met u de visie dat het USP van grote betekenis is voor de kenniseconomie niet alleen voor de stad en de regio maar ook (inter)nationaal)
- Uit onderzoek van Buck blijkt dat een groei van circa 4000 R&D banen richting 2040 past bij een hoog groei scenario.

het gebied intensiever te gebruiken en te verdichten om de mogelijke en ook wenselijke groei wordt gefaciliteerd.
- Voor de kenniseconomie en de gewenste banengroei in stad en regio is het van groot belang dat de groeipotentie van het Utrecht Science Park wordt benut. Met name is er veel potentie om Research & Development (bedrijfs) banen uit te breiden die aansluiten bij de kennisconcentratie zoals aanwezig bij de kennis-/zorginstellingen en die er toe kunnen leiden dat onderzoeksresultaten worden door ontwikkelen tot producten en diensten. Daarmee kan niet alleen maatschappelijke impact voor een gezond en duurzaam leven worden geeffectueerd , maar ook veel economische impact.
- De ondermeer op pagina 98 genoemde banen “4000 wetenschap (met name USP)”moeten dan ook mede als R&D banen worden gezien. Minimaal 4000 banen is daarbij zeker op deze termijn slechts een indicatie waarbij ook met een nog veel grotere groei rekening kan worden gehouden.
- Ook met groei van de onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld ook het aantal studenten) en zorginstellingen moet rekening worden gehouden.
Voor het Utrecht Science Park is de goede verbinding met stad en regio onontbeerlijk, in dat kader zien de partners ook de uitwerking van de verdere ambities in de RSU met belangstelling tegemoet.

Wij spreken ook graag in indien daartoe de gelegenheid is

120

“Geef Jong Utrecht een grotere stem in het bepalen van de toekomst van de stad” Inspreker wil graag in gesprek onder meer over vernieuwende woonvormen, mix van ouderen, gezinnen en starters, voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor jongeren, invulling van het gebruik van tijdelijke gesprekken.

Wij gaan graag met u in gesprek over de RSU. Bij de uitwerking ervan in verschillende ruimtelijke plannen etc, worden alle belanghebbenden betrokken.

	“Wij zijn positief over de RSU; we mogen blij zijn dat we in een stad leven waarin duurzaamheid, circulariteit, biodiversiteit, creativiteit en inclusiviteit en diversiteit zo hoog in het vaandel staan. Maar hoe geef je dit allemaal een gelijkwaardige plek in de stad? De RSU laat veel vergezichten zien, maar wat zijn de concrete vervolgstappen? Wij zetten deze graag samen met jullie.”	
121	De ruimtelijke visie beschreven in het koersdocument RSU 2040 is passend voor de stad Utrecht. Het “gezond stedelijk leven voor iedereen” en “het behoud van de menselijke maat” met de dagelijkse voorzieningen dichtbij in de zogenoemde “tien-minuten stad”, zijn uitgangspunten die SportUtrecht onderschrijft. Voor het realiseren van het gezond stedelijk leven voor iedereen is passend sport- en beweegaanbod - dichtbij - een essentiële sleutel. We zien volop kansen in het optimaal benutten van huidige sportparken en het verbinden van groenstructuren om de Utrechter in de eigen wijk te verleiden tot sporten en bewegen. Zelfs voor de Utrechter die dat van zichzelf nooit had verwacht. Passend sport- en beweegaanbod op korte termijn beschikbaar voor potentiële nieuwe gebruiker? We zien veel kansen op weg naar 2040: bestaande sportparken vormen het kloppend hart van de inclusieve stad in beweging – verbonden door verleidelijke beweeglinten en sporthubs in de openbare ruimte waar de Utrechter zich al skeelerend, fietsend en wandelend voortbeweegt. Tegelijk maken we ons zorgen over de korte termijn. De sterke verdichting van de stad is al begonnen en nu al is er nadrukkelijk behoefte aan méér ruimte voor sport en bewegen. En die druk neemt al op korte termijn verder toe, door de woningen die worden toegevoegd aan de stad. Per 2040 komt alles in balans, maar hoe gaat dat in de tussentijd? Hoe zorgen we in de plannen ook juist op korte termijn voor voldoende ruimte voor de diversiteit aan sport-	Wij begrijpen uw zorg over het voldoende meegroeien van de voorzieningen. Het is belangrijk dat de voorzieningen meegroeien met de woningen in de stad. Daar hebben wij in paragraaf 7.4 een proces voor beschreven. Specifiek voor de sportvoorzieningen laat de gemeente elke 2 jaar een onderzoek uitvoeren naar de behoefte aan sportaccommodaties. Op die wijze kan gemonitord worden of er voldoende aanbod is. Wij hebben al verschillende voorbeelden gezien van sportorganisaties in de stad die met initiatieven komen, de samenwerking met anderen binnen en buiten de sport op zoeken en werken aan oplossingen om Utrechters aan het sporten en bewegen te houden. Wij zien SportUtrecht daarin als belangrijke samenwerkingspartner. De afdeling Sport en samenleving zal daarover het gesprek met u voeren.

en beweegbehoeften van steeds meer Utrechters? Kunnen potentiële nieuwe gebruikers direct al in hun sport- en beweegbehoeften worden voorzien en niet pas over tien of twintig jaar? In het ontwikkelen van de stad moet hier aandacht voor zijn. Wij zien kansen in bijvoorbeeld het vroegtijdig aanleggen van roeiwater in Rijnenburg vanwege de toenemende (recreatieve) drukte op het Merwedekanaal. En in de beweegverleidelijke openbare ruimte waar de Utrechter dichtbij huis in een veilige omgeving zijn of haar dagelijkse work-out kan voldoen en waar jeugd en jongeren worden geactiveerd op sportieve hubs die aansluiten bij hun belevingswereld. Denk ook aan het kiezen voor tijdelijke of mobiele voorzieningen, waardoor ook in bouwlocaties als de Merwedekanaalzone juist ook op korte termijn in de toenemende behoefte kan voorzien. Ze zijn passend voor de toenemende groei aan Urban sports, bieden een experimenteel podium voor nieuwe sportvormen zoals padel en kunnen wellicht ook plek bieden aan tijdelijke sportvelden of banen, zoals ook op andere (evenementlocaties) vaker is gedaan. Een passend sportaanbod dus, dat meegroeit en beweegt met de stad in transitie.

Zet sportaanbieders en toekomstige gebruikers niet buitenspel, maar breng ze in positie.
Het koersdocument biedt aanknopingspunten om sportfaciliteiten binnen de groene, inclusieve, verbonden en compacte stad te combineren met andere benodigde functies. Hoe de strategische visie per gebied wordt vertaald naar passend sport- en beweegaanbod met de benodigde faciliteiten, bepaalt of het gezond stedelijk leven voor iedereen écht haalbaar is. Voor het slagen van deze ambitie is het belangrijk dat de sportaanbieders, waaronder ten minste sportverenigingen en anders georganiseerde sportclubs samen met de Utrechter participeren in de planvorming. Samen tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen waar de Utrechter behoefte aan

heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Het ondernemerschap en vindingrijkheid van de sportaanbieders heeft in het afgelopen jaar al tot mooie verbindingen en vernieuwend aanbod geleid. Als sport hopen we dat de gemeente de komende tijd de creativiteit en samenwerkingsgerichtheid van onze sector aanspreekt, stimuleert, benut en omarmt. Neem daarbij ook mooie voorbeelden uit binnen- en buitenland mee. Dus in sporttermen: zet de Utrechtse sport en potentiële nieuwe gebruikers niet buitenspel, maar kies voor een samenspel bij het aangaan van de uitdagingen waar we in de inbreiding van onze stad voor staan. SportUtrecht ziet meer dan voldoende ruimte om vanaf heden en doorlopend in de planperiode met elkaar aan de slag te gaan. Te kijken waar de behoefte ligt, te experimenteren in multigebruik en het gesprek te voeren over de manier waarop toekomstige ontwikkelingen te verwerken zijn in de ruimtelijke planvorming per gebied. We zien het als een gezamenlijke missie om het “gezond stedelijk leven voor iedereen” mogelijk te maken en kwalitatief passend sport- en beweegaanbod dichtbij te realiseren.
We sluiten af met de oproep aan de stad Utrecht dat we samen het succes bepalen en we onderdeel zijn van de oplossing in ruimtelijke en financiële schaarste in de groeiende en verdichtende stad. Het vraagt om creativiteit, flexibiliteit en adaptief vermogen bij alle domeinen om de inrichting van de samenleving als geheel en onderdelen als onderwijs, het bedrijfsleven, cultuur en de sport anders te organiseren dan we gewend zijn. Want als we het “gezond stedelijk leven voor iedereen”, met “het behoud van menselijke maat” in “de tien-minuten stad” nastreven, dan vraagt dat omdenken van ons allemaal. SportUtrecht denkt graag mee!

122	Zie inspraakreactie 108	Zie antwoord bij inspraakreactie 108
123	Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op de door de gemeente gepresenteerde Ruimtelijke Strategie 2040 (inspraakversie van januari 2021). Om haar groei ambities op het gebied van wonen, werken en stedelijke voorzieningen mogelijk te maken, kiest de gemeente voor een gezonde groei van de stad, met gezond stedelijk leven voor iedereen. Een stad met als profilerende kenmerken: groen, verbonden, compact, inclusief en toekomstbestendig. Tevens kiest de gemeente als locaties voor het opvangen van de groei ambities, voor binnenstedelijke ontwikkeling, zoals in de Merwedekanaalzone en voor verdichting rond rondom binnenstedelijke knooppunten zoals het Stationsgebied. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpt en onderschrijft Jaarbeurs deze keuzen. Het Jaarbeursterrein, waar de Nieuwe Jaarbeurs het kloppend hart van zal vormen, ligt op het scharnierpunt van genoemde Merwedekanaalzone en Stationsgebied en biedt uitgelezen kansen om een bijdrage te leveren aan het faciliteren en accommoderen van de groei van Utrecht richting 2040.	Dank voor uw reactie
123	Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen: De methodiek van de Utrechtse Barcode	De barcode is een methodiek die met de RSU wordt geïntroduceerd om de stad in evenwicht te laten groeien. Het is gebaseerd op diverse normen en laat zien welk ruimtebeslag er nodig is om deze balans te waarborgen. Voor een aantal van deze functies is nabijheid in de wijk cruciaal (wijkniveau) omdat je de functies dagelijks gebruikt, andere functies spelen zich af op het niveau van de stad. Het toepassen van

	Deze methodiek is in ontwikkeling, maar wordt al wel toegepast bij het opstellen van de Uitgangspuntenbrief en Omgevingsvisie Jaarbeurs. Bij de uitwerking en toepassing van de Barcode signaleren wij een aantal aandachtspunten, op grond waarvan wij de volgende opmerkingen en vragen plaatsen: - Er wordt gesproken over een Barcode op stads- en op wijkniveau. Niet duidelijk is hoe in dit kader wijkniveau is gedefinieerd, en wat dat betekent voor de toepassing van de Barcode voor een deelgebied (buurt) binnen een wijk; - Wanneer, hoe en op basis van welke input worden de Barcodes op wijkniveau opgesteld?; - In het algemeen is er een grote differentiatie binnen verschillende transformatielocaties (waaronder Beurskwartier) en inbreidingslocaties. Dit betekent naar onze mening dat bij de toepassing van de Barcode maatwerk mogelijk moet zijn, dan wel een meer gedifferentieerde en flexibele set aan spelregels en kengetallen dan de genoemde tweedeling tussen Barcode op Stad; - Indien niet (volledig) aan de invulling van de Barcode op eigen terrein invulling kan worden gegeven, en bij het ontbreken van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, zou een zorgvuldige afweging plaats moeten vinden over de wenselijkheid en waarde voor de stad van de ontwikkeling (MKBA), alvorens initiatiefnemers bijdragen in fondsen en dergelijke te vragen; - Omdat er verschillende regimes van toepassing zijn, hebben begrippen zoals uitbreidingslocaties en transformatielocaties volgens ons een preciezere definiëring nodig.	de barcode bij gebiedsontwikkeling is maatwerk omdat, zoals u al aangeeft, elk gebied specifiek is. Daartoe hanteren wij een afwegingskader zoals geschetst in paragraaf 7.4 Uitvoeringsstrategie. Voor kostenverhaal kan een MKBA ondersteunend zijn, maar het is niet noodzakelijk. De ppt-criteria zijn hier zoals gebruikelijk op van toepassing (proportionaliteit, profijtelijkheid en toerekenbaarheid). Ook kunnen in anterieure overeenkomsten afspraken worden gemaakt.
123	Parkeren en logistiek Binnenstedelijke locaties zijn of worden autoluw volgens de RSU2040.	In de RSU is onder het kopje Mobiliteit een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de

	Dit betekent dat aan de rand van de stad op strategische, goed bereikbare en ontsloten plekken ruimte moet zijn voor hubs, niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor goederentransport. Wij hebben daarbij de volgende vragen: - Welke locaties zijn momenteel in Utrecht beschikbaar of gereserveerd als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties?; - Wij pleiten voor het reserveren (en/of beschikbaar houden) van meerdere locaties, strategisch gelegen rond Utrecht, die in de toekomst als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties en zo mogelijk als piekopvang voor bezoekers parkeren kunnen worden ingezet.	Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Bij de verdere uitwerking van dit onderwerp nemen wij uw aanbevelingen mee.
123	Deelgebied Centrum In het hoofdstuk Centrum worden onder meer de opgaven voor het centrum tot 2040, het programma en de belangrijkste ruimtelijke ingrepen vermeld. Hierin is een stand van zaken gepresenteerd. Zoals bekend zijn Gemeente en Jaarbeurs momenteel bezig met een traject om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Dat leidt tot een paar vragen: - Wat is de status van de gepresenteerde opgaven, programmatische invullingen en ruimtelijke ingrepen, zoals die vermeld staan voor deelgebied Centrum?; - Een aantal voorzieningen (cultuur en onderwijs), dat een groter marktgebied bedient, is niet aan een specifieke ontwikkellocatie toegewezen. Hoe zijn deze concrete voorzieningen gerelateerd aan de barcode? En hoe relateert de gemeente in dit kader het Centrum, zoals ruimtelijk gedefinieerd in de RSU2040, in relatie tot de indeling die bij de barcode wordt gebruikt, namelijk stad, wijk en buurt?; - Hoe, en op basis van welke verdeelsleutels (en eventueel financiële verrekeningen), worden deze voorzieningen evenredig verdeeld over de verschillende ontwikkellocaties binnen Merwedekanaalzone en Beurskwartier?;	Specifiek voor de verdeelsleutels en financiële verrekeningen: zie de beantwoording van de eervoorgaande vraag over bijdragen in fondsen. Verdere invulling hiervan betreft gebieds- en projectspecifieke afspraken.

	- In de RSU2040 staat vermeld dat de Nieuwe Jaarbeurs een dak krijgt dat (deels) als publiek toegankelijke ruimte wordt ingericht. Dit onderwerp staat op de agenda in het kader van het samenwerkingstraject van gemeente en Jaarbeurs om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Jaarbeurs heeft daarbij aangegeven open te staan voor een publieke toegankelijkheid van het dak, maar dat een financiele bijdrage van de gemeente nodig is, om dit haalbaar te maken.	
123	Merwedekanaal Het Merwedekanaal is een kwaliteitsdrager in het plangebied Jaarbeurs. Gezien de verwachte toename van het gebruik van het, nu reeds zeer intensief benutte, Merwedekanaal, onderschrijven wij van harte het realiseren van een roeibaan in Rijnenburg. Dit biedt extra mogelijkheden voor wedstrijdroeiers, zodat er meer ruimte komt voor recreatieve roeiers (en andere watersporters) op het Merwedekanaal. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet.	In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater.
124	Graag reageren wij, als Werkplaats Overvecht, op de RSU. De Werkplaats heeft vanuit haar perspectief gekeken naar de RSU. Daarin zien we dat er mooie ambities voor de stad Utrecht zijn. Ambities waar je niet tegen kan zijn. In onze reactie stellen we wel een aantal vragen, specifiek voor de wijk Overvecht. Vragen die wellicht makkelijk te onderbouwen zijn met onderliggende stukken die ten grondslag liggen aan de RSU. Ook geven we aanbevelingen om vooral geen kansen te laten liggen en kansen integraal te bekijken. Ten slotte uiten we onze zorgen, met name over of alle ambities wel leiden tot een versnelling van de realisatie van de ruimtelijke opgaven. Tevens heeft Werkplaats Overvecht de reactie van het Wijkplatform en het Bewonersplatform in concept ingezien. De Werkplaats is onder	

	de indruk van de reactie die de bewoners van Overvecht hebben gegeven en de input van het Wijkplatform en Bewonersplatform zijn voor De Werkplaats erg waardevol. Er wordt een mooi beeld geschept over hoe Overvecht in 2040 volgens de bewoners zou kunnen functioneren en wat daarvoor nodig is in de RSU. Algemeen: De bladzijde nummers ontbreken. In dit stuk verwijzen we naar de bladzijde nummers zoals deze overeenkomen met de digitale pdf.	
124	pag 13 Inleiding: de Utrechtse Opgave. Hierin is opgenomen dat de noodzakelijke beschikbare ruimte anders gebruikt dient te worden. Er zal minder ruimte beschikbaar zijn voor rijdende en stilstaande auto's. In de parkeervisie die onlangs ter inzage lag, staat voor Overvecht nog altijd een parkeernorm genoemd. Of te wel: voor elke woning die gerealiseerd wordt, dient een x aantal auto's gerealiseerd te worden. Indien de gemeente Utrecht echt inzet op minder ruimte voor stilstaande auto's en meer ruimte voor groen en kwalitatieve openbare ruimtes (wat de Werkplaats ook voorstaat), dient de parkeervisie herzien te worden voor Overvecht. Dus geen norm voor de verplichting tot het realiseren van x auto's pr woning. Pas dan kunnen alternatieven voor autobezit worden toegepast, willen marktpartijen (deelauto exploitanten, exploitanten voor alternatieven voor de auto) investeren in alternatieven voor de auto. De gemeente laat dan zien dat ze keuzes maakt: "wij als gemeente Utrecht gaan voor een gezonde stad, met minder auto's in het openbaargebied zodat de openbare ruimte kwaliteit krijgt en de lucht minder vervuild raakt. Verkeerslawaai en verkeersongelukken afnemen".	Wij proberen inderdaad maximaal te sturen op de reductie van autobezit en autogebruik. In een wijk als Overvecht is dat lastiger omdat het parkeren er op dit moment niet gereguleerd is. Toch zetten we in gebieden als Overvecht in op nieuwe vervoerssystemen en deelauto's, zie verder de recent verschenen concept parkeervisie. Ook zetten we in op betere voorzieningen voor OV en langzaam verkeer, en waar mogelijk het omzetten van parkeren naar andere functies zoals groen. Wij zijn ervan overtuigd dat we hiermee stapsgewijs het autogebruik kunnen terugdringen.

124	pag 24 Prioriteitsvolgorde: wij missen een definitie van groen. Groen is extreem belangrijk voor de mens, dus dat moet je als stad zeker koesteren. Bij punt 2 wordt gesteld dat groen (inclusief klein groen) ontzien moet worden. Dat geldt voor al het groen, hoe ongedefinieerd groen ook in de praktijk kan zijn? Indien dat het geval is, is het verdichten van de stad echt een opgave.	Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen (inclusief snippergroen), alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.
124	pag 29 De NRU is een behoorlijke barrière tussen Overvecht en het Noorderpark. Het mooie groene park kan beter en veelvuldigere worden benut. Waarom voorziet deze RSU niet in een krachtige visie om de NRU te overkluizen, hier functies aan te brengen, bij voorkeur sportvelden. Hierdoor kunnen de sportvelden in de wijken (die nu door haar bewoners niet gebruikt worden omdat ze niet openbaar toegankelijk zijn, zodat sportvelden in de wijken plek kunnen maken om te werken en wonen en toegankelijk groen te maken. Op deze wijze blijven de sportvelden behouden in de wijk, is er sprake van dubbelgebruik en is de NRU geen barrière meer, maar een verbinding van stad naar groen. Beter investeren in het gezond maken van de NRU dan het verbreden van de A27.	De NRU wordt uitgewerkt in apart project NRU.
124	pag 31 In de eerste zin staat: “… verbindingen zijn cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek”. Vervolgens wordt er alleen ingegaan op de fysieke verbindingen. Hoe wordt de sociale verbinding in de RSU vormgegeven? Daarbij tevens de vraag wat wordt verstaan onder mentale verbindingen. Hoe definieert de gemeente een HOV /waar voldoet	Dit wordt verder uitgewerkt onder het kopje ‘Inclusieve stad’ in paragraaf 1.2 ‘Vijf stadsprofielen’. De RSU richt zich alleen op de fysieke ontwikkelingen tot 2040 in Utrecht, maar onderkent dat de ontwikkeling van de stad meer is dan alleen de fysieke inrichting. We onderschrijven het belang van sociale cohesie en ontmoeting specifiek op pagina 103-107.

	een HOV aan? Aan welke vorm van HOV denkt men? Een tram, bus, metro,…?	Met HOV wordt een hoogwaardiger vorm van openbaar vervoer bedoeld dan het huidige stadsdekkende bussysteem. Of het een tram, metro, lightrail of hoogwaardiger variant van de huidige bussen (zoals bijvoorbeeld in Eindhoven) wordt is op dit moment nog niet duidelijk.
124	pag 43 Punt 6: “De Gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw..”. Kan er een toelichting gegeven worden op wat volgens de gemeente faciliteren is? Er zijn een aantal ontwikkelingen in Overvecht die onder druk staan: de financiële haalbaarheid staat onder druk vanwege de opeenstapeling van goede ambities. Dus is faciliteren ook afwijken van grondprijsbrieven mits met goede onderbouwing? Meedenken over prioritering van ambities? Immers: de ene wijk is de andere niet. Er moeten keuzes gemaakt worden over ambities, waar ben je soepeler in ambities omdat de bewoners hierom vragen en hoe zorg je dat ambities financieel ook waargemaakt worden? Faciliteren klink in deze context as een afwachtende grondhouding vanuit de gemeente. Wat niet de bedoeling zal zijn.	Als gemeente hebben wij bij de meeste projecten een faciliterende rol: het meedenken met en mogelijk maken van plannen van woningcorporaties en private initiatiefnemers. Met deze ruimtelijke strategie geven wij de richting voor de projecten die we willen faciliteren. Ook hopen we dat dit een prikkel is voor partijen om extra initiatieven op te starten, zodat de ambities gerealiseerd worden.
124	pag 76 “Minimaal 75 m2 openbaar groen per woning”. Vraag is: hoeveel openbaar groen is er momenteel per woning. De gemeente Utrecht heeft als ambitie 60.000 woningen extra te realiseren: daar hoort dan ook 450 ha openbaar groen bij. Behoort deze 450 ha bij de ambitie van de toevoeging van 550 ha zoals genoemd op bladzijde 81 *schaalniveau 5: Groen om de stad)? Zo niet: waar bevindt deze 450 ha zich in de stad Utrecht?	Binnen de gemeente Utrecht is momenteel ca 75 m2 groen aanwezig per woning. Dat bevat zowel groen binnen als buiten de bebouwing. De ambitie is om dit gelijke tred te laten houden bij een toename van het aantal woningen. Dat groen kan dus zowel binnen als buiten de bebouwing zijn; alles binnen de gemeentegrens telt mee. Daarnaast ligt er ook veel groen net buiten de gemeentegrenzen; dat is wel een kwaliteit voor Utrecht, maar dit tellen we niet mee in deze ambitie.

124	pag 76 “Streven naar minimaal 40% groen in iedere buurt…”Ook hier geldt: wat wordt verstaan onder groen? Zijn dit ook groene daken en groene gevels, of wordt hier bedoeld: groen op maaiveld niveau?	Al het groen telt hierin mee, ook snippergroen, boomkruinen en groen op daken. Uw reactie gaat over Overvecht; daar wordt het streven van 40% groen momenteel in alle woonbuurten ruimschoots gehaald.
124	pag 76 “Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden”: is bekend op welke wijze men dit wil gaan doen en wat dit betekent voor de huidige bebouwing?	Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Als dit niet kan willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet op elke plek gewenst is vanwege de overlast die dit – met name in de winter – kan geven. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied gaan leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing. Dit geldt voor zowel de huidige en nieuwe bebouwing
124	pag 86 De gemeente heeft een enorme ambitie: veel woningen en veel groen. Een energietransitie en mobiliteitstransitie. Is er binnen de gemeente voldoende capaciteit om al deze ambities te realiseren waarbij integraal werken en doorpakken essentiële zaken zijn om de RSU te laten slagen?	Ja. Capaciteit is niet de enige maatgevende factor; dat kan ook zitten in proceduretijd of financiën
124	pag 105 In Overvecht staat een icoontje getekend op de kaart: we vermoeden honkbal. In het renvooi staat bij dit icoontje geen uitleg.	Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt en het staat inderdaad voor een zoeklocatie voor honk- en/of softbal. We voegen het icoontje toe aan de legenda.

124	pag 109 Slim parkeren: “bij nieuwbouwprojecten….. en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage”. Een garage betekent een gebouwde parkeeroplossing. Op binnenhoven op maaiveld parkeren past ons inziens ook binnen de visie. Daarmee is een parkeerplaats toekomstbestendig: bij afname van parkeergebruik is een parkeerplaats op maaiveld op een binnenhof makkelijk om te zetten naar groen. Daarnaast is parkeren op maaiveld een goede manier om het aantal m^2 verharding te minimaliseren.	Met garage wordt hier een inpandige garage in een woning- of appartementencomplex bedoeld of aparte P+R garages aan de rand van de stad. Parkeren op maaiveld is vorm van een monofunctioneel ruimtegebruik waarvoor wij in een verdichtende en gezonde stad minder mogelijkheden zien. Gebouwd parkeren heeft daarom toch de voorkeur, omdat we naast verdichten ook groen en kwaliteit willen toevoegen. Wij realiseren ons dat dit momenteel in Overvecht financieel lastig haalbaar is, aangezien er maar beperkte opbrengsten uitkomen doordat er geen gereguleerd parkeren is.
124	pag 111 In de verbeelding wordt niet helder hoe de connectie is tussen OV knooppunten en de P+R locaties: hoe loopt de OV verbinding tussen deze twee belangrijke punten zich? Met name als bewoners ook gebruik kunnen maken van de P+R locaties.	Op dit moment is de concrete connectie tussen de OV-knooppunten en P+R-locaties nog niet duidelijk omdat in veel gevallen de locatie nog niet duidelijk is. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de bestemming.
124	pag 111 Kan aangegeven worden waar nieuwe P+R locaties bedacht zijn? Een P+R nabij Overvecht Noord (bedrijventerrein) biedt kansen om het wegverkeer over de NRU gedeelte Gageldijk te verminderen (van noord naar Zuid). Kijk ook naar de positieve impulsen die een P+R kan bieden: niet alleen parkeren, maar juist ook plek voor ontmoeten, aantrekkelijk voor bedrijven. Er zijn mooie voorbeelden van multifunctionele P+R locaties.	Die plek is nog niet bepaald en de locatie is mede afhankelijk van (en van invloed op) het definitieve ontwerp van de NRU en de ligging van (H)OV-lijnen. Het eventueel koppelen van andere functies aan de P+R is mogelijk maar daarvoor is nu nog te veel onduidelijk.
124	pag 113 De gemeente kiest voor meervoudig gebruik van ruimte. Een hele mooie ambitie. Het valt ons op, dat dit voor woningen goed wordt doorgevoerd. Echter voor de grote dc’s (distributie centra) aan de randen van de stad, is er geen enkele ambitie van de ontwikkelaar/ eigenaar. Daken worden niet ten volste benut voor PV panelen of	Waar we deze invloed kunnen uitoefenen, doen we dat of proberen we dat te (blijven) doen

	groen. Evenals de gevels: deze blijven onbenut en geven een onaantrekkelijk beeld. Daag deze partijen uit tot ambitie, hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en zorg dat daken ook bij de dc's dubbel gebruikt worden.	
124	pag 118 Is het niet wenselijk om ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef een mix van wonen en werken te maken? In de verbeelding op bladzijde 118 kan daarmee ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef de arcering van "Hoogbouw zoekgebied langs nader te bepalen structuren" aan de noordzijde van de Franciscusdreef worden toegevoegd. Dit sluit aan op de ruimtelijke opgave voor Overvecht 'Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef', zoals genoemd op pagina 142.	De wens om te verdichten en te mengen met woningbouw is iets anders dan het toestaan van hoogbouw. Op de kaart van het gebied (pagina 143) is de strook ten noorden van de Franciscusdreef aangewezen als gemengd stedelijk milieu. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht, met hoogbouw wordt omgegaan. Hogere elementen langs de doorgaande structuren zijn binnen de historische opbouw van Overvecht niet ondenkbaar. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.
124	pag 123 Onder paragraaf 5.2.12 wordt een aantal keer bij de principes "tenzij" benoemd. Wanneer wordt afgeweken van een principe?	Bij een principe "tenzij" kan alleen afgeweken worden als op de betreffende plek een beter alternatief voorhanden is of als zich een situatie voordoet waardoor het principe op die plek niet mogelijk is. In dat laatste geval dient altijd aangegeven te worden waar in de stad dit gecompenseerd wordt, zodat bij alle ruimtelijke ontwikkelingen ook alle functies uit de barcode evenwichtig blijven meegroeien.
124	pag 125 Functieverandering: De verbeelding is verwarrend, de omschrijving is correct. Landbouw wordt in de verbeelding gezien als een onrendabele/ overbodige functie in de stad. Juist lokale voedselproductie is een aanwinst voor de stad. De Voedseltuin in Overvecht is enorm waardevol: educatief, gezond en plek voor ontmoeting en zingeving.	We zien het niet als een onrendabele of overbodige functie. Met name ook voor voedselvoorziening is het van belang. We houden deze titel aan, zonder daarbij de importantie van de voedseltuin over het hoofd te zien.

	Dus in de verbeelding liever landbouwgrond omzetten naar een voedseltuin.	
124	pag 125 Verdichten: is er in de stad geen ruimte meer voor de bestaande eengezinswoningen? Er wordt in de verbeelding en omschrijving (“lage dichtheid”) gesuggereerd dat grondgebonden woningen worden omgezet naar gestapelde woningen. Dit lijkt ons geen wenselijke situatie, ook omdat de toe te voegen woningen voor een groot deel gestapelde woningbouw is In Overvecht moet ruimte blijven voor grondgebonden woningen.	In Overvecht blijft de ruimte voor grondgebonden woningen. Dat wil niet zeggen dat er nooit iets kan op plekken die al bebouwd zijn.
124	pag 127 Ter aanvulling op de tekst van deze pagina. In de RSU staan veel ambities: de Werkplaats omarmt deze. Tegelijkertijd maakt de Werkplaats zich zorgen over de haalbaarheid: er worden ontzettend veel ambities gesteld en geen prioriteringen gesteld. Deze prioriteringen kunnen per wijk gesteld worden. Zo is het in Overvecht is het van belang dat de wijkeconomie verbeterd. Dat zou een prioriteit voor Overvecht moeten zijn. Werk vanuit deze prioritering en neem zoveel mogelijk ambities mee. Accepteer dan dat sommige ambities niet lukken, maar maak helder welke ambities noodzakelijk zijn om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. Door alle ambities te willen realiseren, ontstaat het risico dat ontwikkelingen heel lang duren en de plankosten de pan uitrijzen. Dus: maak keuzes. Geef ontwikkelaars de ruimte om hun creativiteit te gebruiken en omarm het ondernemerschap van ontwikkelaars. Faciliteer als gemeente niet alleen: maak integrale keuzes voor plekken die een positieve impuls geven aan de	De essentie van de Utrechtse barcode is dat de stad, maar ook de wijken in evenwicht groeien. Dus niet alleen woningen maar de volle breedte aan functies. Per gebied wordt(in een aparte gebiedsuitwerking) een afweging gemaakt aan welke functies in meer of mindere mate behoefte is en waar deze functies een plek krijgen, en hoe dat kan worden gerealiseerd. En wat dit betekent voor de totale stad.

	wijk. Als voorbeeld: durf het aan de NRU te overkluizen, maak sport voorzieningen op de overkluizing. Dit geeft ruimte in de wijk voor verdichting. Zorg ervoor dat scholen gebouwd worden en flexibel zijn in de toekomst voor groei en krimp. Dit voorkomt lege gebouwen die enkel en alleen strategisch bezit zijn. Maak integrale keuzes die goed zijn voor de stad en haar bewoners.	
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: verbonden wijk met de omgeving. Wat wordt bedoelt met de verbinding van Overvecht met het Amsterdam-Rijnkanaal?	Hiermee bedoelen de we de verbinding via Zuilen naar Lage Weide en verder naar Leidsche Rijn. Het Amsterdam Rijnkanaal is een fysieke barrière in de stad die we willen slechten. En Lage Weide is een belangrijke werklocatie voor de bewoners van onder andere Overvecht. De verbinding onderling willen we verbeteren. Voor meer informatie zie Bruggenstudie levert 9 prioriteiten op | Gemeente Utrecht
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: waarom een lichte toename in de wijkeconomie en niet een sterke toename?	De toename van het aantal banen is gekoppeld aan de groei van het aantal inwoners van de wijk. Het woordje 'lichte' zullen we weghalen.
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: “sociale veiligheid vergroten door meer menging in de wijk…op straat”. Menging van wat?	menging van verschillende types woningen en van functies die bijdragen aan de overzichtelijkheid, veiligheid en gebruik van de wijk (bijvoorbeeld woningen, werklocaties, voorzieningen, groen, etc.)
124	pag 141 Ruimte voor creatieven/ broedplaatsen. Dit kunnen ook ondernemers uit de wijk zijn. Broedplaatsen geeft een bepaalde associatie (wel een positieve), maar juist de jonge ondernemers uit Overvecht moeten een plaats kunnen krijgen om te ondernemen.	Dit kunnen we inderdaad beter verwoorden. Het gaat er om dat er betaalbare werkruimte beschikbaar is. Bijvoorbeeld voor creatievelingen maar ook voor startende ondernemers

124	pag 158 De tabel: Wordt er bedoeld dat er in Overvecht 33 ha nieuw groen (buurt- en wijkgroen en groenblauwe routes) wordt toegevoegd? 7 sportvelden: is dat onderdeel van de toevoeging van de 23 ha nieuw buurtgroen. Daarnaast 6800 woningen? Wordt er hier rekening gehouden met meervoudig grondgebruik? Is het inzichtelijk te maken hoe deze getallen tot stand zijn gekomen? Het gevoel zegt dat er een ruimtegebrek is.	Nieuw groen binnen de wijk is het totaal, waarin ook meetellen oa kleine stukjes groen (“snippergroen”), verharding die wordt omgezet naar groen, kwaliteitsverbetering van groen bij de groenblauwe routes, boomkruinen en bijvoorbeeld ook groene daken. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden.
124	pag 160 Overvecht kent veel ondernemers die momenteel slecht een plek in de wijk kunnen vinden. Om de wijkeconomie te verbeteren is er behoefte aan plekken om te ondernemen. In de tabel staat er geen groei van banen (terwijl in Overvecht procentueel de meeste mensen wonen zonder baan van heel Utrecht).	U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk.
124	pag 165 e.v. De faseringen. Is het per fase mogelijk een tijdspad te geven (over welke periode hebben we het?). Voor Overvecht is de prioritering de sportvelden. Wat wordt bedoelt met het icoon bij de Carnegiedreef in de verbeelding op bladzijde 166)? Fase 2 zijn de ontwikkelingen in Overvecht. Is het niet beter een integrale visie te maken voor fase 1 en fase 2 Wat zijn de kansen? Er is nu een urgentie voor de ontwikkelingen in Overvecht: veel initiatieven passen in fase 1.	In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. De uitvoeringsstrategie beoogt niet aan te geven dat er bijvoorbeeld in Overvecht in relatie tot fase 1 geen ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Wel dat het verstandig is rekening te houden met ontwikkelingen die in een latere fase zijn voorzien. Wanneer dat mogelijk en wenselijk is zullen we niet twijfelen om onderdelen eerder uit te voeren.

124	pag 183 Halverwege de eerste alinea wordt gesproken over “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) versus “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Deze gaan hand in hand en vergen een andere benadering. Er moet gekeken worden naar de maatschappelijke kosten en baten. Buurtcentra kosten geld om te realiseren, maar de aanwezigheid van een buurtcentra bespaart ook gelden (uitkering, zorg et cetera). Bij de tabel staan nu alleen ruimtelijke zaken vermeld (wat ook niet zo raar is in een RSU), echter is maatschappelijke ontwikkeling ontzettend belangrijk: werkgelegenheid, onderwijs, plek voor ontmoeting. Deze paragraaf belicht daarom iets te eenzijdig het ruimtelijk aspect	De maatschappelijke opgave is van groot belang voor de stad en maakt daarom integraal onderdeel uit van de RSU. In de RSU zijn de ruimtelijke consequenties van de maatschappelijke opgave verwoord. Daarbij is aandacht voor de benodigde ruimte, de verdeling van de ruimte en het benodigde programma. Ook in de investeringsstrategie is de maatschappelijke opgave een belangrijk onderdeel.
124	pag 186 Zijn de investeringsprincipes in dialoog met de DNU opgesteld?	Nee deze zijn niet in dialoog met de DNU opgesteld. De DNU is wel meegenomen in de aanloop naar een definitieve RSU.
124	pag 191 Hoe worden grondprijzen bepaald? De ambities die gerealiseerd dienen te worden zullen een lagere residuele grondwaarde geven dan nu het geval. Wordt dit meegenomen in het grondprijzenbeleid? Zoals we lezen op bladzijde 190 is de gemeente zich bewust dat verdichtingsopgaven geen structurele winstgevende grondexploitaties geven.	De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De prijsontwikkeling in de markt kan afhankelijk zijn van de dan geldende marktsituatie en geldende (grond)beleidsbepalingen.
125	Hierbij mijn reactie op de “Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040”. Als inwoner van Utrecht ben ik danig geschrokken van deze visie, het	We ontwikkelen de stad in een specifieke volgorde (zie pagina 24 van RSU2040). Dit zorgt er voor dat we niet overal tegelijk bouwen, maar wel continu kwaliteit aan de stad toevoegen (groen, voorzieningen, bereikbaarheid) en een antwoord geven op de vraag die op Utrecht

toenemen van het aantal inwoners en de daarbij behorende woningbouw zijn daar de schuld van. De grens van het aantal inwoners is wat mij betreft nu al bereikt totdat Rijnenburg ontwikkeld wordt.

Ondanks de “barcode” neemt het aantal inwoners per km2 fors toe, het scheppen van extra groen is dan ook een doekje voor het bloeden. De leefbaarheid neemt af en de druk op het omringde groen (b.v. Amelisweerd) neemt toe.

Verder heb ik zorgen over het realiseren van kleine centrums met hoogbouw rondom ov knooppunten, voor je het weet hebben we hier nieuwe “prachtwijken”. Als het inbreiden wordt stopgezet is er sowieso geen noodzaak voor het realiseren van een ov ring.

Financieel zijn er ook de nodige risico’s, Utrecht en projecten dat gaat vaak niet samen, forse kosten overschrijdingen zijn geen uitzondering. De schade wordt dan deels bij de inwoners neergelegd.

Kortom het is beter om de 7 miljard te besteden aan de klimaatambitie en/of het ontwikkelen en ontsluiten van Rijnenburg.

afkomt. Dit geldt niet alleen voor de nieuwe plannen maar juist ook voor de versterking van de bestaande stad.

Groei is niet het doel, ontwikkelen in brede zin (sociaal-maatschappelijk, evenwichtig, economisch, ruimtelijk) wel. Wij zullen dat in goede banen moeten leiden.

126

zie ook inspraakreactie 88

in de reactie wordt bezwaar gemaakt tegen:
extra infrastructuur
uitbreiding ov netwerk in de buurt van Wayen
grote infra projecten
zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking
hoogbouw
A12 zone

Hartelijke dank voor uw reactie

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Mbt grote infraprojecten

- Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken.

Mbt zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking

- Technische zoekgebieden betreffen een indicatieve duiding. Waar deze sportvelden / duurzame energieopwekking precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt Hoogbouw

- Momenteel werken wij een aan een hoogbouwvisie. Deze kent een participatietraject.

Mbt de A12 zone

In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonder-zoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

127	1. In de eerste plaats complimenten voor de RSU 2040. Zo te zien is er met alle betrokkenen hard gewerkt om een gerichte verkenning te doen naar hoe we zouden willen dat onze stad er in 2040 uitziet en hoe we dat met elkaar kunnen bereiken. Vanuit ons perspectief is het daarbij goed om te zien dat er ook aan sporten en bewegen specifiek aandacht is besteed (H4). Wat zich overigens wat ons betreft ook had mogen vertalen in de formulering van concrete opgaven en ambities (H5).	Dank.
127	2. Een vraag die wij ons stellen is, op welke manier de RSU 2040 ruimte inbouwt voor ontwikkelingen tussen nu en 2040 die niet voorzien zijn dan wel die niet stroken met de uitgangspunten van de RSU 2040? Te denken valt bijvoorbeeld aan Corona, het ter zake gevoerde en te voeren beleid en de effecten daarvan op gebruik en inrichting van de Utrechtse ruimte. Het zou, denken wij, goed zijn ervoor te zorgen dat de RSU 2040 van tijd tot tijd kan worden geactualiseerd.	Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan.
127	3. Wat ons voor ons eigen gebied (Oost) is opgevallen, is dat Noordoost buiten beeld blijft. Op de afbeelding van p. 131 RSU 2040 is van gebied “Oost” vooral “Zuidoost” omcirkeld. Noordoost wordt overgeslagen. Ook overigens is er weinig aandacht voor Noordoost. Graag zouden wij zien dat in de in de RSU 2040 opgenomen analyse en toekomstvisie van Oost zich ook over Noordoost uitstrekken. Meer in het bijzonder met betrekking tot Sportpark Voordorp (vooralsnog geen plaats hiervoor ingeruimd in de RSU 2040) en zeker ook in samenhang met de thema’s woonomgeving, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie.	De hele stad en omgeving heeft onze volle aandacht en dat straalt de RSU ook uit. We hebben dus ook voor de ontwikkelingen van sport, recreatie en groen de hele stad meegenomen. Noordoost wordt daar dus ook vol in meegenomen, in de breedte van de ontwikkeling van gebied, stad en de bijbehoren barcode

127	4. Dat laatste raakt ook aan een algemene observatie aangaande de RSU 2040. Deze lijkt qua betrokken thema's uit te gaan van een "stuk-voor-stuk"-benadering. Dus: Wonen (5.2.2), Werken (5.2.3), Maatschappelijke voorzieningen (5.2.4), enz. Wij denken dat het belangrijk is deze thema's (meer) integraal te benaderen en dat hier een uitdaging ligt om een manier te bedenken om aldus deze thema's op een goede manier met elkaar te verbinden. Wij hebben hier in ieder geval behoefte aan, mede vanwege de waarschijnlijke landing van een nieuwe sporthal op Sportpark Voordorp. In samenhang met het herdefiniëren van onze rol als sportvereniging van de toekomst, in verband waarmee wij voorzien een steeds bredere en meer uitgesproken maatschappelijke rol te zullen gaan vervullen in Noordoost.	Wij kunnen ons vinden in uw oproep om zaken meer integraal te benaderen. Daarvoor hebben we de barcode ontwikkeld. De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. In paragraaf 5.2.4 besteden we daar aandacht aan. Uitgangspunten als multifunctioneel gebruik (p125/126) gaan daarop in. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen die veel onderwerpen raakt. Een verdere uitwerking van een bredere maatschappelijke rol van sportverenigingen staat de gemeente voor open bij de uitwerking van het sportbeleid.
127	5. Wij denken daarbij aan het mede inzetten van onze huidige en toekomstige accommodaties voor maatschappelijke en culturele activiteiten. Al dan niet in het verlengde van sport. Zo zijn wij de mogelijkheden aan het verkennen voor het organiseren van activiteiten die uitnodigen tot het maken van verbinding tussen de bewoners van Veemarkt en Voordorp of voor het faciliteren van geschikte ontmoetingsplekken voor deze bewoners. Tevens denken wij aan het bieden van ruimte aan scholen voor maatschappelijke en sociaal-culturele activiteiten en aan het, in verband hiermee, aangaan van samenwerkingen met Utrechtse culturele instellingen, zoals Zimihc. Met Zimihc zijn wij in gesprek inzake het mogelijk vervullen van een rol bij de Sport- en Cultuurmix en het bieden van een podium aan de amateurkunst.	Zie antwoord 4
127	6. Voor wat betreft Veemarkt zien ook wij een groeiende behoefte aan werk- en vergaderplekken (Vgl. p. 101 RSU 2040). De ligging van sportpark Voordorp is in dat opzicht ook bijzonder geschikt. Ook hier zou Sporting 70 graag een faciliterende rol op zich nemen.	Wij juichen het uiteraard toe als partijen in de stad een bijdrage willen leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het behouden en versterken van werken in de wijken is één van die opgaven en daarom ook een economisch speerpunt in de RSU. De RSU is als koersdocument

		een visie met een globaal en abstract karakter. De exacte uitwerking van de opgaven past daarom niet in de RSU en moet komende tijd daarom verder vorm gaan krijgen. We waarderen de bereidheid van Sporting 70 om hier een faciliterende rol in te spelen. Als er concrete(re) plannen zijn gaat de gemeente hierover graag met Sporting 70 in gesprek, bijvoorbeeld via de gebiedscoördinator van Noordoost, of via een indicatieaanvraag via de afdeling vergunningen.
127	7. Bij de verdere uitwerking en concretisering van onze heroriëntatie (randnummer 4) alsmede van onze plannen en ambities (randnummers 5 en 6) zou, zoals gezegd, het tevens opnemen van een op Noordoost gerichte analyse en toekomstvisie in de RSU 2040 zeer welkom zijn. Uiteraard zijn wij graag bereid in dat verband alsmede bij de bijbehorende ruimtelijke invulling nader met u van gedachten te wisselen.	Wij gaan graag in gesprek met betrokkenen en belanghebbenden.
128	Betreft de polder Rijnenburg zou ik graag zien dat de RSU2040 geen termijnen vastlegt wanneer er pas gebouwd kan worden. De woningnood in Utrecht is hoog en kan niet tot na 2040 wachten voordat hij opgelost is. De RSU2040 geeft aan dat de vraag naar betaalbare woningen er is en dat die in de toekomst ook zo blijft. Waarom dan wachten met bouwen in Rijnenburg?	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
128	Het realiseren van energieopwekking binnen de stadsgrenzen zou geen prioriteit moeten krijgen. Het energievraagstuk is een globaal probleem en de woningnood en lokaal probleem. Het lijkt mij dan ook verstandiger om breder dan de stadsgrenzen te kijken als we over energie praten. Onderzoek samenwerkingen met de provincie en het	In de RES zijn we met de regio bezig te kijken wat ons aandeel kan zijn in de opwekking van energie. We vinden het al gemeente belangrijk daar een bijdrage aan te leveren. De potentie wordt niet alleen gezocht in niet bebouwd gebied maar ook bijvoorbeeld in combinatie met bebouwing.

	rijk. Zo laat je de kostbare grond dicht bij de stad vrij waar hij het beste voor gebruikt kan worden, woningen.	
128	De kwestie van overgewicht wordt door RSU2040 ook aangestipt. Hier ligt een duidelijke oplossing voor de hand. Het beter faciliteren van sportvoorzieningen voor jongeren. Zeker studenten die net op kamers komen en inrichting moeten geven aan hun leven zouden moeten kunnen sporten. Momenteel worden jaarlijks duizenden studenten op sportverenigingen afgewezen omdat er niet genoeg plek is voor hen. Dat is schrijnend. We zouden als maatschappij hierin meer moeten investeren omdat het ook financieel zich uitbetaald op de lange termijn. Het uitbreiden van de sport mogelijkheden voor Olympos en het realiseren van een watersportbaan voorop.	In de RSU is gezond stedelijk leven en de nabijheid van voorzieningen die een gezonde levensstijl moeten faciliteren voor alle Utrechters een belangrijk thema. Wij doenregelmatig onderzoek naar de huidige en toekomstige behoefte aan sportvoorzieningen. Dat is ook basis voor de opgenomen voorzieningen en de benodigde voorzieningen in de hele stad. Deze voorzieningen zijn toegankelijk voor alle Utrechters ook voor studenten.
128	Met de groei in het aantal inwoners is er nog weinig gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor de fietsveiligheid. Veel van die nieuwe inwoners zullen ook gebruik gaan maken van de binnenstad en de fiets daar als voornaamste vervoersmiddel voor gebruiken. Is de huidige fietsinfrastructuur wel bestand om nog veilig fietsverkeer te garanderen.	In ons mobiliteitsplan gaan we hier gedetailleerder op in. Het heeft onze volledige aandacht en inzet. Fietsverkeer is en blijft voor Utrecht heel belangrijk.
129	Graag geven wij onze reactie op de plannen voor het zonnepark nabij de Ockhuizerweg in Haarzuilens. Wij zijn geen voorstander van zonnepanelen op agrarische- en of natuurgrond. Er zijn genoeg daken in Utrecht. We begrijpen niet dat 'groen' nu grijs wordt. Terwijl er al zo'n gebrek aan ruimte is in Utrecht voor echte natuur of natuurinusieve landbouw. Investeren in zonnepanelen is een lucratieve bezigheid. Zeker op 'maagdelijke	Helaas is het besparen van energie en het benutten van daken niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is, nl. energieopwekking, recreatie en boscompensatie. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en

	grond'. Wij worden zelf ook regelmatig benaderd door partijen dus er stroomt (subsidie)geld in die sector, maar wij denken dat de gemeente en provincie een verantwoordelijkheid moeten pakken om te zoeken naar duurzamere alternatieven qua plaatsing voor zonnepanelen.	wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.
129	Daarnaast ligt het kopen van grond en vervolgens doorspelen naar natuurmonumenten erg gevoelig. Zie de ontwikkelingen rondom de parkeerplaats aan de Thematerweg. Natuurmonumenten stelt zich niet op als betrouwbare partij tegenover de buren. Zijn jullie hier van op de hoogte? En hoe denken jullie hierover? We gaan hier graag over in gesprek om onze bezwaren verder toe te lichten.	De RSU is de koers voor de stad richting 2040. Wij kunnen daarbij niet ingaan op specifieke thematiek op individuele locaties. U kunt uiteraard de gemeente benaderen om over uw casus verder te praten.
130	Onze Werkgroep promoot natuur, landschap en cultuurhistorie in en rondom de gemeente Zeist. Ons “werkgebied” bevindt zich globaal tussen de Langbroekerwetering en Kromme Rijn en de Voorveldsepolder. Wij hebben diverse activiteiten zoals excursies, voorlichtingsacties, lezingen, belangenbehartiging en een knotgroep. De keuzen in uw Strategiedocument leiden bij ons tot grote zorgen voor de natuur, het landschap en de cultuurhistorie in en rondom Utrecht en speciaal ten oosten van Utrecht. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten.	
130	1. De keuzen in het Strategiedocument leiden tot grote schade voor groen, natuur, landschap, cultuurhistorie in en om Utrecht. a. Want je kunt geen 60.000 woningen bouwen (104.000 in de U16-regio) zonder grote verstening van open ruimte groene gebieden. b. Je kunt niet groeien met 70.000 banen (80.000 in de regio) zonder	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten)

	groot ruimtebeslag op open ruimte en groen (toevoeging 32 ha bedrijfsterrein) en bovendien weer instroom van extra vragers op de woningmarkt. Zie ook het volgende punt.	naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad.
130	2. De groei van het aantal arbeidsplaatsen moet worden afgeremd. Want deze leidt tot een grote extra vraag naar woningen en daarmee weer nieuwe en extra druk op het groen en op de woningmarkt. a. Voor de regio geldt blijkens de Contour REP een groei van het aantal banen met 80.000. In de Contour REP staat vermeld dat hieruit een vraag naar 70.000 woningen voortkomt. De regio inclusief Utrecht is van plan 104.000 woningen te realiseren. Daar staat bij vermeld dat het woningtekort door de bouw van 104.000 woningen niet wordt ingelopen. Dat betekent dat de druk op het groen veel groter is dan wordt beschreven in de RSU. Het woningbouwprogramma in de stad Utrecht van 60.000 woningen leidt afgezet tegen de groei met 70.000 banen tot het oplopen van het woningtekort in Utrecht. Dat leidt vervolgens tot extra druk op het groen en de leefbaarheid. c. Groei van het aantal arbeidsplaatsen is een keuze. Als er geen ruimte geboden wordt voor groei van arbeidsplaatsen, zullen deze in veel mindere mate toenemen dan de prognoses aangeven.	de groei in balans brengen is wat RSU 2040 doet. De banen zijn ook hard nodig om een sociaal maatschappelijk evenwicht (ook leefbaarheid) in de stad te krijgen. Alsmede ruimte te bieden voor transitie naar andere, schonere economieën als die van circulair.
130	3. De groei van het aantal banen moet in evenwicht zijn met de beschikbare ruimte en met het doel uit de ‘Woonvisie Utrecht beter in balans’ om de tekorten op de woningmarkt af te remmen. Zolang er tekorten zijn op de woningmarkt, is het onverstandig om groei van banen te stimuleren. Banengroei leidt tot Utrecht uit balans. a. De groei van het aantal banen leidt tot een getalsmatig bijna even grote woningvraag. Daarmee wordt alle ruimte om iets te doen aan de problemen op de woningmarkt, een belangrijk doel uit de Woonvisie	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. Als stad hebben we de ambitie 'Werk voor iedereen' waarbij we werkgelegenheid creëren voor alle bevolkingsgroepen, en daarmee nadrukkelijk niet alleen voor hoogopgeleiden. Om aan deze behoefte te voldoen hebben we in de RSU een aantal werklocaties specifiek aangewezen voor werkgelegenheid waar we door te intensiveren meer banen creëren. Daarnaast bevindt een groot deel van de nieuwe banen zich in de wijken zelf. Ruimte voor werkgelegenheid is niet in strijd

	en in samenhang daarmee uit de RSU, opgeëist door kapitaalkrachtige instromers voor de nieuwe banen. b. De woningtekorten blijven, er wordt geen recht gedaan aan de Woonvisie en de druk om te bouwen in het groen blijft ook.	met de ruimte voor wonen, maar versterkt de nabijheid waar we met de RSU naar streven. De aanwezigheid van banen in de stad is cruciaal om een gezonde stad te kunnen zijn.
130	4. De groei met 60.000 banen is in strijd met uitgangspunt 7 van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Namelijk banengroei in relatie tot de omvang van de bevolkingsgroei. Want: a. Als uitgegaan wordt van natuurlijke groei van de zittende bevolking, kan de uitkomst nooit zijn dat de beroepsbevolking met 70.000 groeit. b. Dat kan alleen als naast de groei van de zittende bevolking ook een grote instroom van werkenden wordt voorspelt. Deze staat echter los van de natuurlijke bevolkingsgroei. c. Als de verwachte instroom als maat wordt genomen voor de banengroei, staat dit los van de bevolkingsgroei als zodanig. Hoe is de instroom kan berekend? Op grond van de verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen en het woningbouwprogramma? Dan gaat het om self-fulfilling prophecy. De groei met 70.000 banen en 60.000 woningen is het centrale gegeven in de RSU. Kan concreet worden aangegeven hoe de natuurlijke bevolkingsgroei leidt tot een banengroei van 60.000?	Bij het genoemde uitgangspunt gaan wij niet alleen uit van de huidige bewoners van Utrecht, maar ook de groei doordat mensen naar de stad toetrekken. Het is een mondiale trend dat mensen in steden willen wonen. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
130	5. Ten onrechte zijn natuur en natuurwaarden niet duidelijk beschermd. Natuur is in de RSU niet meer dan begroeid door de mens te gebruiken gebied. Onduidelijk is welke bescherming de in de natuur levende dieren en planten krijgen. a. Wij willen u vragen om de natuurwaarden uitdrukkelijk te beschermen door aan te geven dat de gemeente Utrecht aanwezige en potentiële natuurwaarden uitdrukkelijk beschermt en verder ontwikkelt. b. De ecologische verbindingen tussen natuurgebieden uitdrukkelijk	Utrecht ziet groen niet alleen als ‘begroeid door de mens te gebruikt gebieden’ en ook als leefgebied voor levende natuur. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: “Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad”. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen

	in hun geheel te beschermen. Speciaal de noord-zuidverbindingen die niet op de kaart zijn gezet zoals de ecologische verbinding tussen Kromme Rijn en Vechtplassengebied. Voor ons werkgebied verwijzen wij naar de kaart “Natuur verbinden en behouden”, zie de bijlage.	over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Utrecht Science Park) beter geschikt. Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.
130	6. De toe te laten groei van het USP leidt vanwege de toenemende mobiliteit tot grote schade aan natuur- landschap-, cultuurhistorie en leefbaarheid ten oosten van Utrecht. De huidige recreatieve en natuurwaarden worden ingrijpend aangetast. a. Schade aan Amelisweerd: de mobiliteitsproblematiek van de Uithof maakt verbreding van de A27 onvermijdelijk. Want bij klachten van omwonenden van het USP wordt door ambtenaren aangegeven dat bereikbaarheidsproblemen in Utrecht-Oost worden opgelost als de aansluiting van het USP op de A28 in het kader van de verbreding van de A27worden uitgebreid. b. De voorgenomen grote verdichting en hoogbouw in het USP met een ‘mobiliteits- HUB’, parkeergarages en tram aan de rand leidt tot horizonvervuiling en verminderde landschapsbeleving in het Kromme Rijngebied, het Waterliniegebied en de Stichtse Lustwarande (parken Sandwijck, Oostbroek, Vollenhoven). c. Het eventueel doortrekken van de tram naar Zeist leidt tot grote schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie (Oostbroek en Vollenhoven) en afhankelijk van het tracé tot schade aan een aardkundig monument.	a) De banengroei op USP is geen reden voor de verbreding van de A27. De doorstroming van de A27 en A28 alsmede de verkeersveiligheid wel. b)De opgaves van het gebied zullen worden ontworpen zodat ze recht doen aan de plek zelf, als wel de omgeving c) De inpassing van het doortrekken van de tram is een complex vraagstuk. Bij de uitwerking zullen alle belangen en waarden integraal met elkaar moeten worden afgewogen. d). We zien mogelijkheden om in de toekomst recreatief groen uit te breiden in de omgeving van. e)dit is ook opgenomen in onze Nota van Uitgangspunten en is daarmee basis voor deze visie op structuur. Bij de verdere invulling van de gebieden, dus ook USP is dit ook nog steeds een van de uitgangspunten.

d. De grote groei van het aantal woningen in het USP leidt tot een te sterke recreatiedruk in de directe omgeving van het USP.
e. De veelheid van verbindingen die vanwege de banengroei nodig zijn, kunnen door hun versnipperende werking landschap, cultuurhistorie en natuur aantasten. Dit is een argument tegen banengroei. Belangrijk is ook aan te geven dat de verbonden stad niet tot schade aan landschap, cultuurhistorie en natuur mag leiden.

130

Oproep aan de gemeenteraad voor een groen, historisch en ruimtelijk Utrecht met een menselijke maat
Maak de keuze om de groei van het aantal banen niet te faciliteren. Het is onaannemelijk dat dat in een regio als Utrecht tot enige economisch nadeel leidt. Minder banangroei heeft grote strategische voordelen:
· Meer ruimte om werkelijk iets te doen aan de woningmarktproblemen (ongeveer 60.000 woningvragers minder in de gemeente Utrecht).
· Minder druk op de Utrechtse kwaliteiten dus onder andere op groen, natuur, cultuurhistorie.
· Beperkte groei van de mobiliteit; minder infrastructuur nodig.
· Geen noodzaak de A27 ingrijpend aan te passen om het USP aan te sluiten.
Wij vinden voor deze oproep een bevestiging in wat via het panel Burgerparticipatie RSU naar voren is gekomen. Namelijk een
· gezonde groei;
· betaalbare woningen;
· meer ruimte voor groen;
Samengevat Utrecht is groen, historisch en ruimtelijk met een menselijke maat!. Daarin past niet een enorme banengroei.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

131	De Visie is in de 10-minutenstad en de Utrechtse barcode ook voorzien van begrijpelijke handvatten om tijdens de groei en transformatie van de stad de komende decennia de ontwikkeling op koers te houden en aan te kunnen toetsen. De ruimtelijke strategie, hoe te werken aan de ontwikkeling, roept meer vragen op. In de voorgestelde strategie wordt gekozen voor één volgorde, één route, één tijdpad. Dat heeft de risico's in zich van een klassieke blauwdrukplanning. Terwijl de grote thema's van vandaag één ding duidelijk maken: het wordt ontwikkelen in een uiterst dynamische context.	Het doel is niet een blauwdruk te maken van de stad maar de RSU geeft wel de condities voor gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de stad. Met deze condities blijft er veel ruimte om kwantitatief en kwalitatief de stad te blijven doorontwikkelen
131	Is de voorgestelde strategie dan robuust en vooral flexibel genoeg om de bijna altijd onvoorspelbare veranderingen in omstandigheden en randcondities in de tijd aan te kunnen? Wat als dat van tijd tot tijd om een andere route of volgorde vraagt? Wat als programmatische vragen of practische hobbels een routeaanpassing vereisen? Wat als de achterliggende doelen, de visie achter het ruimtelijk concept op het soort stad en samenleving waar dat concept kader en uitdrukkingsvorm voor is, ook een dynamische kijk op dat concept zélf blijkt te vragen? Lijkt de strategie zo niet teveel op een schaakpartij waarbij de speler alle zetten vooraf gefixeerd heeft, zonder kennis nog van wat er overigens op het bord gaat gebeuren? Zou een strategie die, met een heldere conceptuele visie als basis, scherp koers kiest voor een eerste stap en voor de stappen daarna een veel flexibeler en bewegenlijker kader biedt, niet meer houvast bieden bij storm en ontij?	Een mooie analogie naar het schaakspel. We schaken op een bord waar we van te voren de regels hebben opgesteld om daarna het spel goed te kunnen spelen. Die regels zijn de condities voor de ontwikkeling van de stad. Het spel zelf kent veel varianten waar in de loop van het verlopen van de klok vele zetten gedaan kunnen worden. Maar wel altijd binnen de contouren van de spelregels. Ergo: we bieden heel veel ruimte binnen de voorwaarden die nodig zijn voor de ontwikkeling. Innovatie en vernieuwde inzichten kunnen daardoor nog alle Ruimte krijgen. De randvoorwaarden leggen we vast. Zo is bijvoorbeeld in hoofdstuk 7 aangegeven dat na de eerste (nader uit te werken) fasen nog verschillende nadere keuzen te maken zijn.

131	Dan nog een paar andere vragen. Inzet in de RSU2040 is eerst infrastructuur, dan bouwen, in de samenvatting versmald tot eerst wegen. Gaat het niet primair gaat over eerst OV- en fietsnetwerken? Juist met het vaak laat komen daarvan worden kansen op mobiliteitstransitie gemist en oude gewoonten bevestigd.	In de samenvatting wordt ook specifiek het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer genoemd. Voor een gezonde groei van de stad is aandacht voor alle modaliteiten. Meer specifieke informatie hierover kunt u vinden in het Mobiliteitsplan 2040.
131	Barcode en 10-minutenstad zijn duidelijke en praktische handvatten voor het sturen van de feitelijke ontwikkeling. Groen en klimaat hebben daar een prominente plaats in. Staat het verplaatsen en plaatsen van groene en recreatieve functies naar en aan de rand van de stad om de stedelijke ontwikkeling op knooppunten handen en voeten te geven, daar niet haaks op?	We gaan geen groene en recreatieve functies verplaatsen. We maken juist een aantal van deze gebieden beter bereikbaar, investeren met name in de bestaande stad in zowel structuur als op specifieke plekken.
131	De conceptuele visie zet in op ontwikkeling van binnen naar buiten. Eerst de knooppunten, dan andere plekken binnen de stad, dan pas de stadsrand. Leidt die inzet tot de goede differentiatie in woonmilieus in de tijd? Of is het gevolg ervan twee maal gedurende langere tijd veel eenzijdigheid en onvoldoende antwoordt op wat in de stad nodig is en gevraagd wordt? Ik wens u succes met de volgende stappen.	De strategie wordt in samenhang met de woonvisie - waarin de gewenste beweegrichting voor de samenstelling van de woningvoorraad is gegeven - en flankerend beleid uitgewerkt in gebiedsgerichte plannen zoals Omgevingsvisies, Stedenbouwkundige Programma's van Eisen en bouwenveloppen. Daarbij maakt monitoring onderdeel uit van onze aanpak. Wij zijn ervan overtuigd dat binnen deze context gebouwd wordt aan een leefbare en toekomstbestendige stad waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De beschreven woonmilieus in de RSU zijn daarbij geen blauwdruk, maar een perspectief. Ook binnen deze woonmilieus is het van belang voldoende differentiatie te realiseren zodat iedere wijk en buurt (bestaand en nieuw) haar eigen karakter krijgt of behoud. En grote dank!

132	Graag stuur ik u onze zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze zienswijze is in de vorm van een presentatie die wij vorige week aan de projectleider van de Westelijke Stadsboulevard en de gebiedscoördinator West en Noordwest hebben gepresenteerd. Als inwoner van Utrecht en als architect in de infrastructuur voel ik mij verantwoordelijk voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Binnen het maatschappelijk betrokken architectenbureau Syb van Breda & Co architects heb ik gewerkt aan zowel een analyse van de verkeersdruk in Utrecht West als aan een alternatief plan voor de Majellaknoop dat aansluit bij de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Belangrijke uitgangspunten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid worden onvoldoende meegenomen in het huidige plan voor de Majellaknoop, en sluiten niet aan bij uw strategie. Wij hopen u hierbij een plan te hebben gepresenteerd dat wel aansluit bij uw strategie en waarmee de stad zich op een positieve manier kan ontwikkelen. Graag lichten wij ons plan verder toe in een gesprek met u.	De RSU2040 is het koersdocument voor de komende 20 jaar waarin op hoofdlijnen. Uw zienswijze gaat over tracekeuzes die niet in de RSU2040 worden gemaakt maar in tracestudies worden uitgewerkt. In het specifieke geval van de Westelijke Stadsboulevard is de tracekeuze van de Majellaknoop eind 2017 is gemaakt. Dit vastgestelde beleid is uitgangspunt geweest voor de RSU2040.
133	Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (hierna ‘RSU2040’). Een indrukwekkend en ambitieus document die weergeeft waar Utrecht voor staat en vooral naar toe wil. De opgave waar de gemeente Utrecht (maar ook in een grotere regio rondom Utrecht) voor staat, is fors en vergt een grote inspanning van diverse partijen, nauwe samenwerking tussen deze partijen en veel energie om de uitgangspunten uit het document waar te maken. Vanuit Loostad Vastgoedontwikkeling B.V. en KondorWessels Projecten B.V. zijn wij met diverse ontwikkelingen	

bezig in Utrecht. Beide ondernemingen maken onderdeel uit van VolkerWessels. Vanuit VolkerWessels zijn er nog andere ondernemingen actief in de gemeente Utrecht. Wellicht volgen er vanuit die ondernemingen nog afzonderlijke zienswijzen op de RSU2040. Hieronder geven wij eerst een beknopte algemene reactie op de RSU2040 en aansluitend volgt een specifiekere reactie voor een tweetal projectlocaties (Groenewoud en Archimedeslaan).

133

1. In de RSU2040 wordt sterk ingezet op hoge stedelijkheid. De focus ligt hoofdzakelijk op appartementen rondom (nieuwe) (H)OV punten. Het lijkt dat dit sterk gestuurd wordt vanuit de gedachte dat er tot 2040 nog grote woningaantallen gerealiseerd moeten worden en dat grote verdichting hiervoor noodzakelijk is. Wij vragen ons af of deze filosofie voldoende aansluit bij de marktvraag. Is er behoefte aan zoveel toevoeging van appartementen, of wil het gemiddelde Utrechtse gezin, of de starter niet liever een grondgebonden woningen met een tuin(tje)? Wordt hierdoor een grote doelgroep genegeerd en raakt dat de wens van de gemeente om te zorgen voor een inclusieve stad? Er wordt reeds vastgesteld dat het aantal vertrekkende 30-minners toeneemt. Een passend woningaanbod (prijs-kwaliteitverhouding) ligt hier mede aan ten grondslag. Er zal ook focus gelegd moeten worden op woningbouwontwikkelingen voor deze doelgroep zodat zij ook stappen kunnen maken in hun wooncarrière en hiervoor niet uit hoeven te wijken naar andere gemeente. (Jonge) gezinnen wonen liever in een ontspannen, kindvriendelijke wijk in een grondgebonden woning in plaats van in een appartement binnen een hoog stedelijke setting.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.
Verder delen wij met u dat er sprake moet zijn van voldoende differentiatie binnen de beschreven woonmilieus, zodat ik combinatie met de bestaande stad ruimte wordt geboden voor alle doelgroepen (studenten, starters, gezinnen, ouderen, etc.)

133	2. Wij maken ons zorgen over de stapeling van ambities die voortvloeien uit de RSU2040: vergroening (75 m2 groen per woning?), verduurzaming, circulair bouwen (en slopen), mobiliteit, klimaat adaptief en biodivers bouwen in relatie tot de betaalbaarheid van de woningen en daarbij de visie van de gemeente Utrecht om grondopbrengsten vanuit erfpachtopbrengsten in te gaan zetten om de ambities vanuit de RSU2040 deels te financieren. Hiermee komt de betaalbaarheid van woning nog meer onder druk te staan omdat de grondprijs voor de gemeente Utrecht een belangrijke inkomstenbron blijkt te zijn. Hoe bewaakt de gemeente Utrecht het financiële realisme en de financiële haalbaarheid van ontwikkelingen zodat de betaalbaarheid van woningen niet verder onder druk komt te staan?	Het realiseren van de ambities vraagt om een gezamenlijke (financiële) inspanning van gemeente, andere overheden (zoals rijk, provincie en Europa) en andere partijen (zoals ontwikkelaars en woningcorporaties). Dat wij daar vol op in zetten valt te lezen in het hoofdstuk Investeringsstrategie. We willen sturen op de (inhoudelijke) randvoorwaarden voor evenwichtige groei in de verschillende fasen van de planvorming met behulp van een afwegingskader, zoals omschreven in het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie. Dit geldt stadsbreed, maar ook voor afzonderlijke plannen.
133	3. In welke volgorde dienen ambities en projecten uitgevoerd te worden? Dienen eerst de mobiliteitsambities gerealiseerd te worden (bijvoorbeeld nieuwe P+R’s en de tramlijn) of worden er eerst nieuwe wijken ontwikkeld? Om hoge dichtheden te verantwoorden en af te wijken van de nota stallen en parkeren dient er een Tramlijn gerealiseerd te worden. Is de inzet op (H)OV haalbaar in tijd binnen de gestelde groeiambitie? Auto’s worden genegeerd in de RSU2040 (uitgangspunt 8) terwijl de gemiddelde burger in Nederland nog steeds de voorkeur geeft aan de auto boven H(OV) mede vanwege de afhankelijkheid van de auto (terwijl de RSU2040 stelt dat meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto). Indien de gemeente Utrecht een inclusieve stad wenst te realiseren, is de inwoner van Utrecht die de voorkeur geeft aan vervoer per auto dan ondergeschikt aan een inwoner van Utrecht die kiest voor H(OV)?	Zoals aangegeven in hoofdstuk 7.2 lopen mobiliteitsambities en de ontwikkeling van nieuwe wijken hand in hand. Nieuwe wijken houden rekening met de wijze waarop de bereikbaarheid wordt gerealiseerd en zullen er tevens voor moeten zorgen dat tijdig voldoende vervoerswaarde ontstaat om de gewenste kwaliteit van ontsluiting te kunnen realiseren.

133	4. De intelligente barcode is een mooie en uitdagende ambitie. De multifunctionele uitwerking (waaronder de hiervoor benoemde stapeling van ambities) maakt ontwikkelingen echter (nog) complexer en kosten daarmee per definitie meer tijd. Dit tijdsaspect blijft ons inziens onderbelicht in de RSU2040. Op welke wijze is de gemeente Utrecht voornemens plannen (vanuit zowel de harde plancapaciteit als nieuwe plannen) te versnellen om zo de ambitieuze doelen te behalen? Heeft de gemeente Utrecht een analyse gedaan van de (gemiddelde) doorlooptijd van (grootschalige) ontwikkelingen in Utrecht en zo ja, wat zijn de conclusies daarvan? Ervaring leert dat (grootschalige) ontwikkelingen veel tijd kosten. Wij zijn bereid om extra capaciteit in te zetten om tempo te maken.	We zijn ons er van bewust dat stadsontwikkeling een complexe en tijdrovende aangelegenheid is. In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. Mogelijkheden voor versnelling zullen in eerste instantie op projectniveau worden bezien.
133	5. Kan de gemeente Utrecht een prioritering aangeven in de ambities uit de RSU2040? Hoe gaat de gemeente Utrecht om met conflicterende belangen van deze ambities? Is betaalbaarheid van woningen belangrijker dan circulair bouwen? Is verdichting belangrijker dan 75 m2 groen per woning in een omgeving? Indien er een conflict tussen ambities ontstaat, hoe worden er dan door de gemeente knopen doorgehakt zodat er geen vertraging ontstaat in de ontwikkeling van plannen? Komen er naast de RSU2040 straks nog andere eisen vanuit de gemeente, provincie of landelijke overheid (bijvoorbeeld de Omgevingsweg) die voor vertraging in de planvorming kan leiden en hoe wil de gemeente Utrecht dat eventueel voorkomen?	Het maken van nadere keuzes op projectniveau is voorbehouden aan College en Raad. Daarbij wordt op basis van een afwegingskader (zie paragraaf 8.4.1.) gestuurd op versnelling van de productie. Zo nodig staat dat ook op de agenda bij overleg met hogere overheden. Daarnaast maken we ook de afwegingen op basis van inzichten die we verkrijgen uit de barcode. Verder wijzen wij u op het Stadsakkoord Wonnen waar wij met alle betrokken partijen afspraken hebben gemaakt over het houden van tempo in de planvorming en bouwproductie en de wijze van escalatie.
133	6. Uit de RSU2040 blijkt dat het bouwen van meer woningen binnen de ‘nieuwe’ knooppunten voor meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie biedt. Hoe voorkomt de gemeente Utrecht vertraging in actuele ontwikkelingen waarbinnen ruimte is voor de toevoeging van extra woningen maar	Optimalisatie wordt in eerste instantie bezien binnen vastgestelde stedenbouwkundige kaders. Indien met private partijen bindende afspraken zijn gemaakt kan optimalisatie een gezamenlijke opgave zijn, waarbij voorkomen of beperken van vertraging een van de afwegingen zal zijn.

	waar stedenbouwkundige kaders al zijn overeengekomen?	
133	7. Hoofdstuk 7.3 beschrijft de hoe de gemeente de samenwerking tussen partijen ziet om op succesvolle wijze uitvoering te geven aan de RSU2040. Wij juichen dit van harte toe en onderkennen het gezamenlijke belang en zullen hier vanuit beide zijden energie in moeten steken om tempo te kunnen (blijven) maken.	Dank voor uw reactie
133	Groenewoud (ontwikkeling van Loostad Vastgoedontwikkeling) 8. RSU2040 pagina 33/34: rondom de aangewezen HOV punten wordt een “(zeer) hoogstedelijk” milieu omschreven. Wat houdt dit in en werpt dit een nog ‘hoogstedelijker’ perspectief op de locatie Groenewoud? Momenteel is het al hoogstedelijk met 56 tot 65 woningen per hectare. Is de huidige invulling conform de definitie uit de RSU2040?	De locatie Groenewoud is één van de woningbouwprojecten in Papendorp. De dichtheid wordt bezien op basis van de totale ontwikkeling, met respect voor reeds gemaakte afspraken.
133	9. RSU2040 pagina 43, punt 9: waarom onderkent de gemeente het in dit beleid passende energiesysteem wat in Groenewoud wordt uitgewerkt in financiële zin niet?	Ten aanzien van Groenewoud vinden op projectniveau gesprekken plaats om de ambities en de financiële haalbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen.
133	10. RSU2040 pagina 116: graag krijgen wij (Loostad Vastgoedontwikkeling) een nadere toelichting op wat u bedoelt met “concentratie nieuwe warmte-koudeopslag voor stedelijke ontwikkeling”? Dit gebied leent zich uitsluitend en maximaal qua bodemcapaciteit voor de ontwikkeling Groenewoud. Dus wat wordt hiermee bedoeld?	Uiteraard stelt de bodemcapaciteit grenzen aan de omvang van warmte-koudeopslag. De omvang van mogelijkheden voor WKO worden onderzocht in het kader van de ontwikkeling van de diverse stedelijke ontwikkelingsprojecten in Papendorp.
133	11. RSU2040 pagina 165: Groenewoud wordt genoemd in “fase 1” en als harde plancapaciteit. De status van dit project is momenteel nog	In het MPR hebben wij de definitie voor ‘harde’ plancapaciteit gegeven. We noemen in Utrecht een plan ‘hard’ als er een intentiedocu-

	niet zo ver (voor anterieure overeenkomst). Hoe ziet de gemeente dit precies?	ment (danwel startdocument) is vastgesteld. Het moment van de anterieure overeenkomst ligt inderdaad later in tijd. We gaan er van uit dat er ruimschoots binnen die termijn overeenstemming over de woningbouwontwikkeling in Groenewoud wordt bereikt.
133	Archimedeslaan Rijnsweerd (ontwikkeling van KondorWessels Projecten) 12. RSU2040 pagina 117: rond belangrijke OV-knooppunten (waaronder Rijnsweerd) maakt de gemeente Utrecht hoogbouw tot 70 meter mogelijk. Tijdens de ontwikkeling van de plannen voor de Archimedeslaan zijn er vaak discussies geweest over de maximale bouwhoogte en is deze vanuit de gemeente Utrecht gemaximeerd op 45 meter terwijl deze locatie zich uitstekend leent voor een of meerdere hoogteaccenten tot 70 meter (wat in de RSU2040 wordt erkend). Uiteraard geldt dat de bouwhoogte niet als zelfstandig uitgangspunt kan dienen maar dat dit in een breder perspectief geplaatst moet worden. Hoe dienen wij de RSU2040 in dit geval te interpreteren?	In de RSU zijn gebieden aangewezen waaronder Rijnsweerd waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt een aparte Hoogbouwvisie ontwikkeld waarin deze gebieden worden uitgewerkt. Daarin worden o.a. nadere randvoorwaarden ogenomen over de hoogteopbouw in het gebied. De RSU zet de koers uit voor de stad voor hoogbouw, de uitwerking vindt plaats in de hoogbouwvisie. Deze is dan ook kaderstellend voor bouwplannen.
133	13. RSU2040 pagina 146: voor de Archimedeslaan en Rijnsweerd zijn in het Meerjaren Perspectief Ruimte (2020) 1.900 woningen opgenomen. Onze plannen (Archimedeslaan) alleen al bevat 1.600 tot 1.700 woningen. Indien er naast ons project aan de Archimedeslaan in Rijnsweerd nu al meerdere ontwikkelingen zijn gepland, voldoet het aantal van 1.900 woningen mogelijk niet.	Dit aantal staat verkeerd vermeld in de concept-RSU. In het MPR zijn voor het gebied Rijnsweerd 1600 woningen voorzien. In de definitieve versie van de RSU zullen wij dit aanpassen. Regel 448, nr 133 We willen dat de stad in evenwicht groeit. Dat betekent niet alleen het realiseren van woningen maar alle functies uit de barcode. De ondergrens van het aantal woningen geldt voor het gehele gebied van Rijnsweerd. Voor het gehele gebied wordt er afgewogen hoe deze barcode in balans gerealiseerd kan worden, en waar de afzonderlijke onderdelen uit de barcode het best tot zijn recht komen.

133	14. RSU2040 pagina 146: als ondergrens voor Rijnsweerd worden tot 2040 2.000 extra woningen als extra programmering opgenomen. Wij gaan graag met u in overleg om een deel van deze 2.000 extra woningen op de Archimedeslaan te realiseren indien dit ook door de verschillende afdelingen binnen de gemeente (waaronder stedenbouw en mobiliteit) gedragen wordt.	De gemeente zal tegen die tijd met de belanghebbende partijen in dit gebied in gesprek gaan.
133	15. RSU2040 pagina 147: nieuwe vormen van mobiliteit en parkeren op basis van behoefte is locatie (en eigendom) overstijgend. De gemeente zal hierin de regie moeten nemen en tijdig oplossingen moeten realiseren zodat bij oplevering van plannen er op dit gebied geen problemen ontstaan (zie ook punt 3.).	Wij realiseren ons de uitdagingen hiervan. Daarom wordt parallel aan het opstellen van de RSU en het Mobiliteitsplan ook een nieuwe Parkeervisie opgesteld waarin het gemeentelijk beleid t.a.v. parkeren wordt beschreven.
133	16. Bij ons plan aan de Archimedeslaan wordt invulling gegeven aan verdere verdichting met vergroening. Graag stemmen we op korte termijn met de gemeente af onze plannen voor de Archimedeslaan op dit vlak voldoen aan de uitgangspunten van de RSU2040 zodat dit geen verdere vertraging oplevert in de ontwikkeling.	De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Deze wordt verder uitgewerkt in omgevingvisies, ruimtelijke plannen etc.
133	17. Door de opeenstapeling van ambities in de RSU2040 (zie ook punt 2.) zal er voor de ontwikkeling van de Archimedeslaan keuzes gemaakt moeten worden welke ambities prioriteit hebben. Graag vernemen wij van de gemeente hoe zij hierin faciliteert zodat dit niet ten kosten gaat van de snelheid van de ontwikkeling.	Zie reactie bij punt 2.
133	Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande in een gesprek nader aan u toe te lichten en gezamenlijk een weg te vinden om tempo te maken in onze ontwikkelingen die mede een rol kunnen spelen binnen de ambities van de RSU2040.	Dank voor uw reactie

139	1. In de RSU wordt gesproken over dat de gemeente samen met de bewoners en andere partijen de stad maakt. Dit uitgangspunt heeft de gemeente nu ook al. Echter blijkt in de praktijk dat dit proces van samen stad maken vaak niet goed gaat, bijvoorbeeld in projecten voor binnenstedelijke verdichting waar de buurt en de bewoners onevenredig zwaar worden benadeeld, omdat de gemeente in de realisatie van haar ambitie afhankelijk is van een projectontwikkelaar of een ander uitvoerder die een rendabel project wil waardoor de integrale afweging scheef wordt. In de huidige RSU staat weinig over de invloed die bewoners kunnen hebben op de realisatie van de RSU. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat door binnenstedelijke verdichting en verhoging de huidige bewoners niet onevenredig zwaar worden benadeeld bv door verslechtering van privacy, bezonning, uitzicht, groen en luchtkwaliteit en toename in windhinder, verkeersdrukte en parkeerdrukte? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de uitvoering van RSU 2040 wat betreft betrokkenheid en wensen van bewoners, en het participatieproces beter wordt dan nu gebeurt in de huidige praktijk en hoe wordt dat opgenomen in de volgende versie van de RSU?	Bij de verdere ontwikkeling van de stad hebben bewoners nog alle mogelijkheden tot inspraak.
139	2. Het beleid is groen tenzij. Dat is mooi omdat bruikbaar groen positieve effecten heeft. Echter, dit uitgangspunt lijkt op gespannen voet te staan met de ambitie voor verdichting van de stad. De RSU spreekt over groene buitenruimte binnen 300 m van iedere huis. Wat wordt verstaan onder groen buitenruimte? Hoe ziet zo'n groen buitenruimte eruit en is dat ook bruikbaar groen? Hoe gaat de gemeente	Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten. De vergroening van Utrecht omvat zowel minder bruikbaar groen aan gevels en daken én groen met meer gebruiksmogelijkheden in plantsoenen,

	concreet ervoor zorgen dat verdichting niet tot vermindering in bruikbaar groen in de wijk leidt?	buurtparken en wijkparken. Al dit groen is bruikbaar voor planten en dieren. Bij elkaar willen we 900 voetbalvelden aan extra groen aanleggen of toegankelijk/bruikbaar maken. De precieze inrichting en de gebruiksmogelijkheden voor mensen, planten en dieren worden de komende jaren uitgewerkt. Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden.
139	3. De realisatie van de binnenstedelijke verdichting wordt mede gerealiseerd door sloop van bestaande gebouwen. Hoe veel wordt gesloopt en waar en aan welke criteria moeten gebouwen voldoen om gesloopt te mogen worden? Zijn er andere oplossingen onderzocht waarin sloop niet of minder nodig is en dan welke?	De juiste aantallen van sloop zijn niet op voorhand bekend. Soms is sloop nodig vanwege de veiligheid en kwaliteit. bespreken
	4. Alleen met binnenstedelijke verdichting de tekort aan betaalbare woningen op te lossen lijkt zeer moeilijk haalbaar gezien de schaarste en prijskaartje van binnenstedelijke bouwgrond en de complexiteit die gepaard gaat met binnenstedelijke verdichting. De RSU is op dit punt vaag. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat betaalbare woningen worden gerealiseerd? Worden harde randvoorwaarden en instrumenten daarvoor ontwikkeld, welke dan en hoe wordt dat opgenomen in de RSU?	We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak in de opgave Wonen en de Woonvisie. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Daarnaast monitoren wij halfjaarlijks via het MPR en de peilstok stedelijke ontwikkeling in hoeverre de planvoorraad zich ontwikkelt in de richting van de gewenste percentages sociale huur, middenhuur en betaalbare koop.
140	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

141	Hierbij wil ik graag een reactie plaatsen bij de omgevingsvisie / het concept ruimtelijke strategie 2040. Ik vind het opvallend dat er op pagina 105 ingetekend staat dat Buurtschap Wayen, in de gemeente Houten een zoekgebied is 7 hectare aan nieuwe sportvelden. Buurtschap wayen, genomineerd als onderdeel van werelderfgoed hollandse waterlinie is naar mijn mening mooi zoals het is en doet met de vele boomgaarden recht aan de historie van de regio en de waterlinie. Ik begrijp uit de begeleidende tekst dat vooral Laagraven onderdeel is van het technisch zoekgebied, maar dit staat dan foutief ingetekend op pagina 105. Daarnaast is plas groenraven, wederom onderdeel van de gemeente houten, de afgelopen jaren succesvol getransformeerd tot leefgebied van vele flora en fauna als natuurplas. De huidige dubbelfunctie als recreatieterrein is mij als bewoner al een doorn in het oog. Deze grove verstoring van de natuurlijke rust doet het natuurrijke karakter van het gebied geen goed. En ik ben dan ook van mening dat van uitbreiding met sportvelden ten zuiden van de A12 op grondgebied van Houten geen sprake mag zijn in een ruimtelijke visie van Utrecht.	Het technische zoekgebied voor sport is een indicatieve duiden. Wij pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.
141	Graag wijs ik u er tevens op dat firma […] een perceel aan de koppeldijk in Houten heeft opgesplitst en als vastgoedbelegging aanprijst als investeringsgrond voor woningbouw welke daar namens de gemeente en provincie Utrecht zal gaan plaatsvinden. Als basis hiervoor worden tevens enkele passages en afbeeldingen uit uw ruimtelijke koers gebruikt. Waaruit mijn inziens blijkt dat uw ruimtelijke koers document ruimte ter interpretatie laat over de exacte invulling van wat over de jaren de A12-zone is gaan heten, in uw eigen tekeningen op pagina 131 is al te zien hoe vaag en ruim hier gemeten wordt, zelfs buiten de gemeentegrenzen. Ik zie graag dat uw document wordt	De RSU 2040 is geen blauwdruk maar een koers document op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	aangepast zodat er geen enkele twijfel meer kan zijn over woningbouw of plaatsing van sportvelden op grondgebied van de gemeente Houten. Niet op en om plas laagraven en zeker niet in Buurtschap Wayen	
141	Op pagina 115 staat in de legenda van de afbeelding benoemd dat een hoogspanningsleiding, bovengronds, welke ten zuiden langs de a12 loopt, een hoofdtransportleiding voor warmte zou zijn. Dit is niet correct. Mogelijk in de toekomst wel voor duurzame energie. Dit moet gecorrigeerd worden.	Ook dit betreft een indicatieve duiding voor de duurzame energie.
141	Ik heb bezwaar tegen de suggestieve intekening van een nieuwe meer zuidelijke route voor de snelweg a12 vanaf fase 4a zonder dat daar een duidelijke toelichting op gegeven wordt. Met de nieuwe trends van thuiswerken is de huidige ligging van de a12 goed en hier hoeft naar mijn mening geen verandering voor te komen.	De door u geduide zuidelijke ligging is uit het kaartbeeld gehaald.
142	Zienswijze En nu. Toekomst Balijelaan heeft al meerdere keren een zienswijze ingestuurd (Merwedekanaalzone, Mobiliteitsplan, parkeervisie, Ledig Erf) We willen in deze zienswijze niet in herhaling vallen. Alle praktische aandachtspunten en concrete wensen zijn al uitgebreid beschreven in de bovenstaande zienswijzen. Maar we sturen deze zienswijze in omdat we zorgen hebben over de Balijelaan en het Balijeplein als verbindingsroute zonder dat er aandacht is voor leefbaarheid, groen, duurzaamheid. We willen niet als	Wij gaan graag met u in gesprek over een omgevingsplan voor Balijelaan/Balijeplein.

laatste in de rij staan als het gaat om deelnemen aan de mooie ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Waar we behoefte aan hebben is een omgevingsvisie Balijelaan/Balijeplein, aansluitend op een omgevingsvisie van de Rivierenwijk. Bewoners willen hier zelf zeker in participeren, maar kunnen dat niet alleen. Er zijn ideeën genoeg die we graag delen, maar er is ook een realiteit waar rekening mee gehouden moet worden en er zijn zeker experts die het slimmer of beter kunnen op basis van onze uitgangspunten.
We willen geen armoedige straat en plein zijn, verkeersonveilig en sociale onveilig. We willen een mooie, sterke gezonde aanvulling zijn op de mooie ontwikkelgebieden waar we tussenin liggen. Een straat waar mensen graag doorheen lopen en fietsen. Een kleinschalig plein in een goedverzorgde traditionele omgeving, waar mensen graag een ambachtelijk winkel inlopen omdat er ambachtelijke specialiteiten van goede kwaliteit te krijgen zijn zoals bij de slagerij, de groentenmannen, de visboer, de kaasboer of de bakker. Of een koffietje op een terrasje nemen of een ijsje bij Lorenzo. Of misschien zelfs een vega shoarma halen.
Manieren waarop die visie vanuit de Balijelaan tot stand zou kunnen komen zouden de volgende kunnen zijn:
- oprichten van een ‘wijkvereniging’ maar dan anders. Die hetzij de bewoners van de Balijelaan en het Balijeplein, het zij de gemeenschap in de Rivierenwijk kan vertegenwoordigen als het gaat om behoud van lokale ondernemers, ontmoeten op Balijeplein, openbare ruimte groener maken vanuit het algemeen belang voor de wijk, waar sociale cohesie en veiligheid
een grote rol in spelen.
- een brainstormsessie met mensen van de Balijelaan, ondernemers, verkeersexperts,beleidsmakers, wethouder én creatievelingen om te kijken hoe het fijner, mooier en beter kan op de Balijelaan en het Ba-

lijeplein, rekening houdend met het toenemend verkeer van de komende vijf jaar en rekening houdend met ontmoeten en winkelen. Leven als leidraad dus. Verkeer welkom maar te gast, uitgenodigd om langzaam te rijden in het groen en niet uitgenodigd om vast op het gas te trappen.
- Scenariodenken

We weten dat het kan.
Mocht u van ons toch de praktische ideeën en uitgangspunten willen ontvangen die we in de verschillende zienswijzen uiteen hebben gezet, dan horen we dat graag.
Overigens is het goed om te weten dat wij als Toekomst Balijelaan binnenkort ook met de gemeente in gesprek gaan n.a.v. onze zienswijze Merwedekanaalzone. Daar kijken we naar uit.

143

Voor Leidsche Rijn als woonlocatie werd ontwikkeld had Utrecht ca. 225.000 inwoners. De ambitie was te groeien naar 350.000 inwoners. Nu deze ambitie bereikt is, heeft Utrecht een nieuwe ambitie samengevat in het plan Ruimtelijke strategie 2040. In 2040 moet Utrecht een inwonersaantal van 450.000 bereikt hebben. Om die nieuwe ambitie te bereiken, moeten er 80.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Deze nieuwe beowners werken nog niet in de stad en er is ook nog geen voldoende werk voor hen. Daarom moeten er 60.000 nieuwe banen gecreëerd worden. RSU is er niet om het huidige woonruimte probleem voor mensen die al werken in \utrecht, maar om nieuwe inwoners te trekken.
Voor deze 80.000 nieuwe woningen is op dit moment onvoldoende ruimte. Net als voor de ontsluiting van de nieuwe woonlocaties, de alles in 10-minutenbereikbaar-ambitie en het vergroenen van de stad.

De aantallen zijn iets anders (60.000 woningen en 70.000 banen). Wij hebben er vertrouwen in dat we deze in de stad op een duurzame volwaardige manier kunnen vestigen in samenhang met andere onderdelen van de barcode. De RSU beschrijft hoe we dat op een evenwichtige manier kunnen realiseren.

143	Concreet betekent dit voor mijn wijk Lunetten, dat als de plannen doorgaan, Park de Koppel opgeofferd gaat worden aan een trambaan om het nieuwe station Lunetten-Koningsweg en de Uithof vanuit Nieuwegein bereikbaar te maken. De nu nog groene spoorwegdriehoek bij het huidige station Lunetten zal plaats moeten maken voor een nieuw station Lunetten-Koningsweg, de tram en hoogbouwflats van 120 meter hoog. Voor op de huidige locatie van sportvelden en Volkstuinencomplex bij Olympus is een scholencomplex met sporthal in de plannen opgenomen. Utrecht heeft ambitieuze plannen om te vergroenen. Echter in mijn woonwijk Lunetten zal er per saldo minder groen over blijven en is het de vraag of ik nog een volkstuin en tenniscomplex binnen 10 minuten met fiets (zoals nu) kan bereiken.	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. Hier zal meer duidelijk worden wat de impact is.
143	Ik ben mij bewust van het tekort aan met name goedkopere woningen. RSU lijkt echter vooral te willen bouwen voor mensen die nog niet in Utrecht wonen, werken of een andere binding hebben ten koste van de leefbaarheid in o.a. mijn wijk Lunetten. Ik maak daarom bezwaar tegen de plannen die RSU heeft in en bij de wijk Lunetten: trambaan, station Lunetten/Koningsweg, hoogbouw in omgeving van station Lunetten, bouw scholencomplex + sporthal bij Olympus die allen er voor zorgen dat het groen in /om de wijk sterk verminderd. De corona-crisis heeft duidelijk gemaakt dat wandelgebieden, parken en andere groene gebieden in een grote behoefte voorzien. Op zondag is het file-wandelen en steeds meer moeten fietsers het fietspad delen met skeeleraars, wandelaars en hardlopers. Mijn reactie lijkt op een not-in-my-backyard reactie. Inmiddels 30 jaar wonend in de wijk Lunetten en ca 60 jaar in Utrecht vind ik dat ik het recht heb verdiend om op te komen voor leefbaar houden van mijn wijk en stad. Bouwen in het groen, of het om een trambaan, school, sportcomplex of woningen gaat is bouwen op het groen en zal per saldo nooit meer	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. We bouwen echt niet alleen voor de mensen die (nog) niet in Utrecht wonen of werken. We willen graag ontwikkelen voor de mensen die nu in Utrecht wonen en ook voor de mensen die hier willen komen wonen. Zoals we dat altijd hebben gedaan. En we zijn het helemaal met u eens dat u het recht heeft op te komen voor uw wijk en buurt.

	groen opleveren. Zie hierbij foto's van een nieuwe bouwlocatie bij de Opaalweg naast Lunetten, waar t.b.v. studentenwoningen een groot perceel van bomen en struiken is ontdaan.	
144	Mijn zienswijze gaat over het intekenen van mogelijk wind-energie bij het gebied Polder Bijleveld. Ik kan mijn geheel voorstellen dat in dit gebied gezocht wordt naar mogelijkheden voor zonne-energie, wind-energie moet hier volgens mij niet vermeldt worden. Belangrijkste redenen wat mij betreft om wind-energie niet te vermelden voor Polder Bijleveld: • Het gebied ligt dusdanig dicht bij bestaande bebouwing, dat zowel de geluidsnormen als de slagschaduw normen niet haalbaar zijn (https://earth.google.com/earth/d/1KRcsv_KDIebA9ejtA29WYKc6Wc02Ze4P?usp=sharing) o Eerste huizen liggen binnen 200m van de mogelijke locatie, en vergunningen daarvoor zijn ook nog eens zeer recent afgegeven (dus net gebouwd) o Er liggen meer dan 30 woonhuizen binnen een straal van 500m van de beoogde locatie, waar geluid een probleem zal zijn o Binnen het slagschaduw gebied liggen nog veel meer huizen, waaronder een heel deel van Vleuten-De Meern • De historische Hamtoren ligt op een paar honderd meter van de beoogde locatie. Dit is een zichtbepalend historisch object, waaraan afbreuk wordt gedaan met de komst van twee windmolens • In de plannen zoals eerder gepresenteerd aan de gemeenteraad, is het gebied niet opgenomen als zoekgebied voor wind. De locatie is met algorithmen wel verkend, maar uiteindelijk niet opgenomen. Het zou dan raar zijn om hem nu plotseling wel weer op te nemen voor wind.	Gezien de urgentie van de energietransitie kunnen wij het ons niet veroorloven om in dit (abstracte) stadium van beleidsvorming zoekgebieden voor duurzame energie uit te sluiten die conform het nationale en provinciale beleid wel mogelijk zijn. Dat wil niet zeggen dat in de zoekgebieden daadwerkelijk windmolens (en/of zonnevelden) komen. De afweging of duurzame energieproductie binnen deze zoekgebieden daadwerkelijk plaats kan vinden, moet nog gemaakt worden. Daarbij worden de door u genoemde punten meegewogen. Bij de selectie van zoekgebieden heeft de afstand tot woningen (minimaal 400 meter) een rol gespeeld. De verspreid liggende woningen te noorden van het spoor zijn daarbij buiten beschouwing gelaten, omdat het toegestaan is om voor een beperkt aantal woningen maatwerkafspraken te maken. In de huidige (bestemmings)plannen voor het gebied is de mogelijkheid van windmolens niet opgenomen. Dat betekent dat, voor het toestaan van windmolens, deze plannen in dat geval gewijzigd zouden moeten worden en dat er planschade uitgekeerd zal worden als daar van sprake is. In deze fase van besluitvorming is het voorbarig om ervan uit te gaan dat er sprake is van beïnvloeding van de waarde van het onroerend goed.

• Uitvoering van het plan komt niet voor in de fasering, oftewel, er is geen concreet plan voor uitvoering op termijn.
Ik kan me voorstellen dat het aantrekkelijk is voor de gemeente om zoveel mogelijk gebieden aan te wijzen voor windenergie. Bovenstaande punten in acht nemend, vind ik dit gebied daar echter niet in thuishoren, gezien de haalbaarheid van het plan zeer laag lijkt. Gegeven ook dat het hier om een zeer lange termijn plan gaat, is het onwenselijk voor omwonenden om lang in onzekerheid te zitten over mogelijke windenergie dicht op bebouwing. Zoals bekend, vanaf het moment dat een gebied benoemd wordt, heeft dit invloed op de waarde van onroerende goederen in het gebied.

Hierbij dan ook mijn vraag om het gebied alleen aan te wijzen als zoekgebied voor zonne-energie, en niet voor wind-energie, wat mij lijkt passen en waar vast mogelijkheden voor te vinden zijn.

145

Ik heb al eerder geprobeerd te mailen maar bij nadere lezing van de uitgebreide inspraakversie viel ons het volgende op. Ik stuur deze opmerking even op aangezien hij ws vooral van praktisch/communicatieve aard is en niet zozeer beleidsmatig.
Op blz 135 van de inspraakversie is er een fietsroute getekend dwars door de monumentale gevangenis wolvenplein, over de singel en ook nog over een stuk terrein (de stippellijn) die bij particuliere huizen hoort.
Ik begrijp dat dit een schets is richting 2040, dus dit niet letterlijk moet worden genomen, maar zo is het wel verwarrend en zaait onrust. Ik woon hier vlakbij dus ken de situatie. Het lijkt wel alsof voor zo'n route er een brug wordt gepland, een monument deels moet worden afgebroken en particulieren moeten worden onteigend.
Omdat er al een hoogwaardige fietsstraat aan de overkant langs de

Met de verbinding die aangegeven staat op de kaart wordt de voetgangersbrug bedoeld die gepland is. De RSU is een koers van de stad waarin het abstractieniveau hoog is. Wij spreken in de RSU over langzaam verkeersverbindingen waarbij geen uitspraken worden gedaan over fiets en/of voet.
De locatie van deze verbindingen zijn indicatief in de kaarten opgenomen. De ligging van de pijl in de kaart op pagina 135 zullen wij aanpassen conform de Omgevingsvisie Binnenstad (pagina 149).

	singel zelf loopt (aan de andere kant van de stadsbuitengracht, net nieuw - Wittevrouwensingel) en daarna door Wittevrouwenstraat/Voorstraat (fietsroute, ook nieuw) lijkt ons dit ook een vreemde optie. Daarnaast loopt er ook een fietsstraat aan de noordzijde (andere kant Wittevrouwensingel), ook alles nieuw. Ik zou u aanraden of verzoeken dit plaatje in de volgende versie aan te passen om verdere onrust te voorkomen. Mogelijk wordt gehint op een looproute richting de nieuwe ontwikkeling wolvenplein, echter dat is geen fietsbrug maar voetgangersbrug en die is gepland op een andere plek (zie eerdere gemeentelijke plannen) nabij Hooghiemstra.	
146	U vraagt of de opgaven van de paragraaf Groen en Klimaatbestendig (pag 75) alleen voor grondgebonden woningen geldt of ook voor gestapelde bouw. U vraagt hoe we de groen opgave willen bereiken. U geeft aan dat u een mogelijke hoogbouwontwikkeling aan de zuidzijde van stadion Galgenwaard als uitwerking van het knooppunt Oost graag terug wilt zien in de RSU. En u vraagt om aan te geven dat het bestaande gebouw Galgenwerth een uitzondering is op de hoogbouw in deze omgeving. U geeft aan een invulling van werken, commercieel, voorzieningen etc te missen in de RSU.	De RSU 2040 is een koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Mbt u opmerkingen over Groen: Op stedelijk niveau maken we de afwegingen en kijken hoe dat in de gebieden kan landen. Daar zijn we nu ook druk mee bezig. Dit komt ook vaak terug bij de gebiedsuitwerkingen. Wij geven nu in deze RSU 2040 niet per gebied aan op welke plek dat heel specifiek plaatsvindt. Dit ook conform de abstractie van de RSU. Dit geldt ook de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling in Oost. Mbt uw opmerking over hoogbouw: Volgend op de RSU 2040 komt een hoogbouwvisie waar dit meer specifiek wordt gemaakt. Deze betreft nieuwe ontwikkelingen en niet bestaande gebouwen. Als de RSU is vastgesteld, dan wordt deze verder uitgewerkt in verschillende ruimtelijke plannen etc. Een ontwikkeling in Oost is nu opgenomen passend bij de abstractie van de RSU 2040

147	Graag gaan we in gesprek . om nadere uitleg te krijgen over hetgeen voorgesteld wordt. Je begrijpt dat bijvoorbeeld de barcode (p.68 en p.74) allerlei vragen oproept, onder meer aan wat voor soort culturele voorzieningen gedacht wordt voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is (1). Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? 3) En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuurtoerist?(4)	Bedankt voor uw inspraakreactie. Hieronder treft u per vraag onze reactie aan.
147	1. Aan wat voor soort culturele voorzieningen wordt gedacht voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is	1. We streven naar een leefbare stad waar culturele voorzieningen absoluut onderdeel van uitmaken. De barcode is een eerste belangrijke vertaling in meters die meegroeien met het aantal huizen. Vervolgens vraagt de invulling nader onderzoek waarbij de invulling afhangt van de voorzieningen die er al in de omgeving zijn, die er in totaliteit in de stad zijn, voor welke doelgroep(en) je een voorziening wil realiseren, wat voor mogelijkheden er zijn in het vastgoed etc. Er is wel onderscheid gemaakt door voorzieningen met een uitstraling voor de wijk (met als uitgangspunt dat in elke wijk een laagdrempelige voorziening zou moeten zijn, net als een school, groen, een huisarts etc) en voorzieningen die een uitstraling hebben op de stad en daarbuiten. Die laatste bekijk je meer over het geheel aan aanbod in de stad en de behoefte die daar in is.
147	2. Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? En welke culturele voorzieningen heeft de stad nodig in het Stationsgebied en het Beurskwartier (p.134)?	2. Er is deels een beeld bij het toevoegen van voorzieningen: Het cultuurcluster Berlijnplein (voorziening LR) & de Machinerie in Werkspoor (voorziening NW) staan op de kaart en daarvan weten we in grote mate wat het zal worden. Andere voorzieningen zijn nog veel abstracter, maar in de plannen van het Beursgebied wordt op basis van de sectoranalyses die zijn uitgevoerd, rekening gehouden met een presentatieplek op het gebied van podiumkunsten en een presentatieplek

		op het gebied van beeldende kunst. De resultaten van het onderzoek dat Jeffrey Meulman heeft gedaan, bieden aanknopingspunten om dit verder uit te zoeken voor wat betreft podiumkunsten.
147	3. Komt er een nieuw theater in Lunetten (p.172)?	3. Aangezien er ook bij Lunetten een stedelijk knooppunt zal komen, is het logisch te denken daar ook een stedelijke voorziening toe te voegen. Omdat dit pas in een latere fase aan de orde is, is hier nog geen enkel onderzoek gedaan naar welke kansen en mogelijkheden hier zouden liggen en welke toevoeging tegen die tijd gewenst is in de stad.
147	4. En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuur-toerist?	4. We doen op dit moment een analyse naar de huidige voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan met verschillende vervoersmiddelen. De knooppuntenstrategie leidt ertoe dat je nieuwe stedelijke voorzieningen realiseert in de buurt van knooppunten, zodat de bereikbaarheid daarvan zo goed mogelijk is voor zowel Utrechters als cultuur-toeristen

Inspraakreactie 59

Inspraakreactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Aan: College van B&W Gemeente Utrecht
t.a.v. Inspraak RSU2040, rsu@utrecht.nl

Van: Initiatiefgroep gezonde stad
Een collectief bestaande uit diverse stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandelnetwerk'

Contactpersoon: [redacted]

Datum: 9 maart 2021

Geacht college,

Met grote belangstelling hebben wij het concept 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.

Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen.

We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Graag introduceren we als *aanvulling* op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel "DE VERTRAAGDE STAD". Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als 'inclusief', 'menselijke maat', 'ontmoeting', 'gezondheid' en 'samen maken we de stad' nog meer handen en voeten.

We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.

Met vriendelijke groet,
Initiatiefgroep gezonde stad

[redacted] – Lunetten (Contactpersoon)

[redacted] - Voordorp

[redacted] – Lunetten

[redacted] – Rubenslaan (Oost)

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Nieuw Engeland

[redacted] – Binnenstad/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Lombok

[redacted] - Lunetten

[redacted] - Zuilen

[redacted] - Tuinwijk/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Hooggraven

[redacted] - Pijlsweerd

[redacted] namens De Buurtcamping Noordwest, Noordoost, West, Zuid, Lunetten, Overvecht

[redacted] - Dichterswijk

[redacted] – Lombok

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Leidsche Rijn

[redacted] – Lunetten

[redacted] - Muntkwartier

[redacted] - Huizingabuurt, contactpersoon Groen Wandelnetwerk

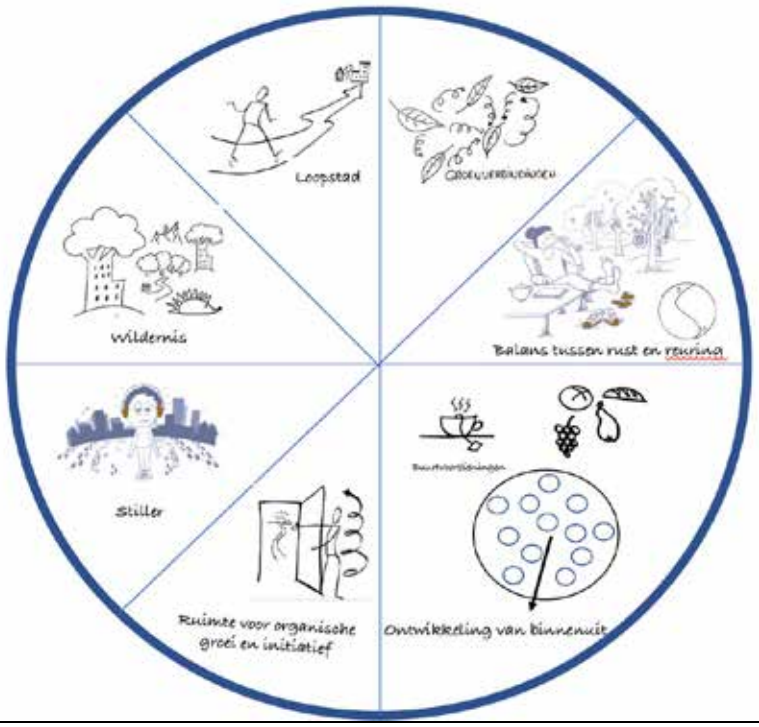
[redacted] - Overvecht

[redacted] - Pijlsweerd

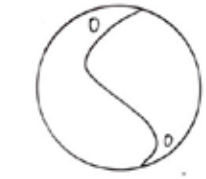
Bijlage 1

HET ZESDE STADSPROFIEL: DE VERTRAAGDE STAD

1. Gezonde balans tussen rust en reuring
2. De stad ontwikkelt zich van binnen uit
3. Stad van de mensen







Balans tussen rust en reuring

1. GEZONDE BALANS TUSSEN RUST EN REURING

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen

We gaan kleiner wonen en thuis wordt weer vaker een werkplek. Het is niet meer vanzelfsprekend altijd rustig thuis. De buitenruimte wordt belangrijker als verlengstuk van je thuis, dus ook een plek waar je even tot rust kunt komen.

Gebrek aan plekken om tot rust te komen is voor iedereen ongezond. Dat blijkt uit vele onderzoeken en studies die gaan over een gezonde leefomgeving. https://ap.lc/rF40w

Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Er zijn voldoende 'luwteplekken' rondom ieders eigen woning, in de wijk en in stadscentra.

Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dat betekent dat er - naast onze visie op "Utrecht loopstad" - bijvoorbeeld ook voldoende slowfietsroutes zijn. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Ook mensen die minder snel zijn.

2. UTRECHT WORDT EEN LOOPSTAD!



Een stad waar mensen graag lopen en wandelen is mooier, stiller, gezonder en duurzamer. Er is meer kans op ontmoeting, waardoor mensen nog liever buiten verblijven. Utrecht heeft het met zijn overzichtelijke schaal en al aanwezige fijnmazigheid in zich om een echte loopstad te worden. Dit kan alleen door het op stadsniveau in de RSU te verankeren. Utrecht maakt een loop- en wandelroutenetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk, waardoor je je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kunt zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig, functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Utrecht ontwikkelt en koestert een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad. Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen geven de voetganger een volwaardige plek door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het voetgangersnetwerk.

3. DE STAD ALS EEN GROOT PARKLANDSCHAP



a. Utrecht versterkt het bestaande groen, verbindt groene lopers met elkaar tot een fijnmazig groen netwerk en legt actief lopers uit naar buitengebieden.

b. Utrecht volgt het voorbeeld van London National Park City https://ap.lc/ucPRW en beschouwt zichzelf als een stedelijke habitat die onderdeel uitmaakt van een groter parklandschap in de regio. Een parklandschap dat we koesteren, sterker en groter maken. Een parkomgeving waarbinnen we wonen, verblijven, werken, onze vrije tijd besteden en ons verplaatsen. Utrecht als 'groeiregio' krijgt hierdoor een andere dimensie met andere groeiwaarden.

c. Nieuwe infrastructuur wordt ingepast in dit parklandschap en doorsnijdt geen bestaande groene en blauwe structuren.

d. De relaties tussen groenblauwe verbindingen, lopen, fietsen, verblijf- en parklandschap worden versterkt. De groenblauwe verbindingen langs kanalen, grachten, singels, sloten en (recreatie)plassen hebben een hoge potentie voor het parklandschap. Het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen zowel voor verblijven als voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken bevat echter ook veel verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan etc. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn om te verblijven of langs te lopen of fietsen onaantrekkelijk. Utrecht kijkt daarom kritisch naar de dragers van het parklandschap en het groene stadswandelnetwerk*.

* In bijlage 2 treft u een uitwerking aan van ons voorstel voor een groen stadswandelnetwerk. Deze brief is op 31 januari 2021 ingestuurd als inspraakreactie op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040.

4. UTRECHT DE GELUIDSLUWE STAD

Hoge of continue geluidsbelasting staat op nummer 2 in de ranglijst van omgevingsfactoren die ziektelast met zich meebrengen. Utrecht kijkt daarom verder en verandert in 10 jaar in een geluidsluwe stad.



AANPAK NEGATIEVE FACTOREN TRANSPORTVERKEER

1. De geluidsbelasting langs doorgaande wegen en infrastructuur, ook aan de randen van de stad, wordt aangepakt en dat gebeurt op een andere manier dan nu:
   a. Utrecht maakt geen geluidsbelastingkaarten op grond van modelberekeningen maar op grond van metingen en beleving. Dit geeft een volstrekt ander beeld dan de huidige kaarten, namelijk een beeld vanuit mensperspectief.
   b. Utrecht gebruikt niet de maximum toegestane geluidshinder van 60dB als maat voor interventies maar 42 dB, omdat vanaf dit punt de gezondheid van mensen in het geding komt.
2. Een gezonde, geluidsluwe stad geldt als randvoorwaarde voor locatiebepaling/keuzes voor nieuwe mobiliteiten en infrastructuur.

AANPAK POSTITIEVE FACTOREN

3. Groene gevels en daken, en groene binnenplaatsen zijn de norm: deze dempen geluid en dienen ook andere gezonde doelen.
4. Er wordt volop aandacht besteed aan 'positieve geluidslandschappen en non-akoestische factoren' (zie ontwerpprincipe 1. 'goede balans tussen rust en reuring').

Bron RIVM

"Geluid van transportverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan ziektelast door omgevingsfactoren. Na fijnstof (PM2,5 fijnstof) staan geluid van transportgeluid en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van een ranglijst van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dit blijkt uit onderzoek door deWHO(Wereldgezondheidsorganisatie) naar de invloed van milieufactoren op onze gezondheid".

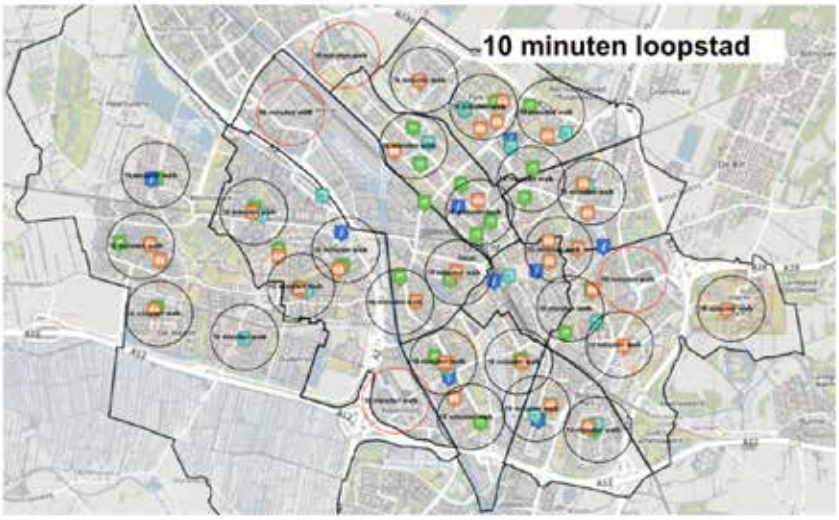
"Gezondheidseffecten zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol" (zie over non-akoestische factoren onze passage over luwteplekken)

"Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen".

5. ONTWIKKEL DE STAD VAN BINNEN UIT

Menselijke maat, sterke buurten en een inclusieve stad

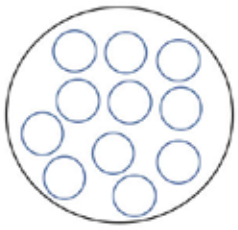
De stad is een levend, groeiend organisme, waarin groen, bebouwing, bewoners, voorzieningen en andere aspecten continu in verbinding met elkaar staan en in beweging zijn. Een humuslaag van stedelijkheid die mede door demografische en economische ontwikkelingen voortdurend in beweging is. Gezond stedelijk leven betekent voorzieningen om de hoek, mensen ontmoeten op straat, je makkelijk kunnen verplaatsen, te voet maar ook met het openbaar vervoer en groene plekken om te verblijven en bewegen in de nabije omgeving. Een weefsel dat door de tijd is ontstaan, met waardevolle ontmoetingsplaatsen en sociale structuren. Dit is de tienminutenstad op loopafstand: wonen, ontmoeten, winkelen en sporten binnen je eigen stadsbuurt.







Buurtvoorzieningen



In veel bestaande wijken staan voorzieningen onder druk. Mede door lagere bevolkingsdichtheden (kleinere huishoudens), worden scholen, winkelvoorzieningen en culturele en sportieve ontmoetingsplekken samengevoegd en verdwijnen ze uit buurten en is er minder levendigheid op straat.

De RSU lijkt het belang van een compacte stad, zodat er voldoende dragers zijn voor voorzieningen, te erkennen en als uitgangspunt te nemen, maar gaat hierin teveel voorbij aan de bestaande stadswijken en buurten en de betekenis van stedelijkheid.

Afgezien van Overvecht wordt er in de RSU niet ingezet op versterking van de bestaande stad, maar vooral op transformatielocaties die met grote HOV-lijnen onderling worden verbonden. Door meer op de bestaande wijken in te zetten kan de sociale en economische structuur in de hele stad worden versterkt. Gezonde en een evenwichtige verdichting in samenspraak met de bewoners leidt tot een groter draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, dragers voor openbaar vervoer door de hele stad en verbeteringen in de openbare ruimte.

Kortom: versterk de fijnmazigheid en stedelijkheid van de bestaande stad en groei van binnenuit in plaats van het accent van de ruimtelijke strategie te leggen op het bouwen van nieuwe wijken met nieuwe centra naast de bestaande stad.



Wildernis

6. UTRECHT OMARMT WILDERNIS*
Utrecht houdt ruimte voor avontuurlijke plekken waar oude opvattingen over standaard 'beeldkwaliteit' meer wordt losgelaten. In de wildernis is ruimte voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
* 'Het concept over 'Urban Rewilding' wordt internationaal omarmd. https://www.vesmagazine.org/environment/2021/02/24/europe-cities-nature-rewild/

Ruimte voor organische groei en initiatief



7. UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN
Het zijn de mensen die een plek identiteit geven en deze in gebruik nemen. Er is daarom ook ruimte om samen met de gemeente plekken *geleidelijk* te laten groeien samen met ondernemers en inwoners. De stad is nooit af en maken we samen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit zich een plek toe te eigenen dan een gepolijste plek.

Plekken krijgen betekenis door gebruik en geschiedenis. Een plek beweegt mee met de identiteit die bewoners eraan geven. Er is daarom ook ruimte om als gemeente en gemeenschap met elkaar plekken geleidelijk te laten groeien. De stad is nooit af en maken we samen, waarbij we bestaande kwaliteiten koesteren en hierop voortbouwen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit tot mede-eigenaarschap dan een gepolijste plek, bieden ruimte voor aanpassing door de tijd en blijven zo ook betekenisvol. Ruimte voor organische groei en initiatief is daarmee medebepalend voor de kwaliteit van plekken in de stad.

UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN (vervolg)

Organische groei sluit een schaalsprong niet uit. Het gaat om het zorgvuldig inbedden van nieuwe ontwikkelingen in een bestaand weefsel: bouwen met oog en respect voor de bestaande gelaagdheid van ruimtelijke structuren en sociale netwerken. Wat zijn bestaande kwaliteiten? Welke daarvan staan onder druk? Hoe passen nieuwe ontwikkelingen in het bestaande weefsel en bieden zij kansen om het weefsel te versterken? Door als gemeente en gemeenschap dit gesprek met elkaar te blijven voeren en gedragen keuzes te maken wordt de bestaande stad veerkrachtiger, door zichzelf te vernieuwen voortbouwend op de geschiedenis en de netwerken van buurten en haar bewoners.

TOT SLOT

Graag denken we met u mee over een verdere uitwerking van dit stadsprofiel als onderdeel van de RSU. Een van de suggesties is om een 'vertraagde-stadkaart' te maken waarin we enkele nieuw te maken kaartlagen en bestaande kaartlagen die betrekking hebben op de ontwerpprincipes 1 t/m 7 over elkaar heen leggen.

Op deze manier kunnen we stadbreed kansen en knelpunten opsporen en uitdagingen definiëren om verder mee aan de slag te gaan.



Gemeente Utrecht

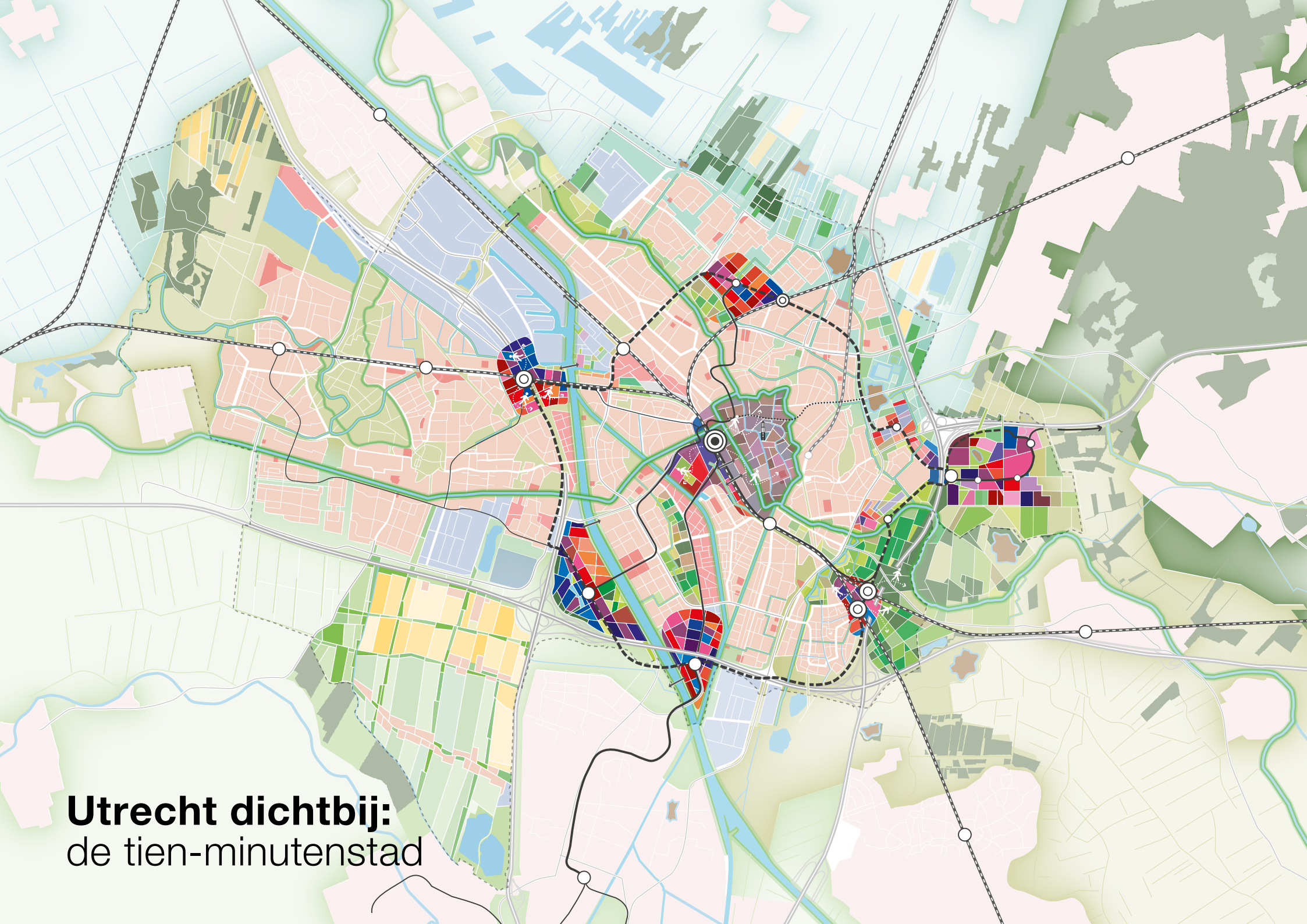
utrecht.nl/
RSU 2040

Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Inhoud

6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

Voorwoord
Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

Status en doorwerking van de RSU

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking.
Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op

De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1

De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6

termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7

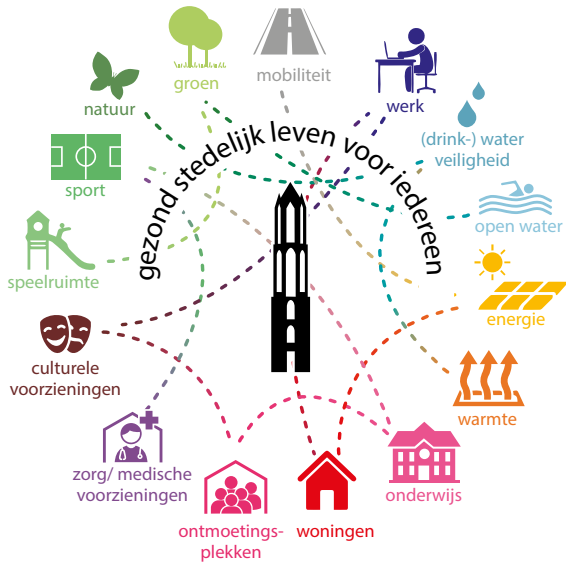
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8



Inleiding
De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



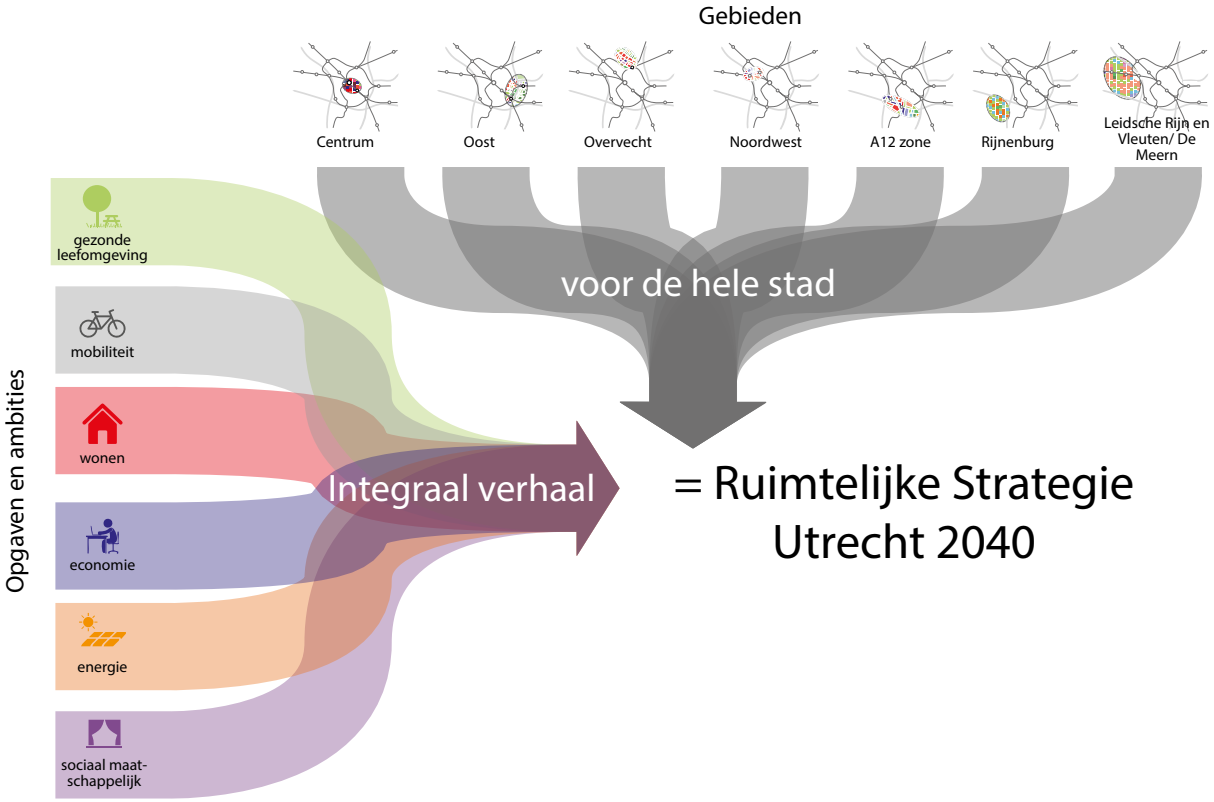
Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



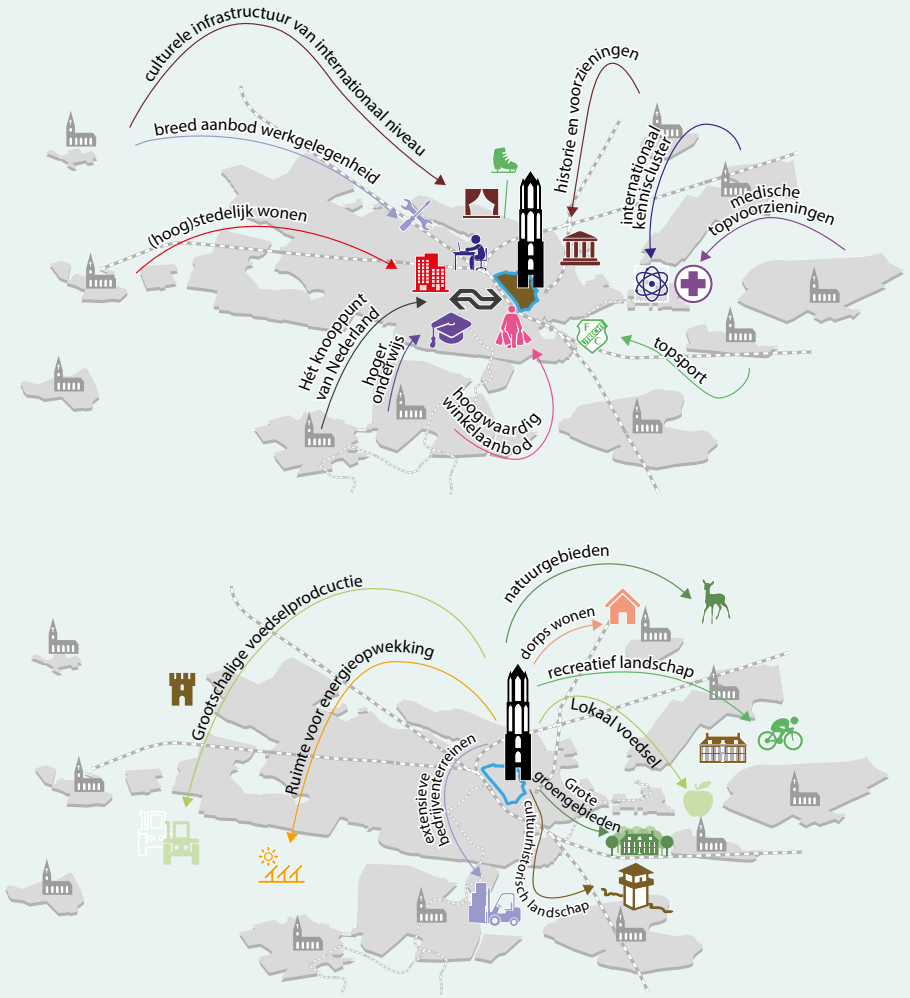
De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.



Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

LEGENDA
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

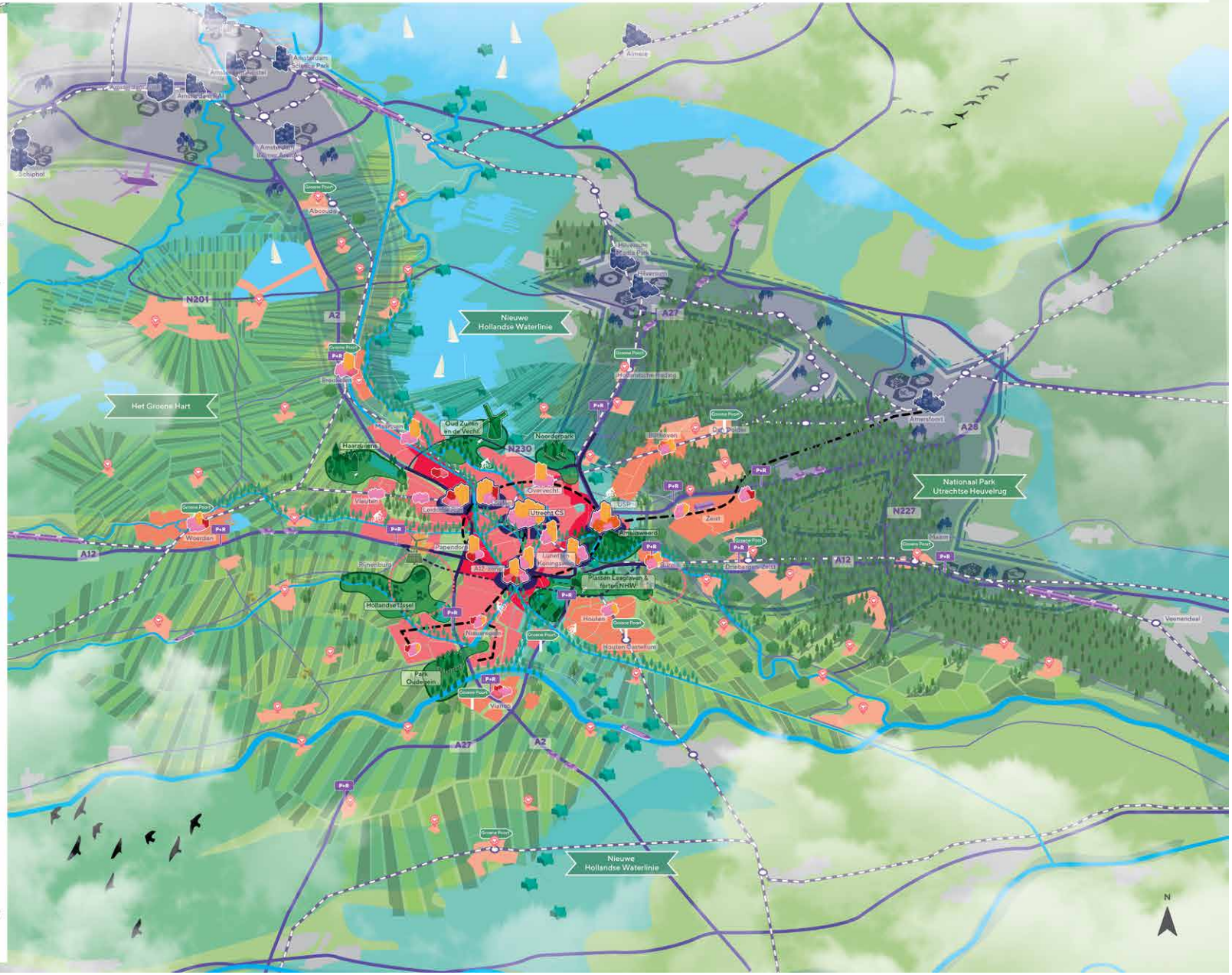
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

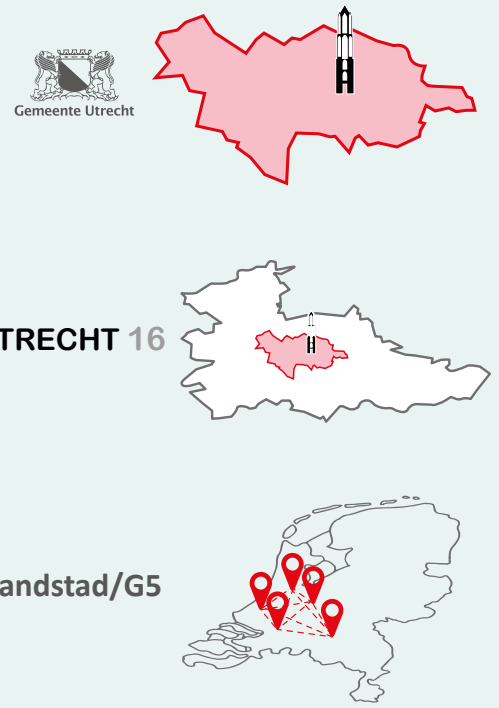
Context

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

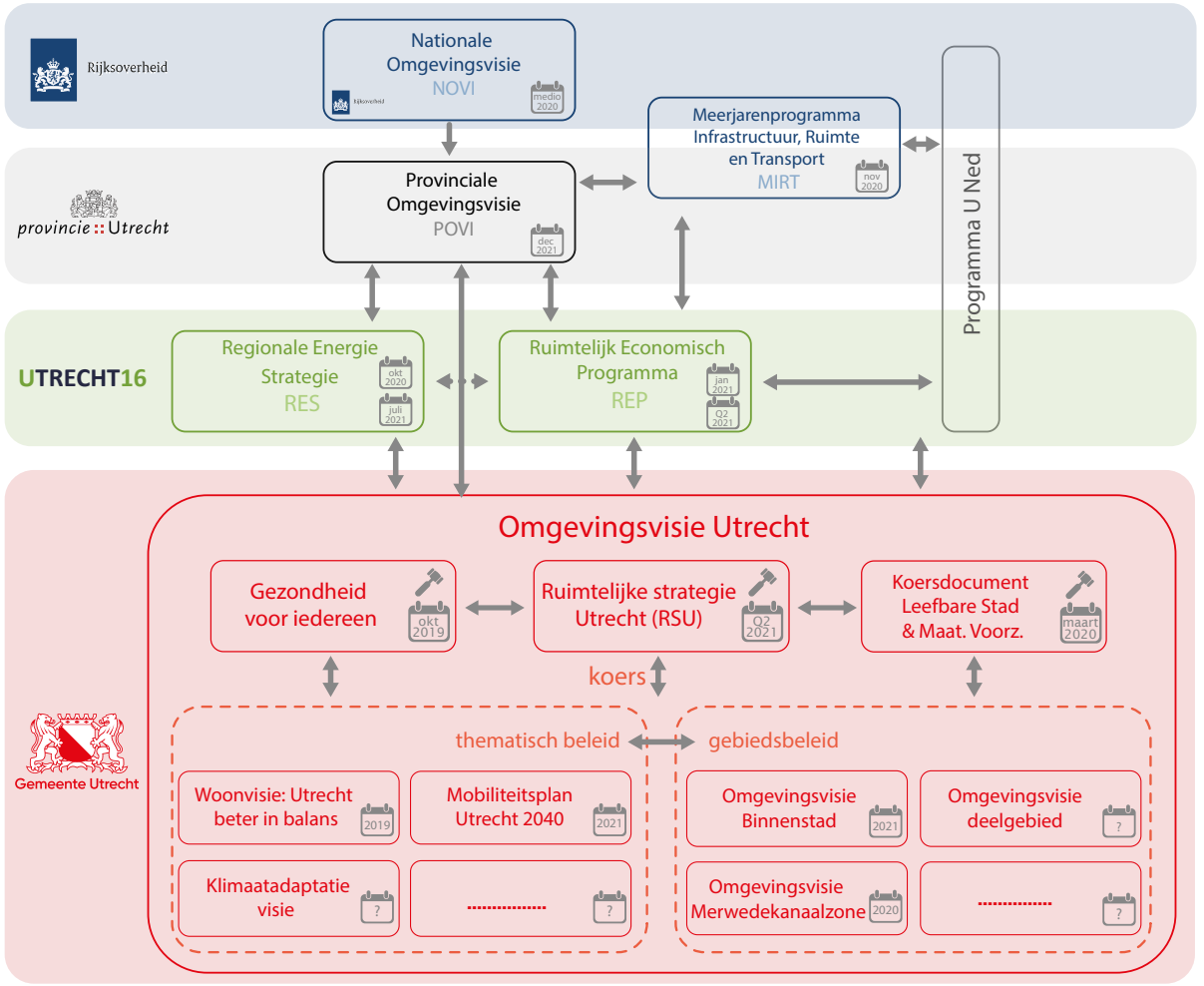
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.



Utrecht in de regio en de Randstad

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

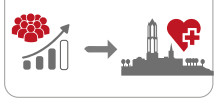


Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Leeswijzer

Inleiding

aanleiding



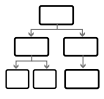
wat is de RSU 2040?



intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



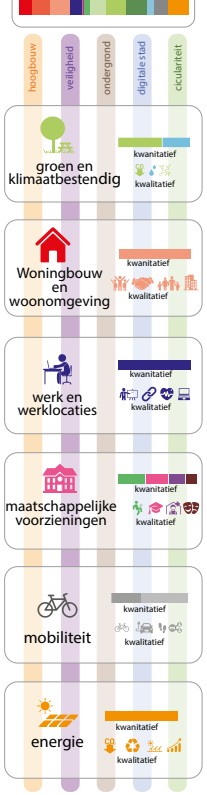
de stad verandert



Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

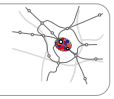
methodiek: de Utrechtse Barcode



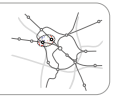
Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



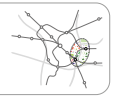
Noordwest



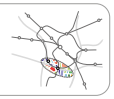
Overvecht



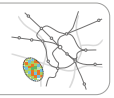
Oost



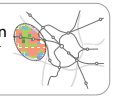
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.



De tien-minutenstad

1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

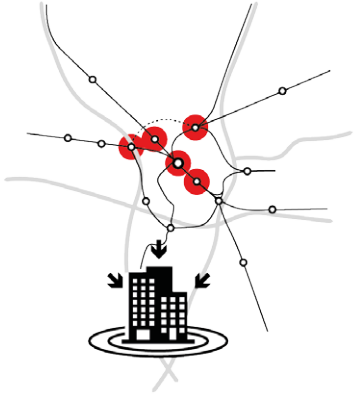
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

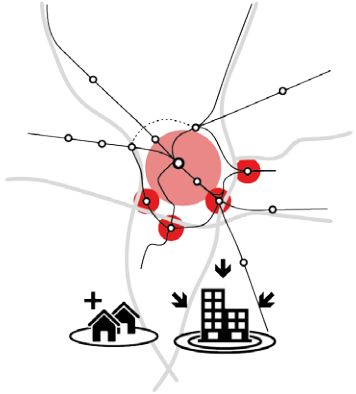
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



1 *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



2 *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

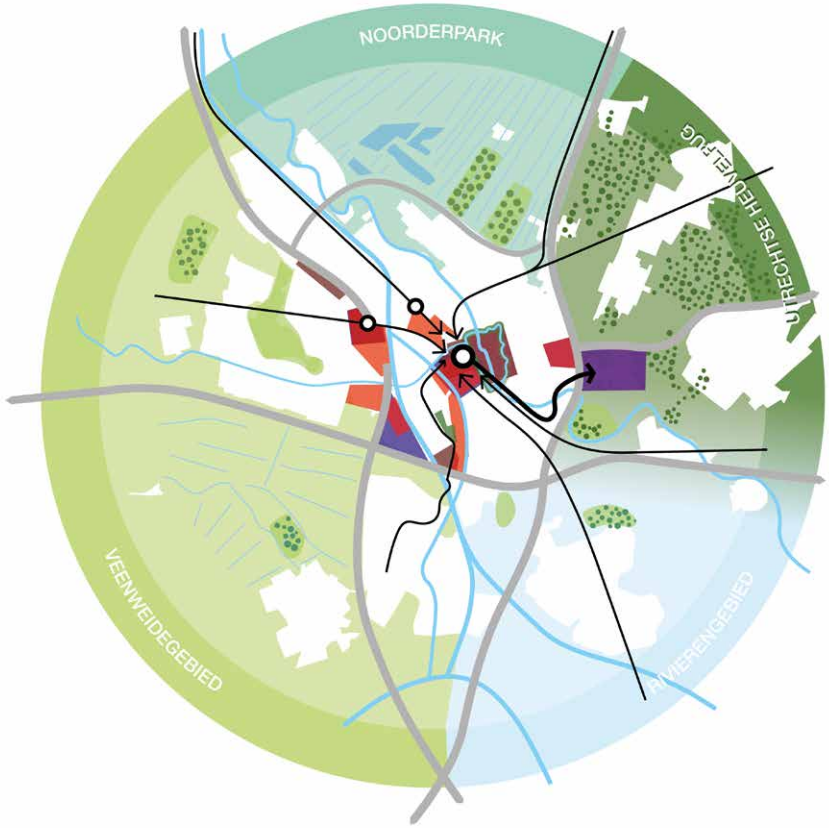


3 *Buiten de stad*

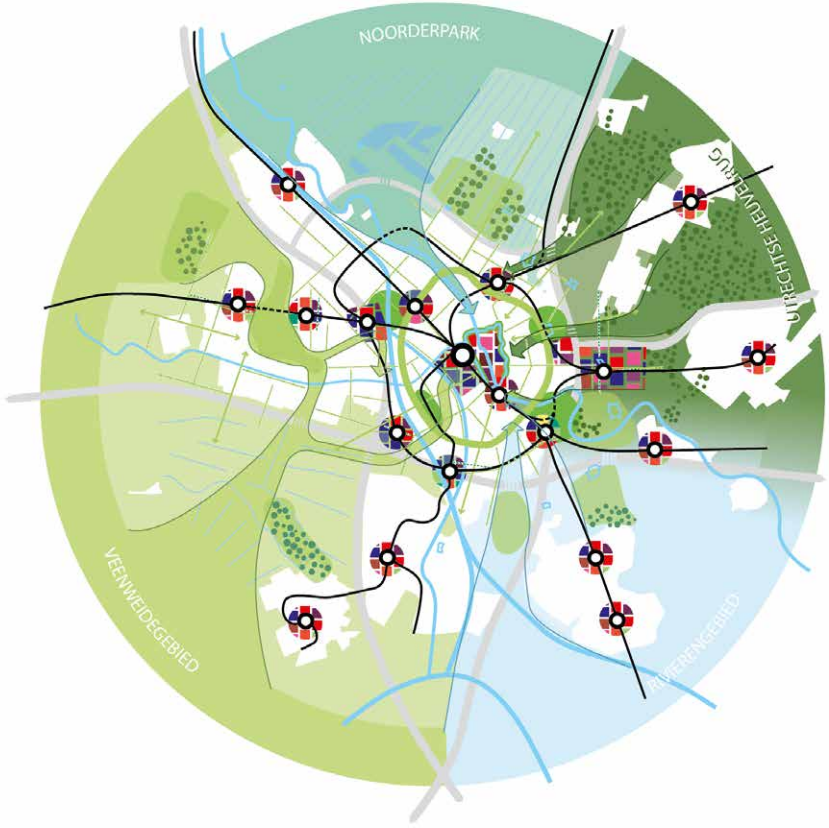
Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke knooppunten

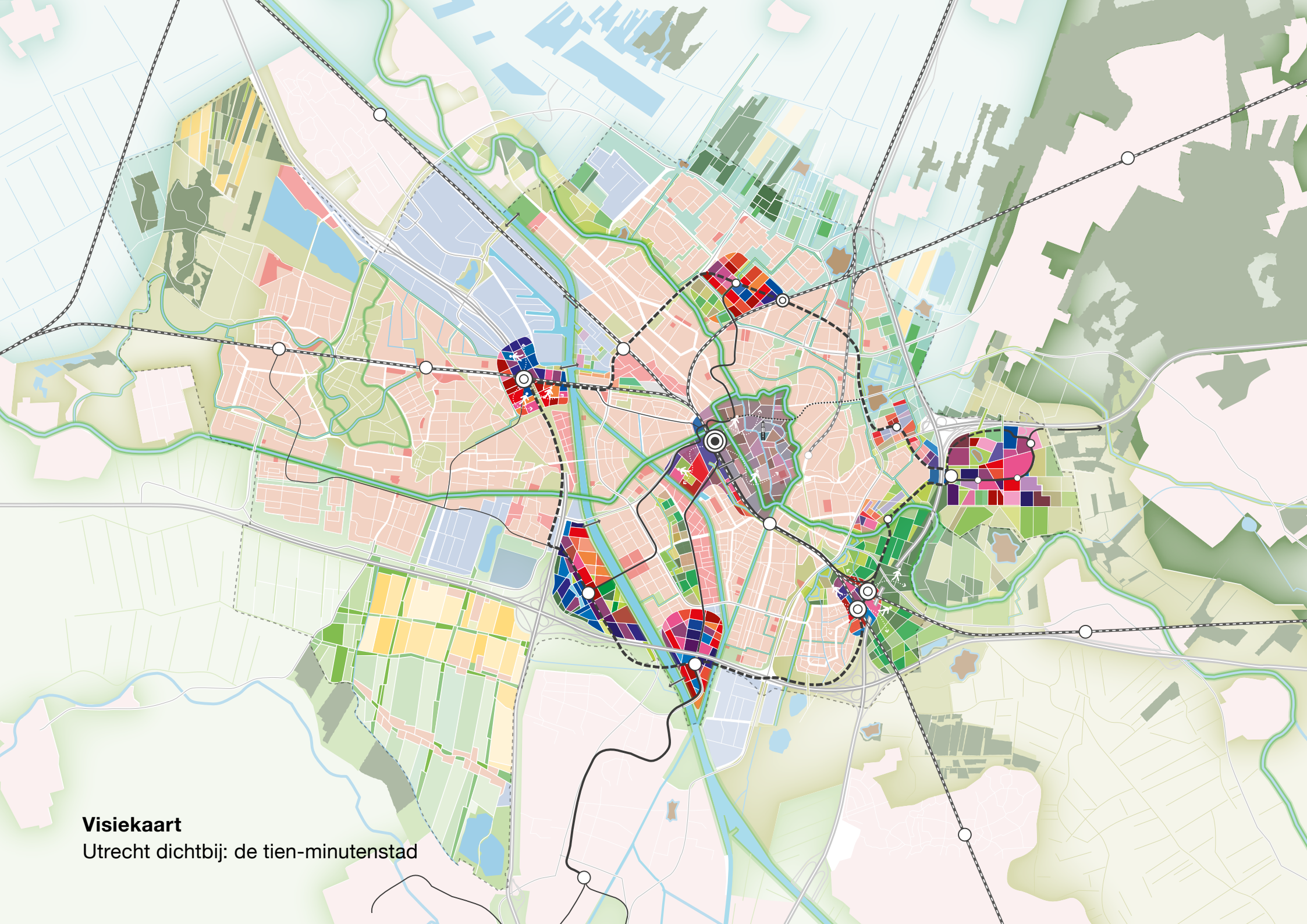
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt



Van een stad in het landschap met één centrum ....



... naar een landschap in de stad met meerdere centra.



Visiekaart
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De compacte stad

Bestaande stad
Versterken bestaande stad

Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied

Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



de groene stad



de verbonden stad



de compacte stad



de inclusieve stad



de toekomstbestendige stad

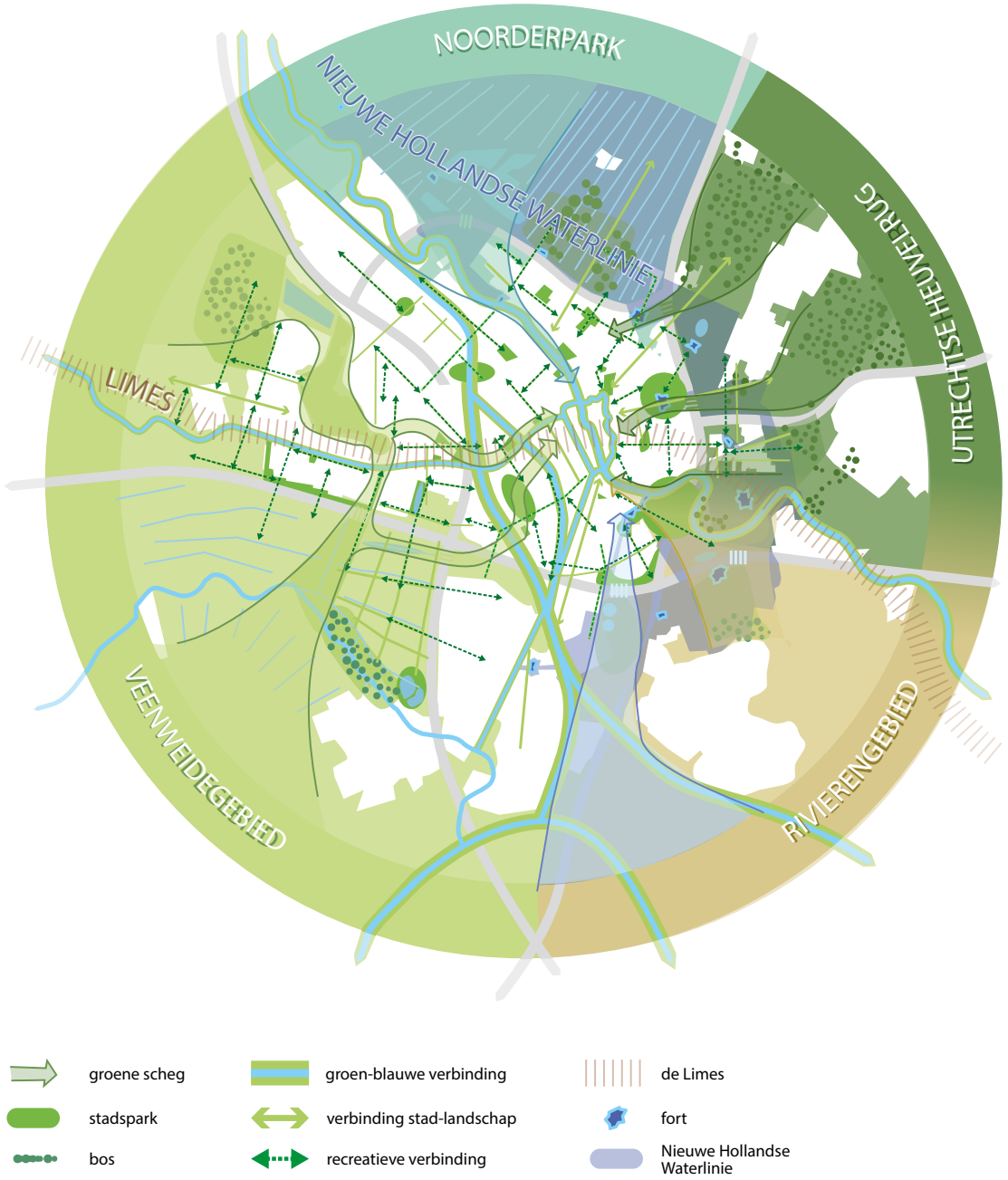


de vertraagde stad

De groene stad

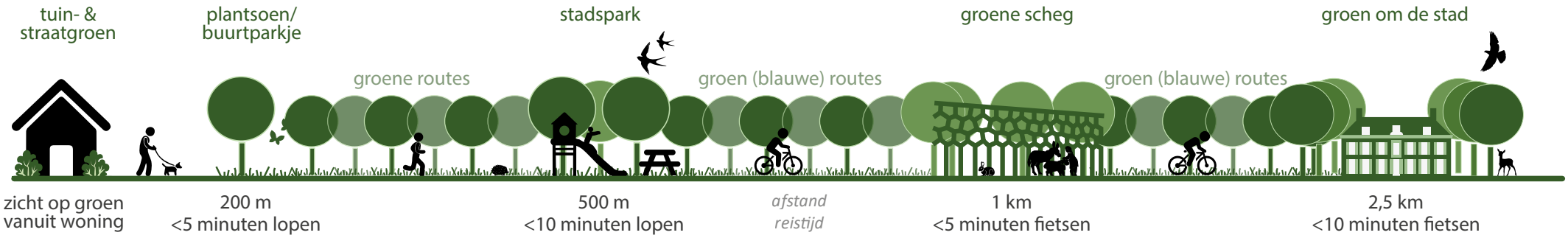
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.



Een divers landschap op alle schaalniveaus

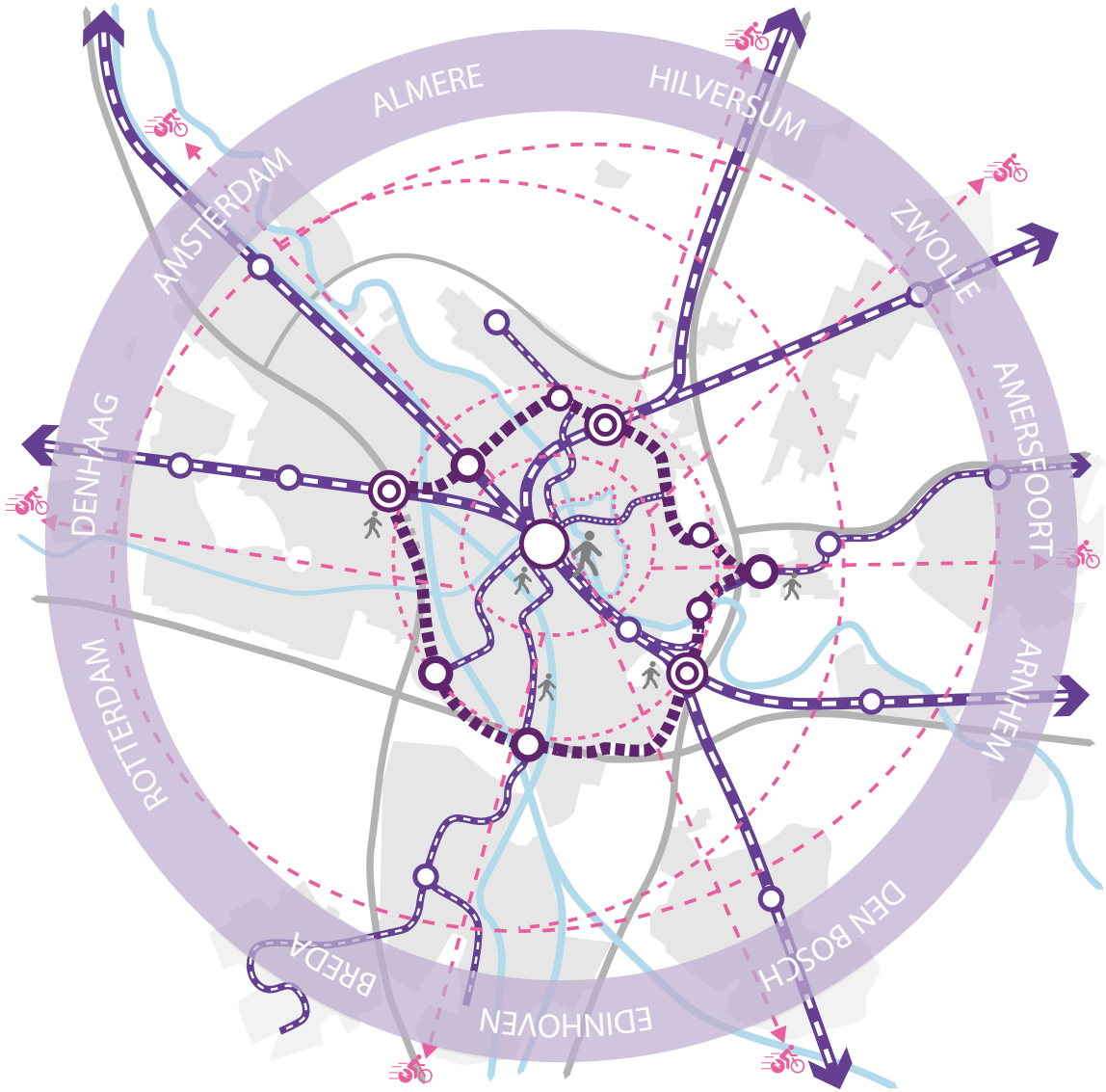


De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

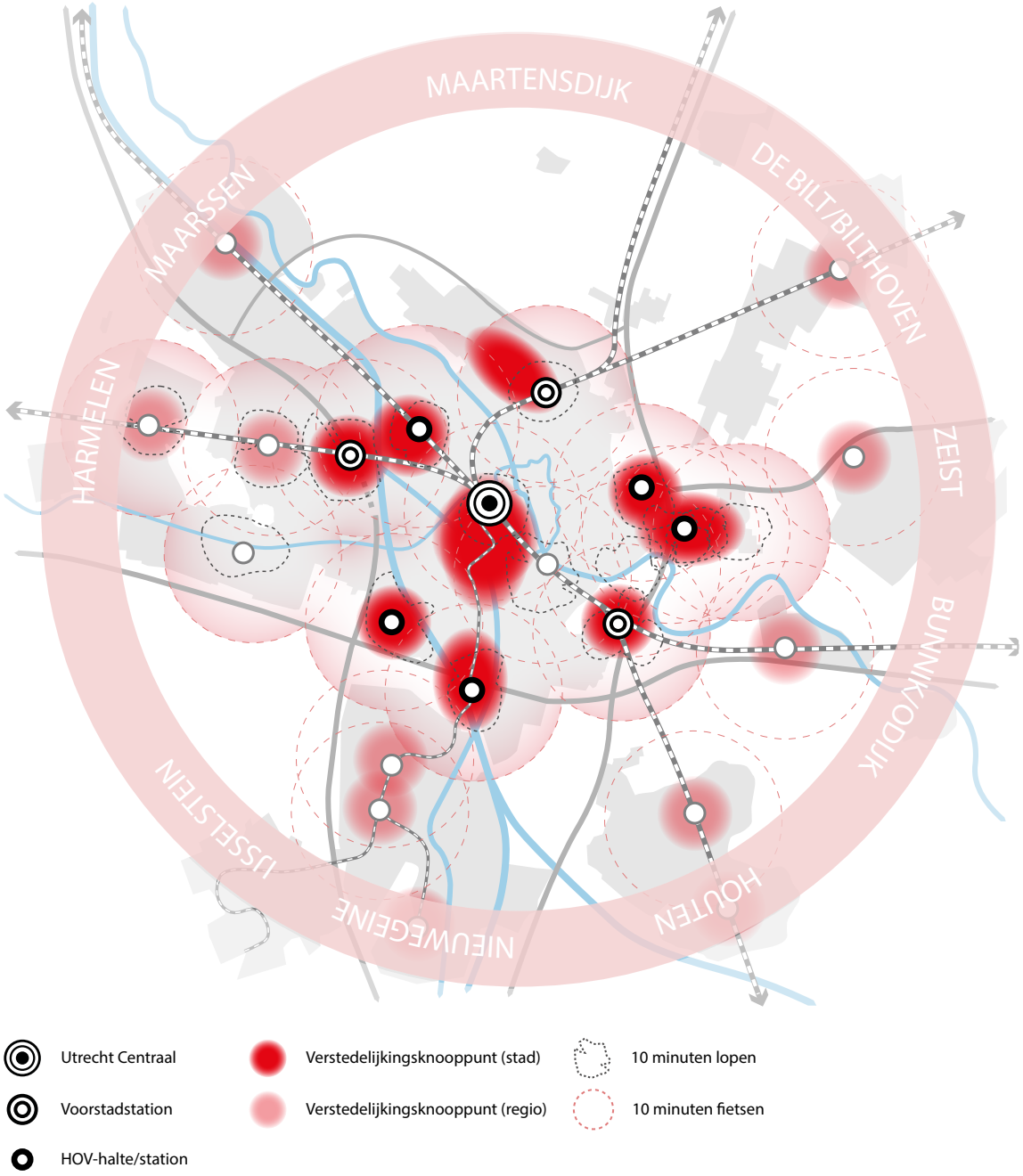
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



De compacte stad

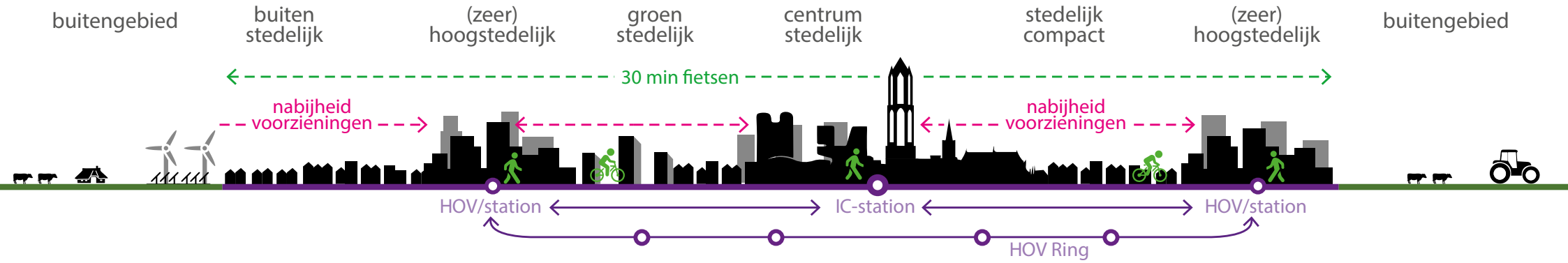
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.



Nieuwe silhouet van de stad



De inclusieve stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



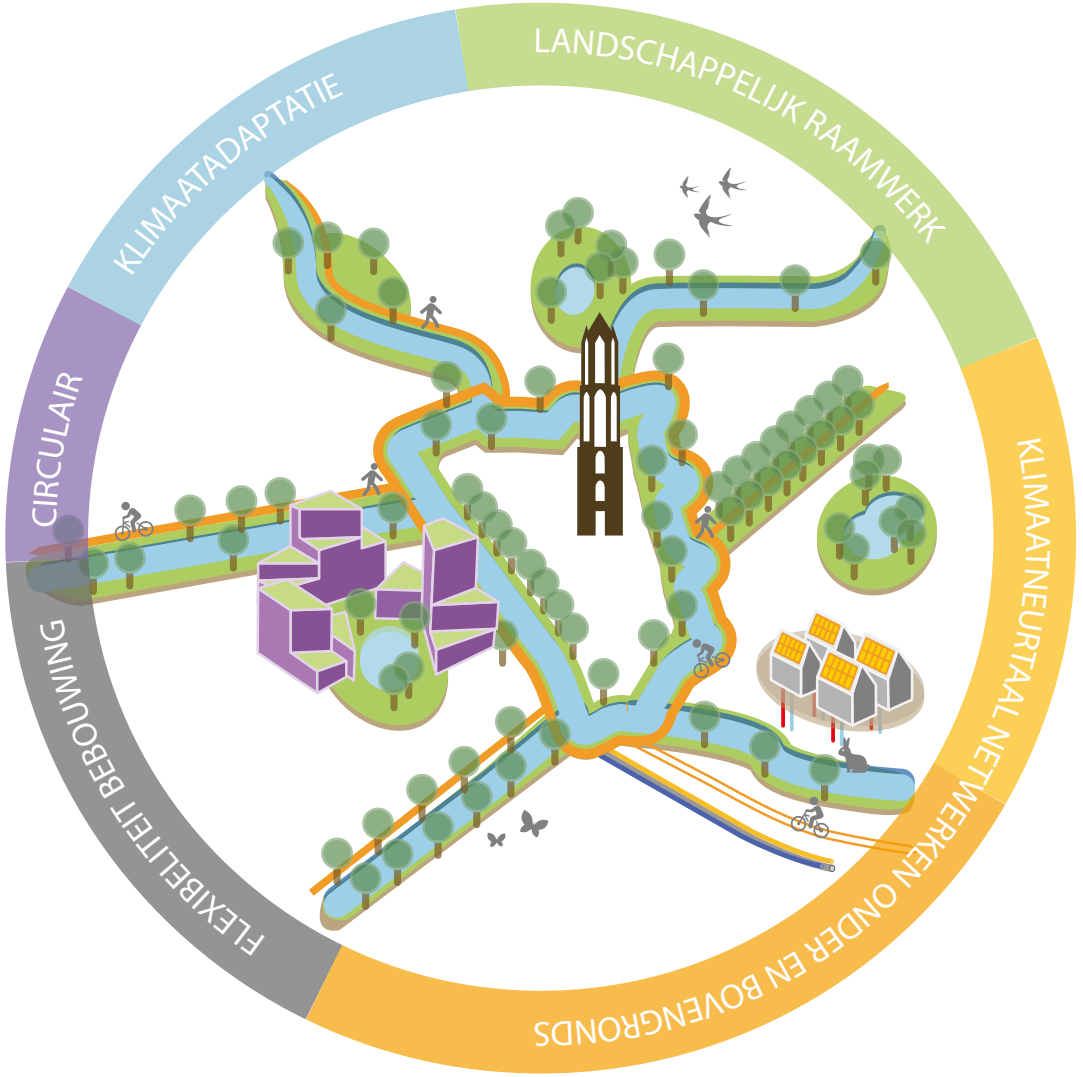
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maakindustrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar. In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

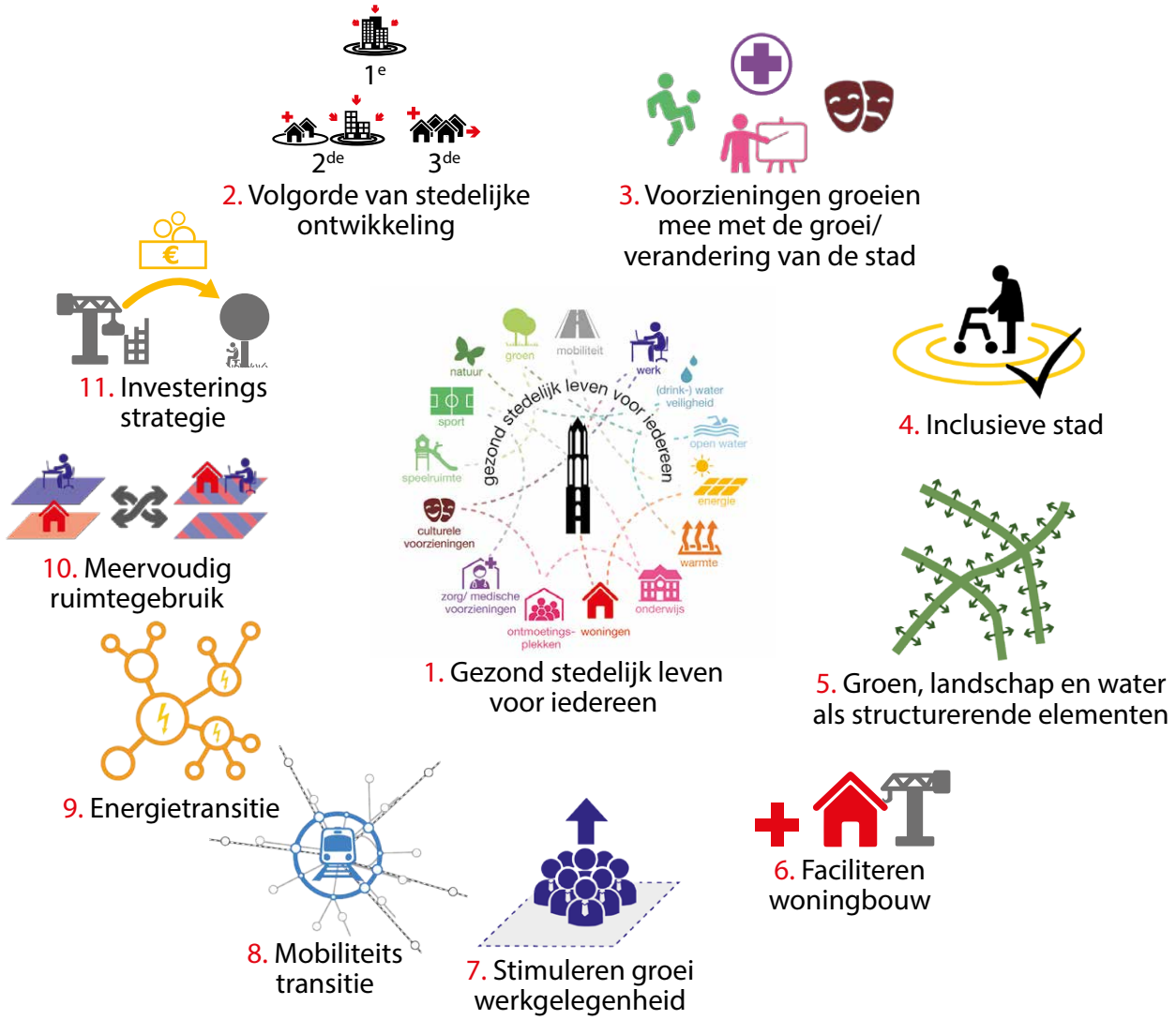
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.



Het gemeentebestuur heeft de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).



11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

Intermezzo

Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



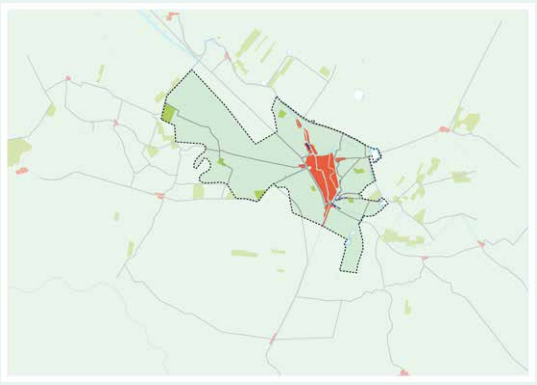
Paardentam Domplein, circa 1900

Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:

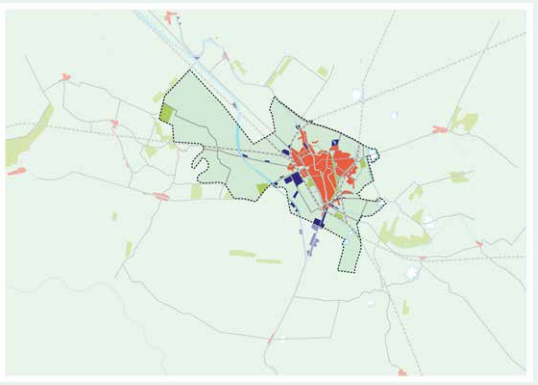
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

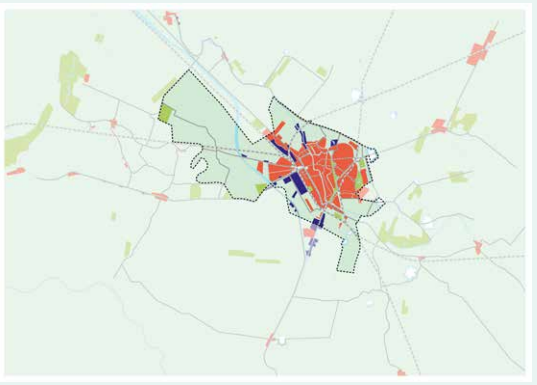
1800



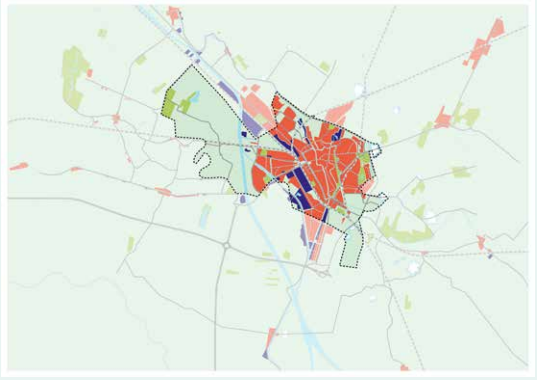
1900



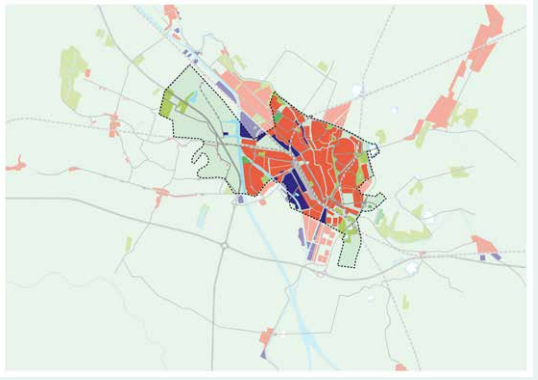
1920



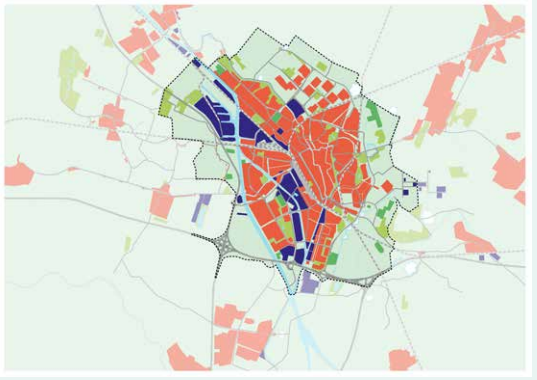
1940



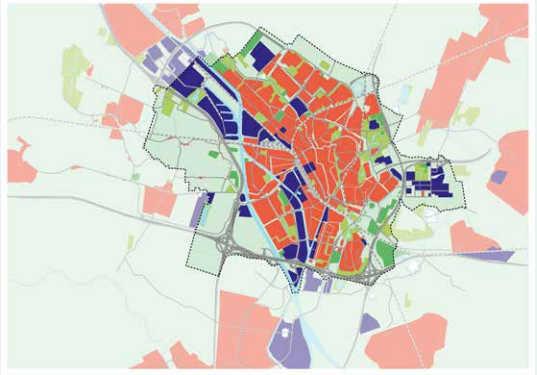
1960



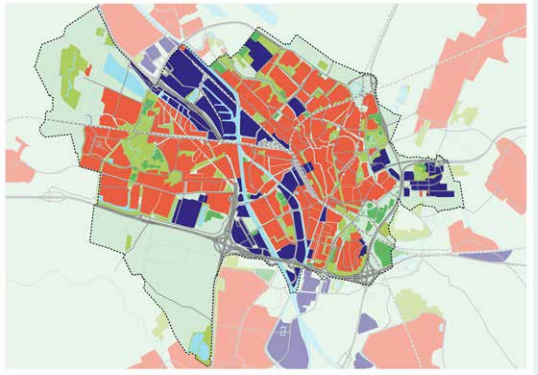
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

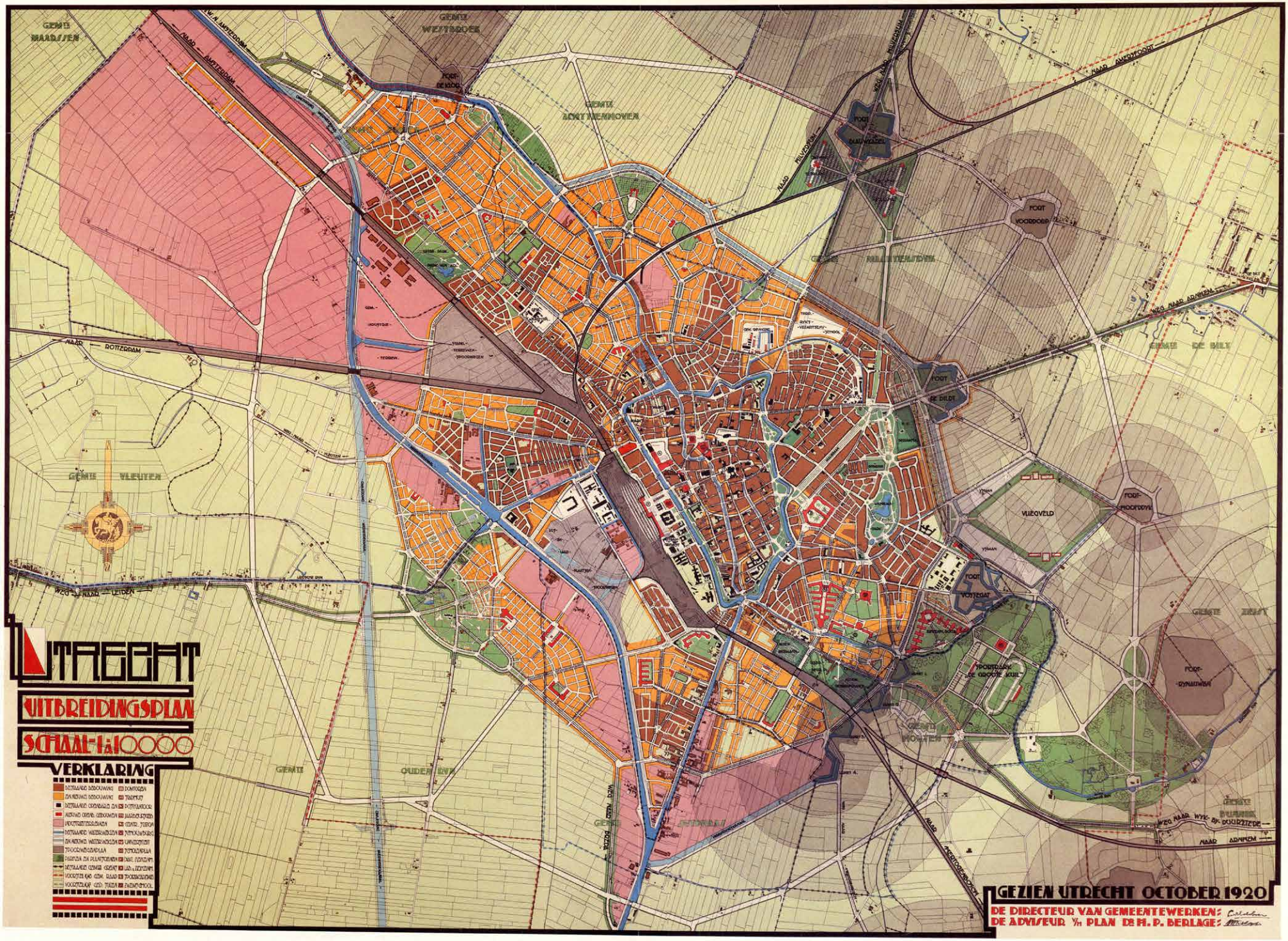
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WESTBROEK
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
FORT DE KOCK
FORT VOORBERG
FORT DE BILDT
FORT VOSSEGAT
FORT RIJNAUWEN
VLIEGVELD
NAAR AMSTERDAM
NAAR ROTTERDAM
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
NAAR UTRECHT

3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.





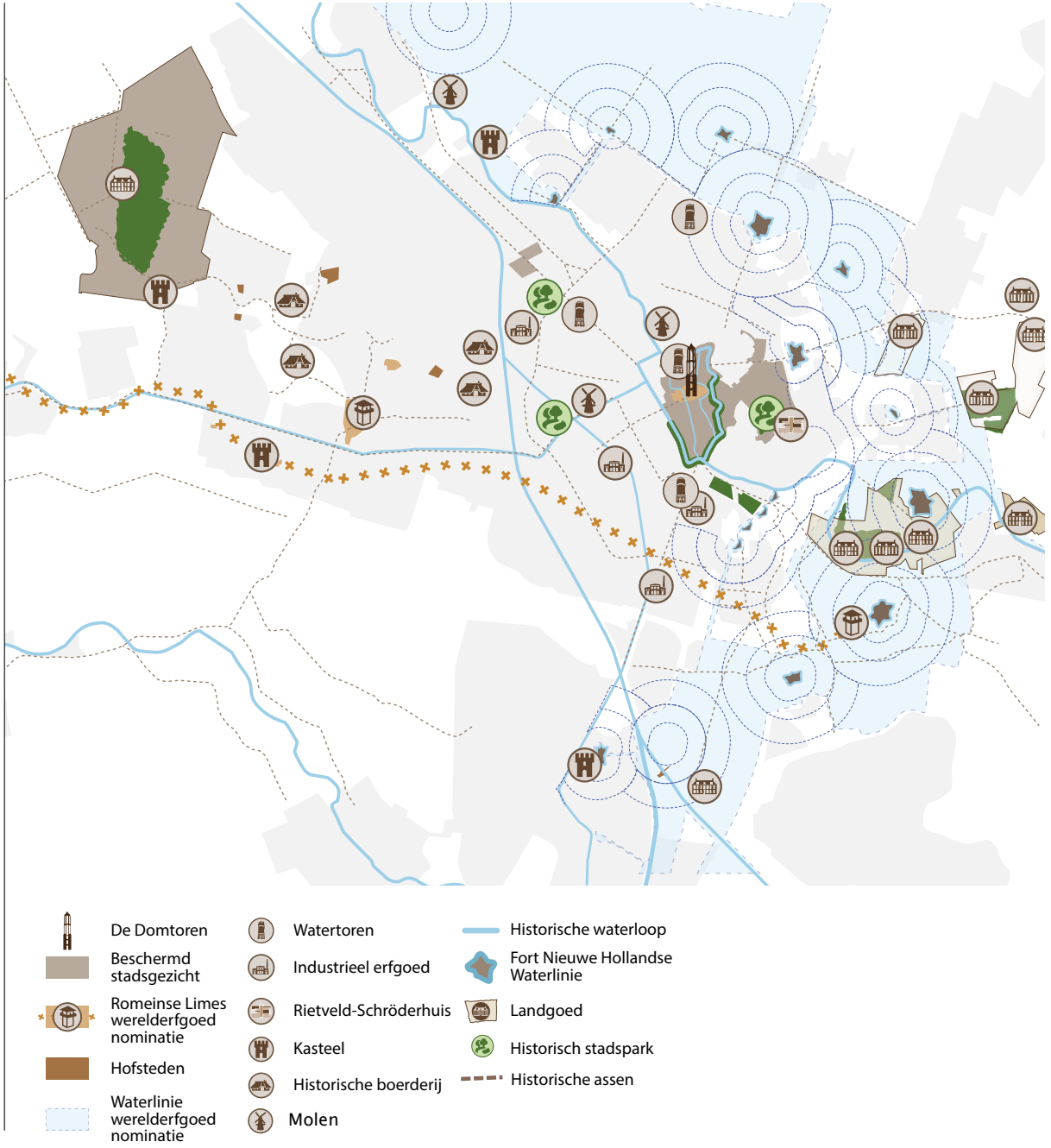






Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



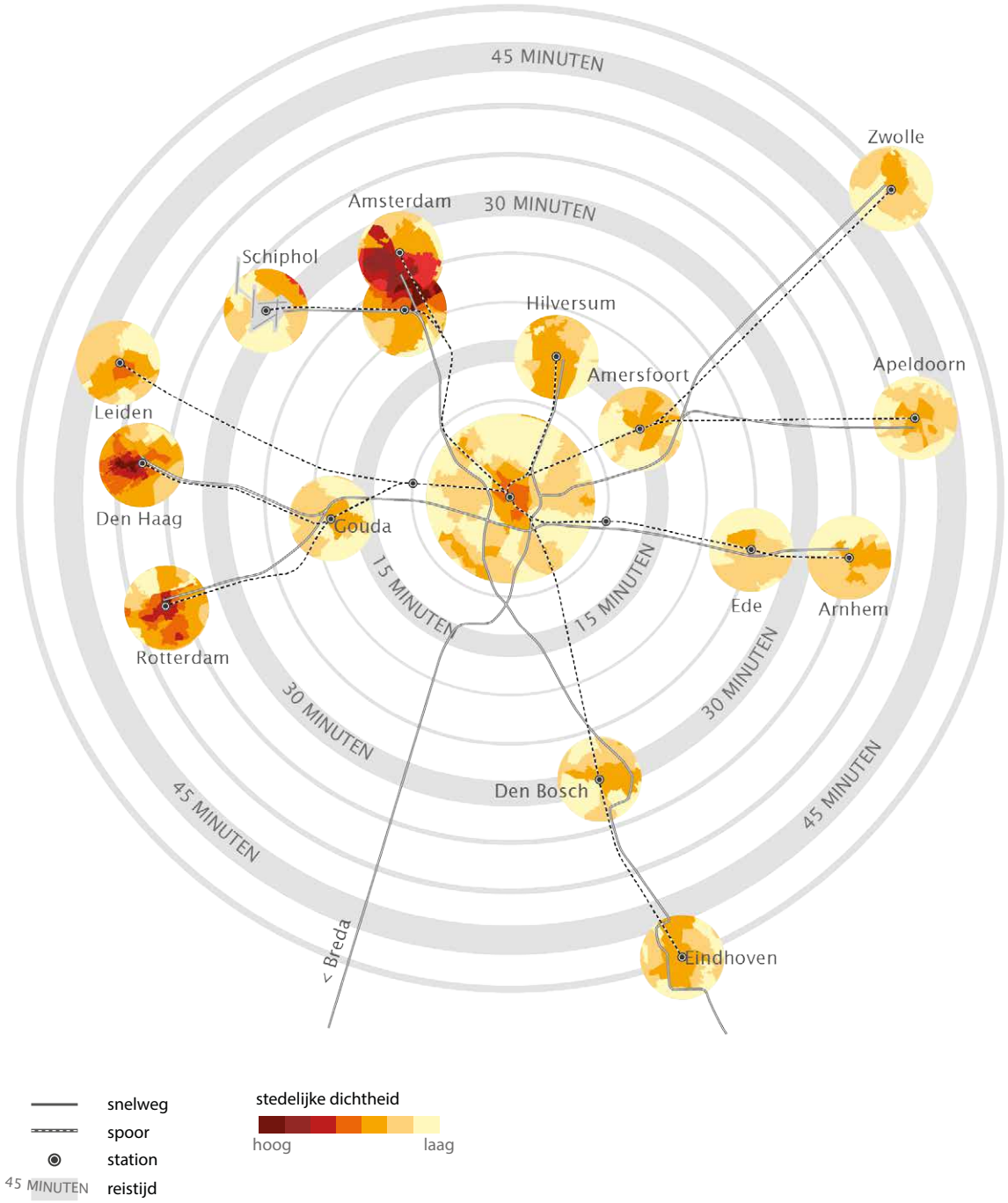
Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



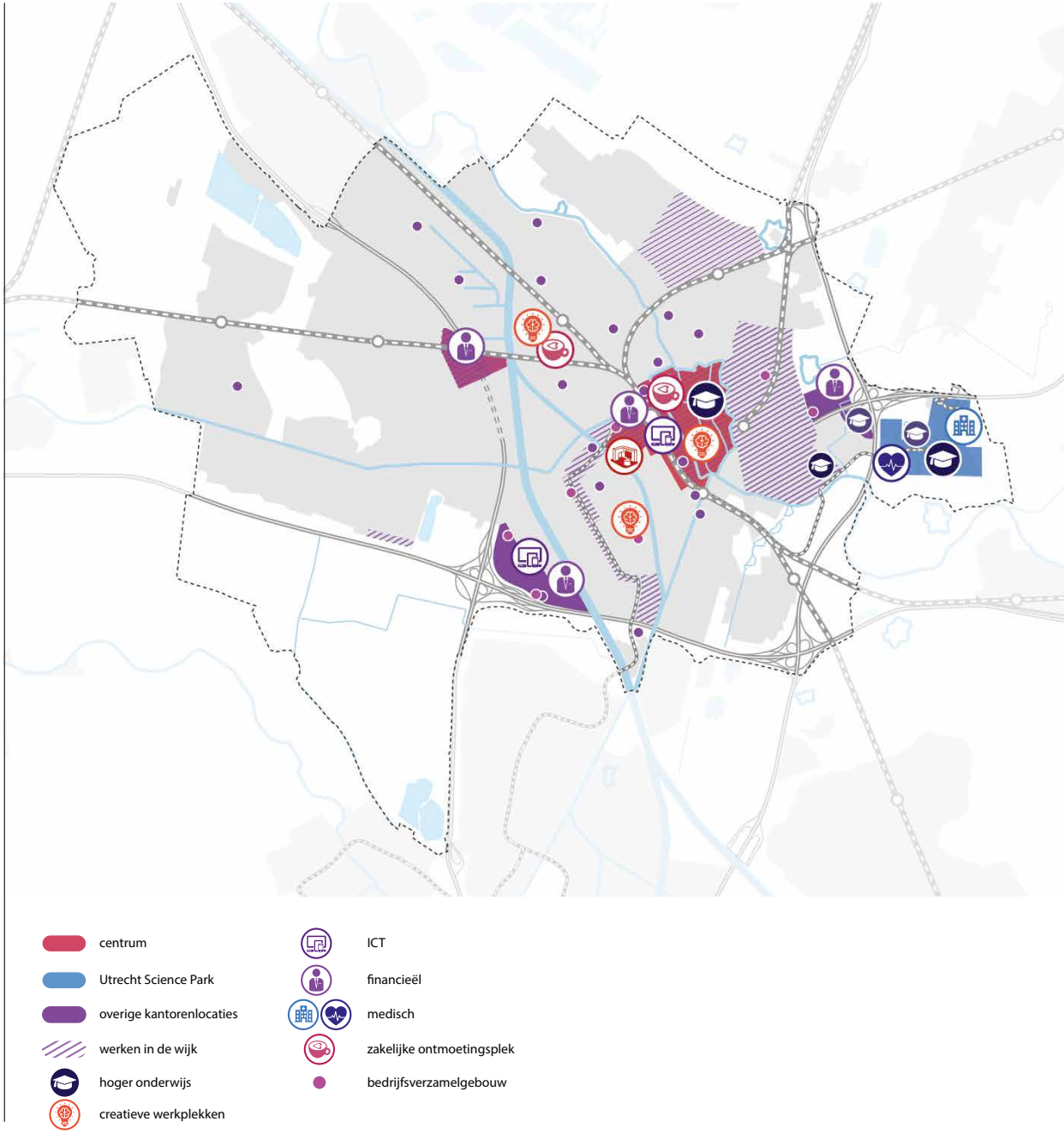
Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



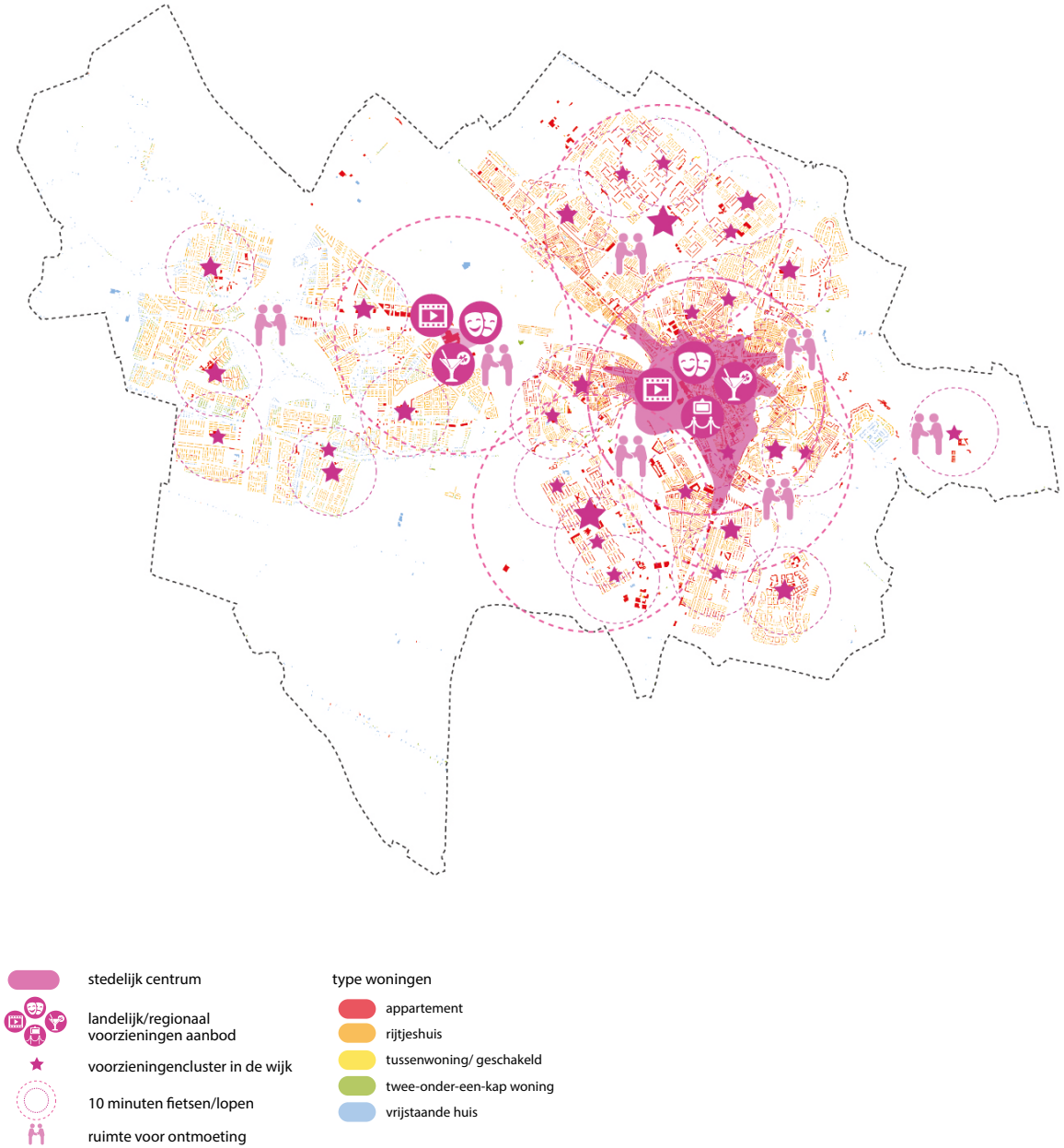
Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

4.1 Samenleving

4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

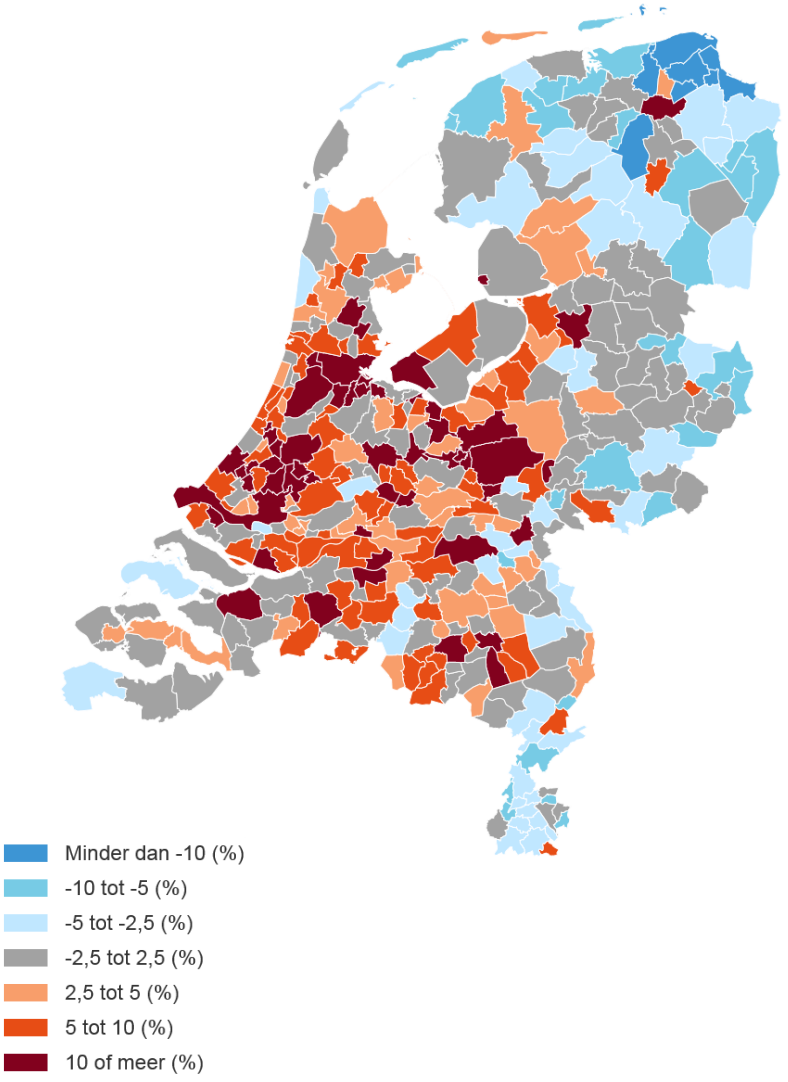
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.



De 17 sustainable development goals van de VN

4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.



Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)

4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

4.2 Gebruik

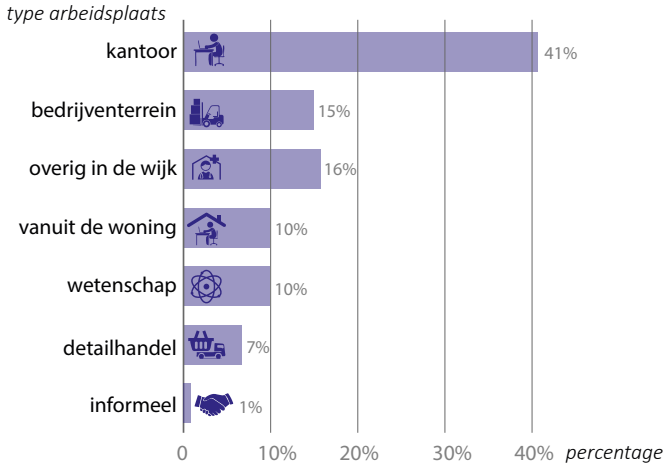
4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.



Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)

4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg[30].

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

4.3 Natuurlijk kapitaal

4.3.1 Klimaatverandering

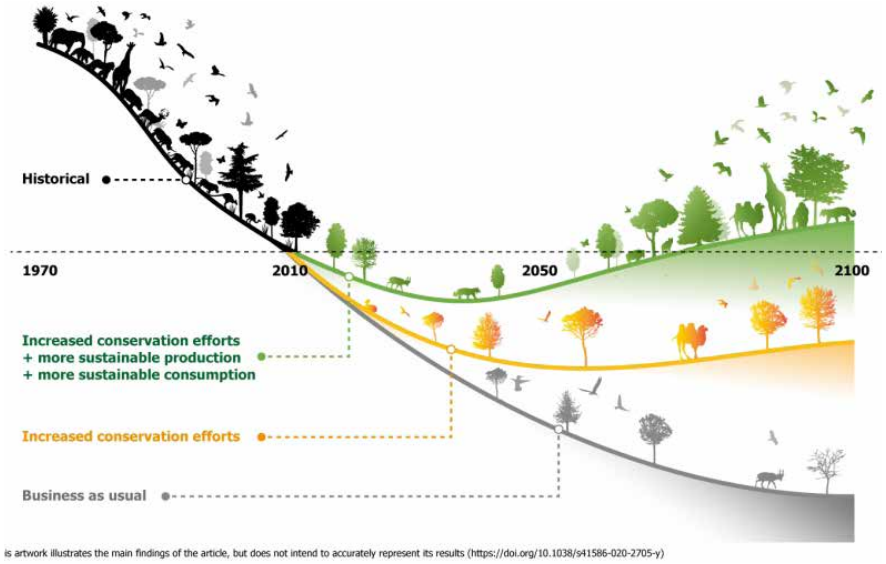


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

4.3.2 Biodiversiteit

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent[40]. Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.



Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.
(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)


2,5

5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



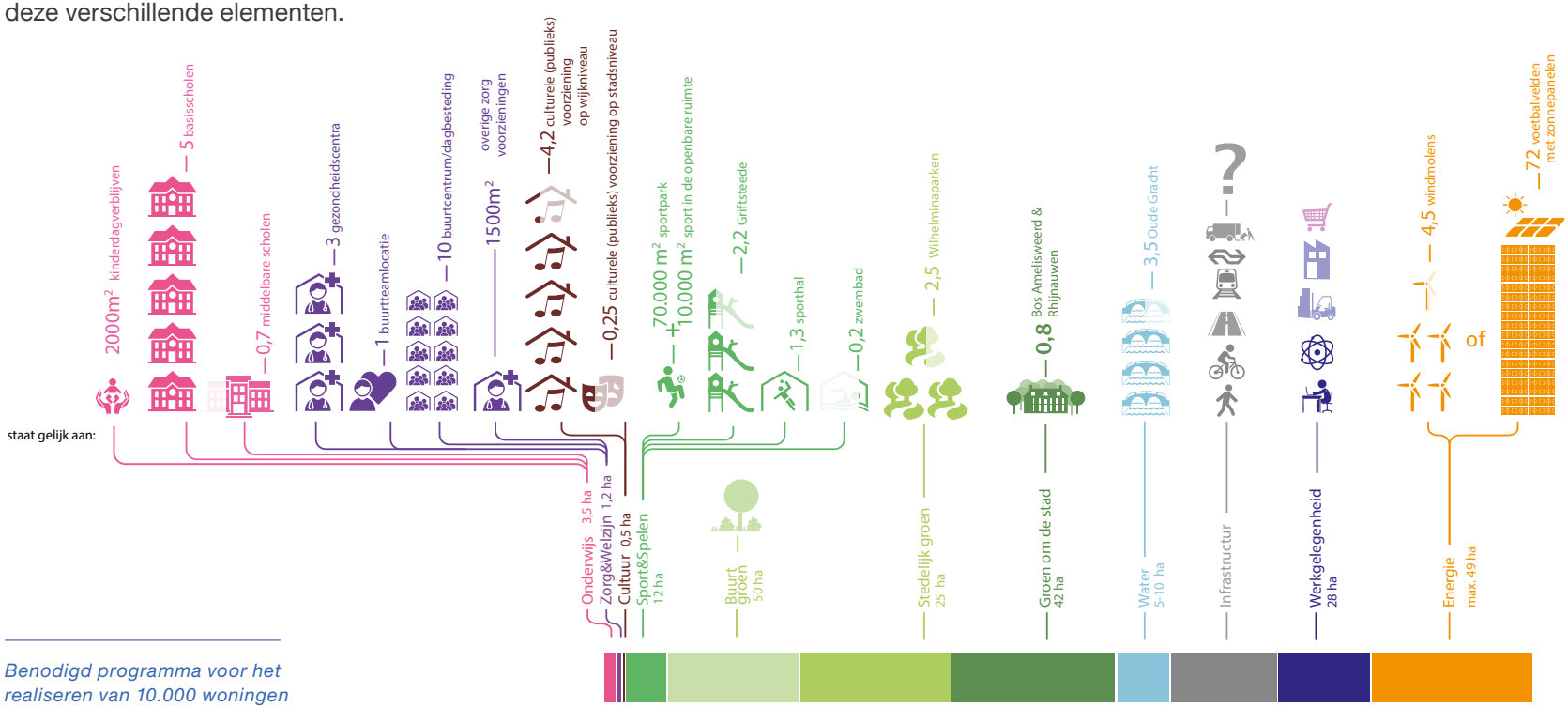
Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.



Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

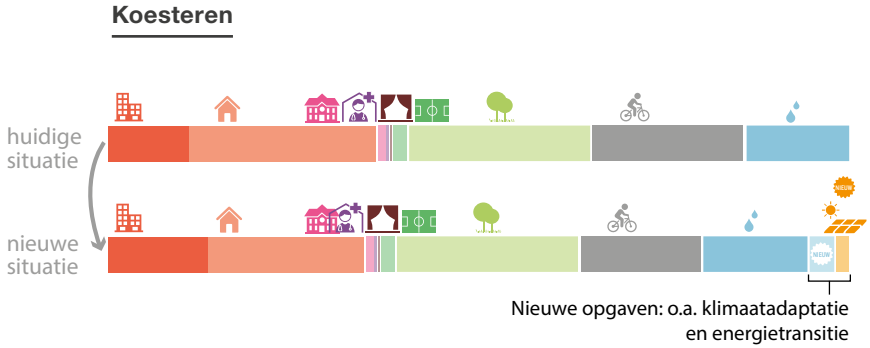
Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



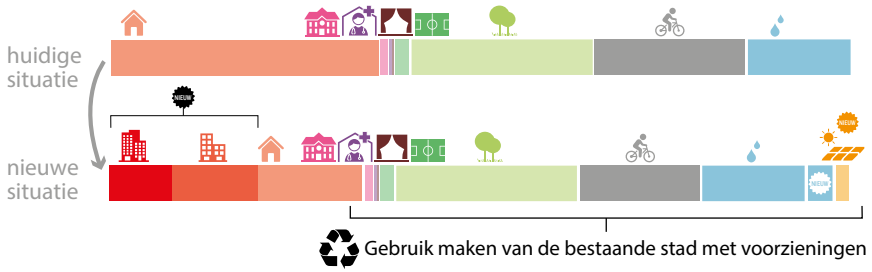
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

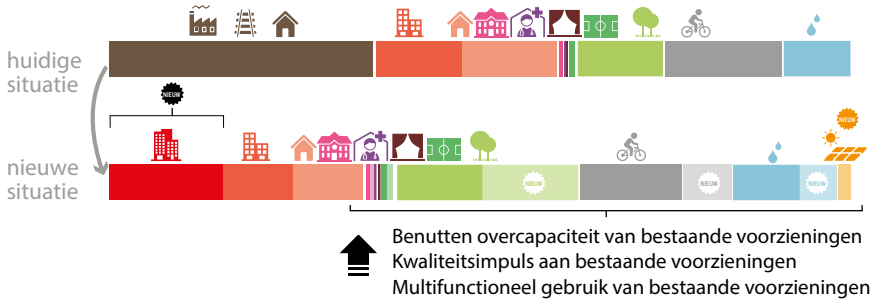
Uitleggen: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

Inbreiden



Transformeren



Uitleggen



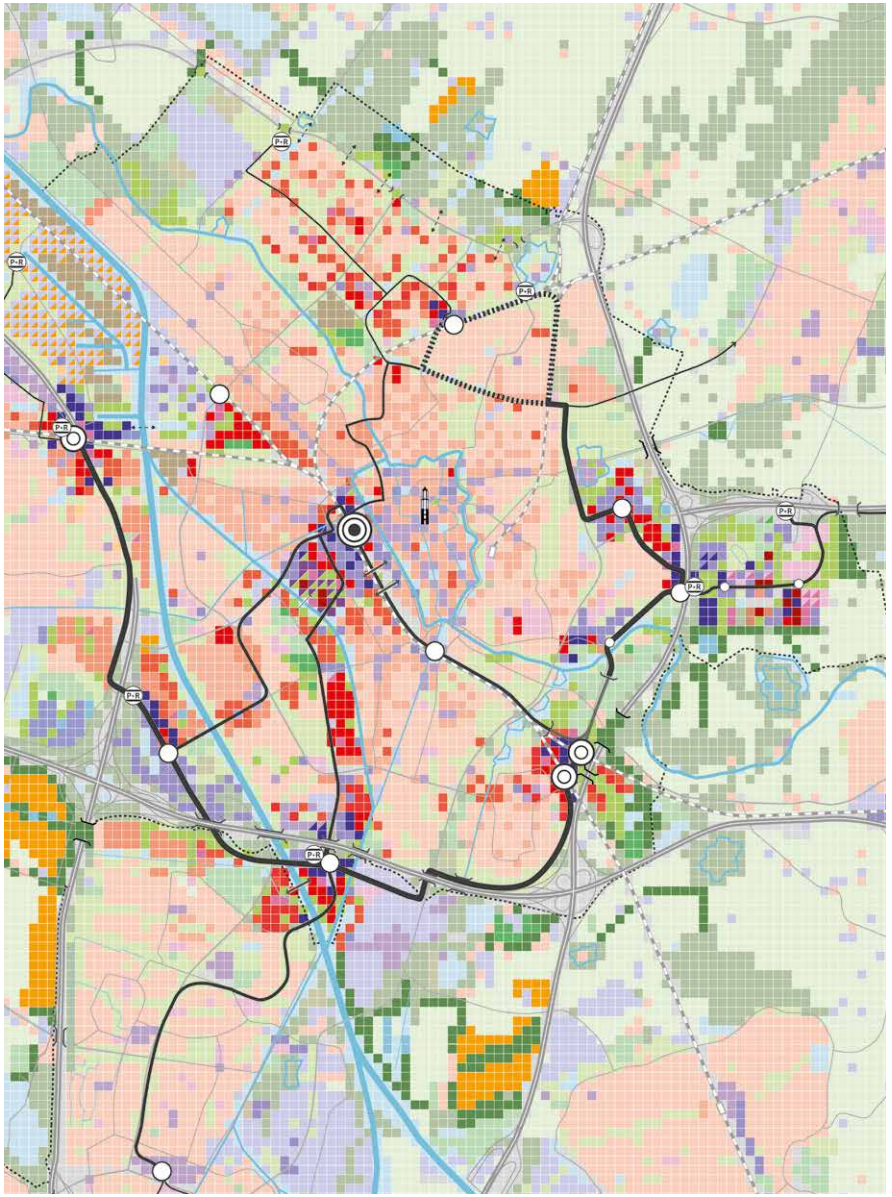
5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



Voorbeeld pixelstudie

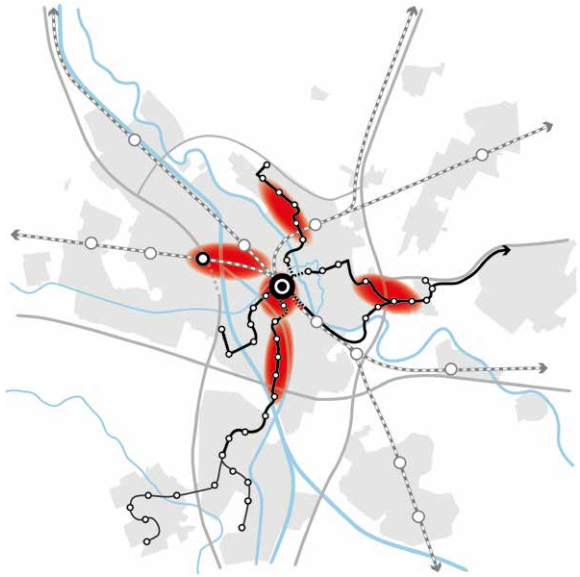
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



Het concentrische model

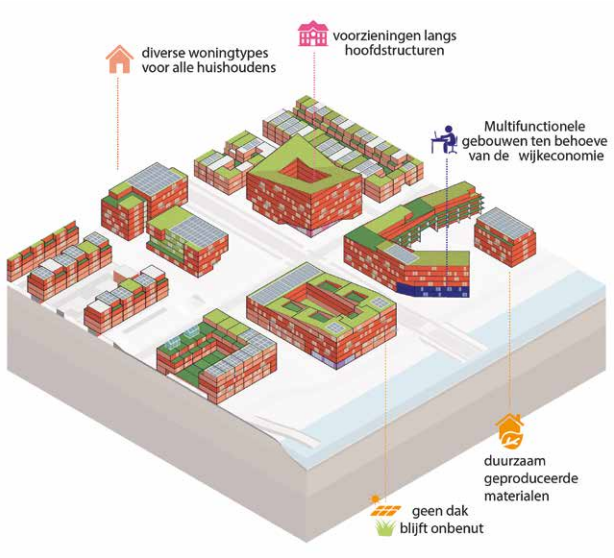


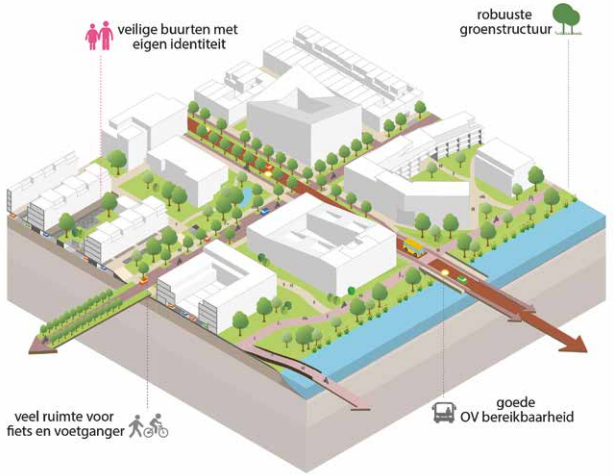
Het polycentrische model



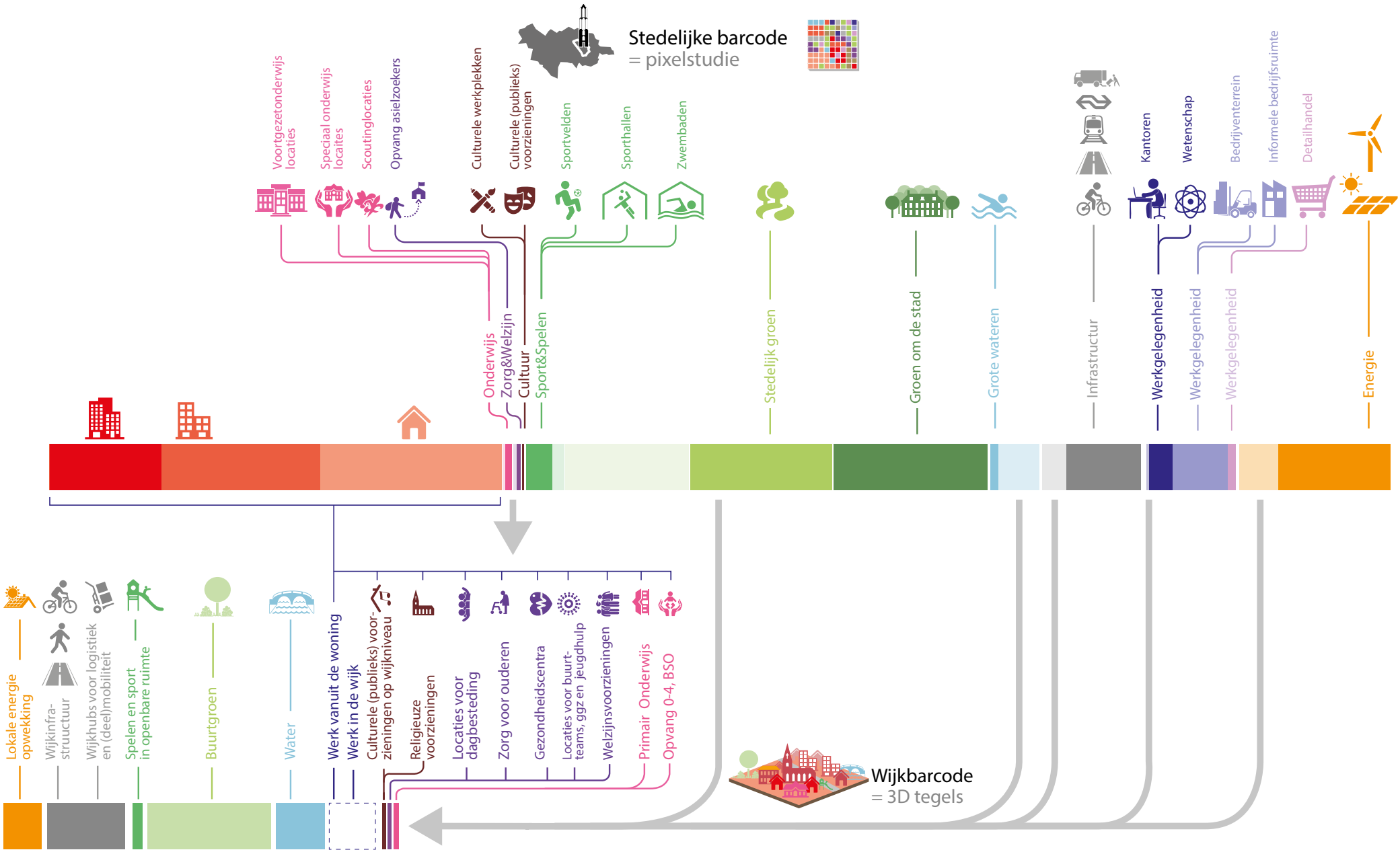
Het excentrische model

Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.





3D-tegels



De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk

5.2 De grote opgaven voor Utrecht

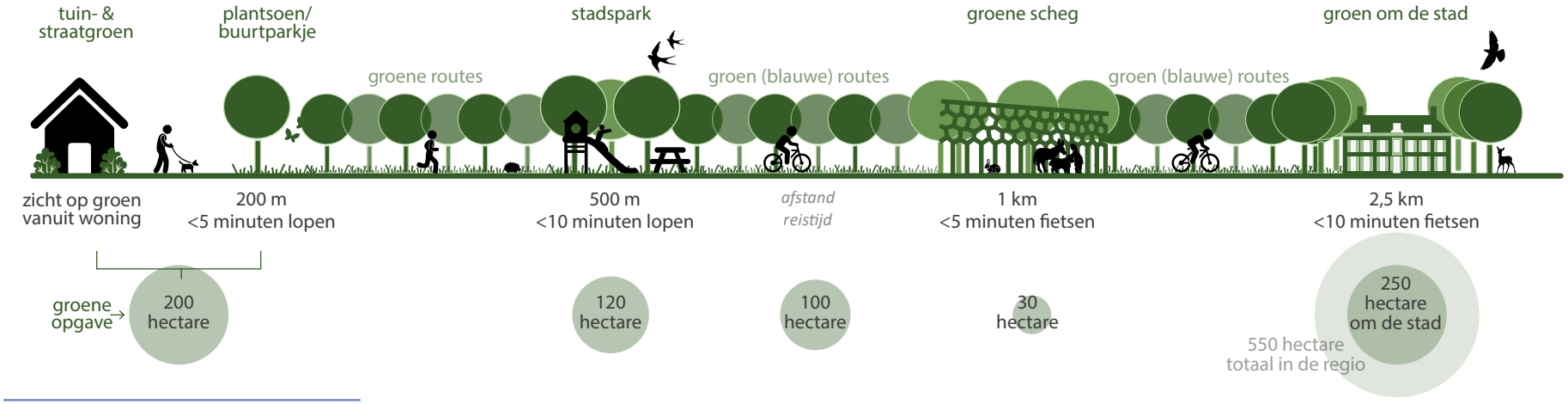
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van



Een divers landschap op alle schaalniveaus

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 m^2 openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 m^2 groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

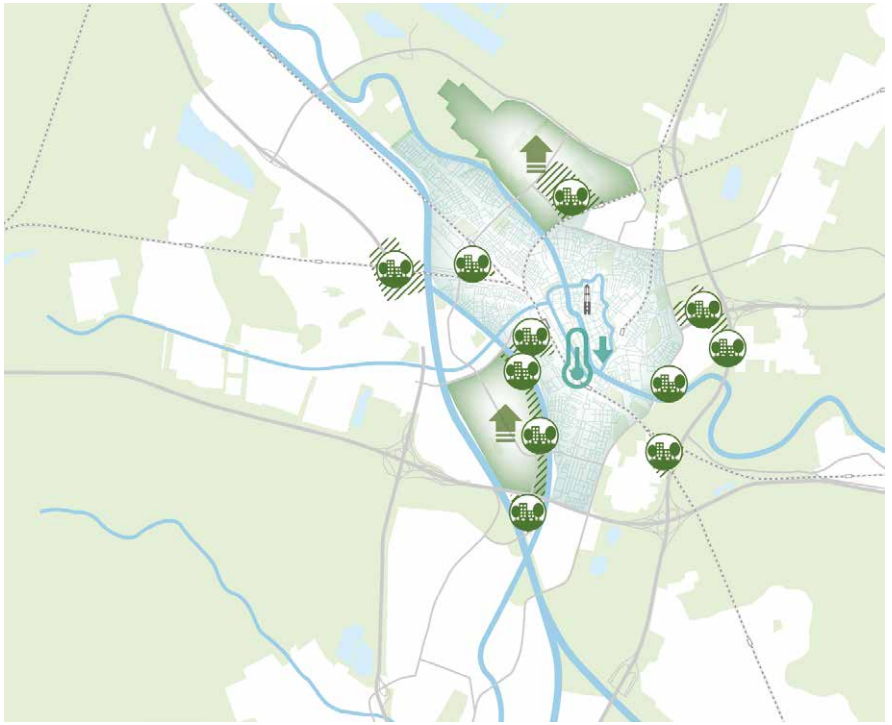
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

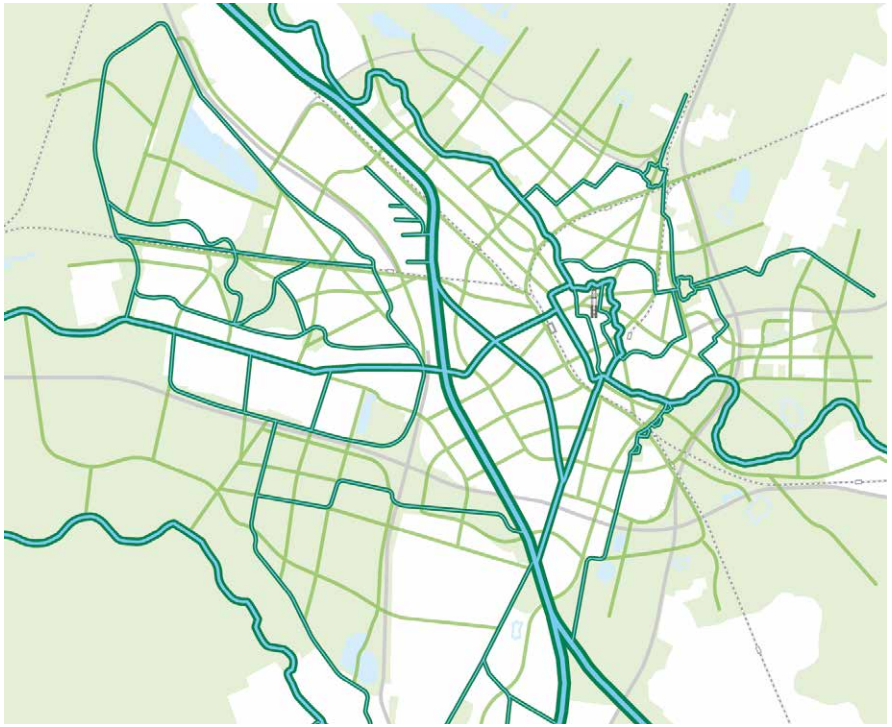
vergroening/verkoeling groenarme wijk

Impressie van mogelijkheden voor extra groen

Schaalniveau 2: Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

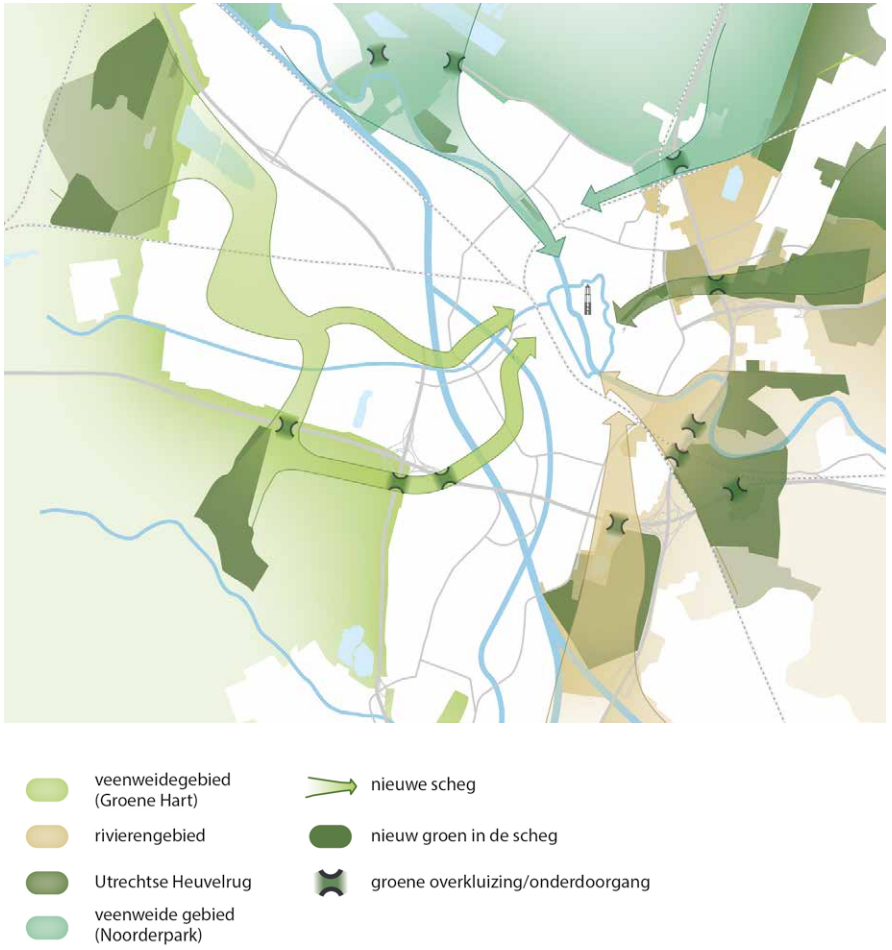


Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



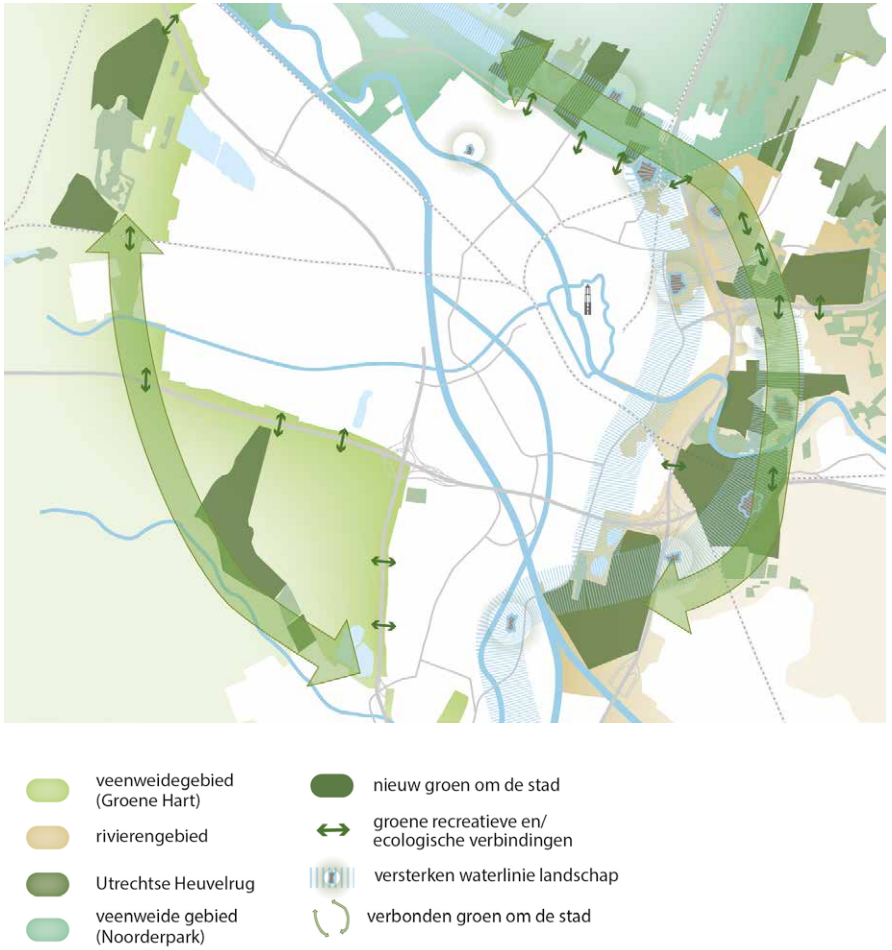
Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



Schaalniveau 5: Groen om de stad

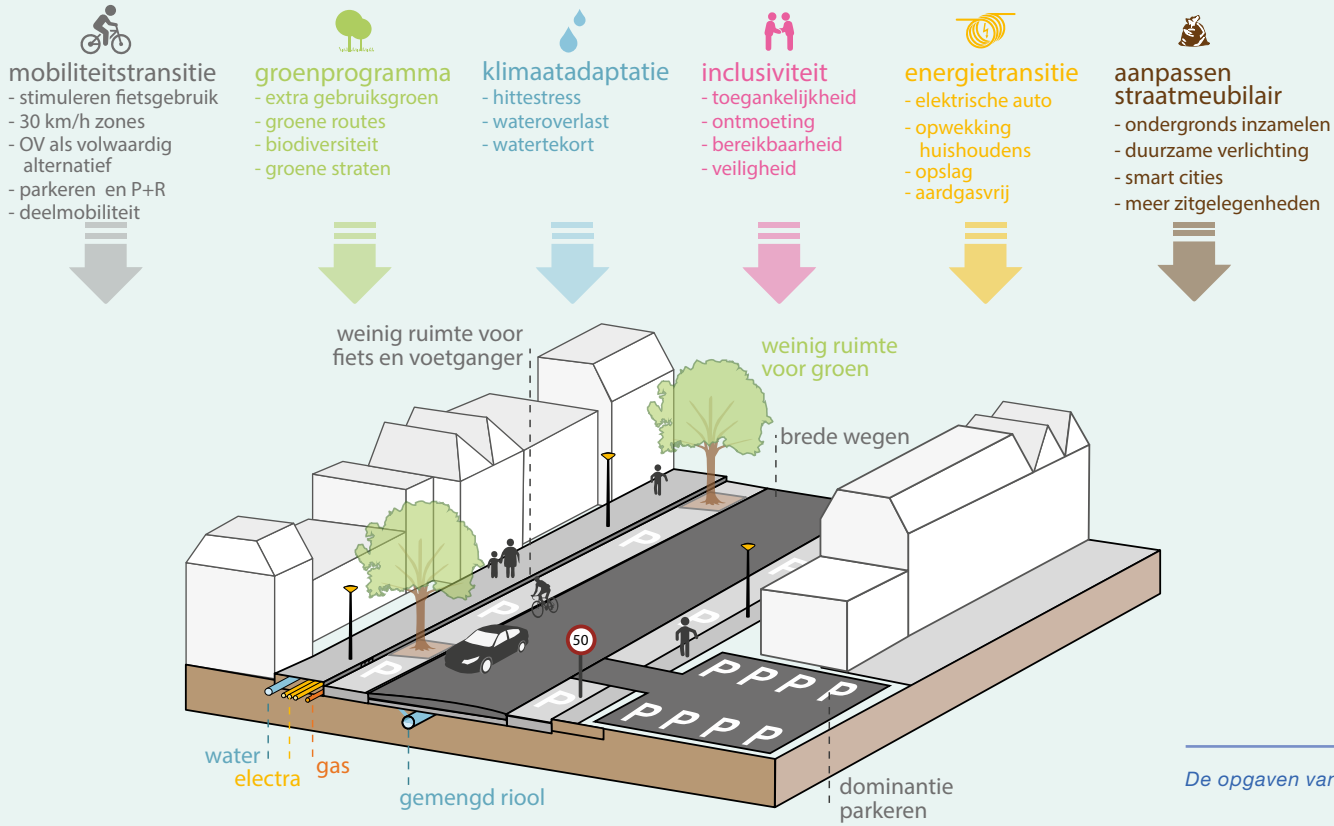
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

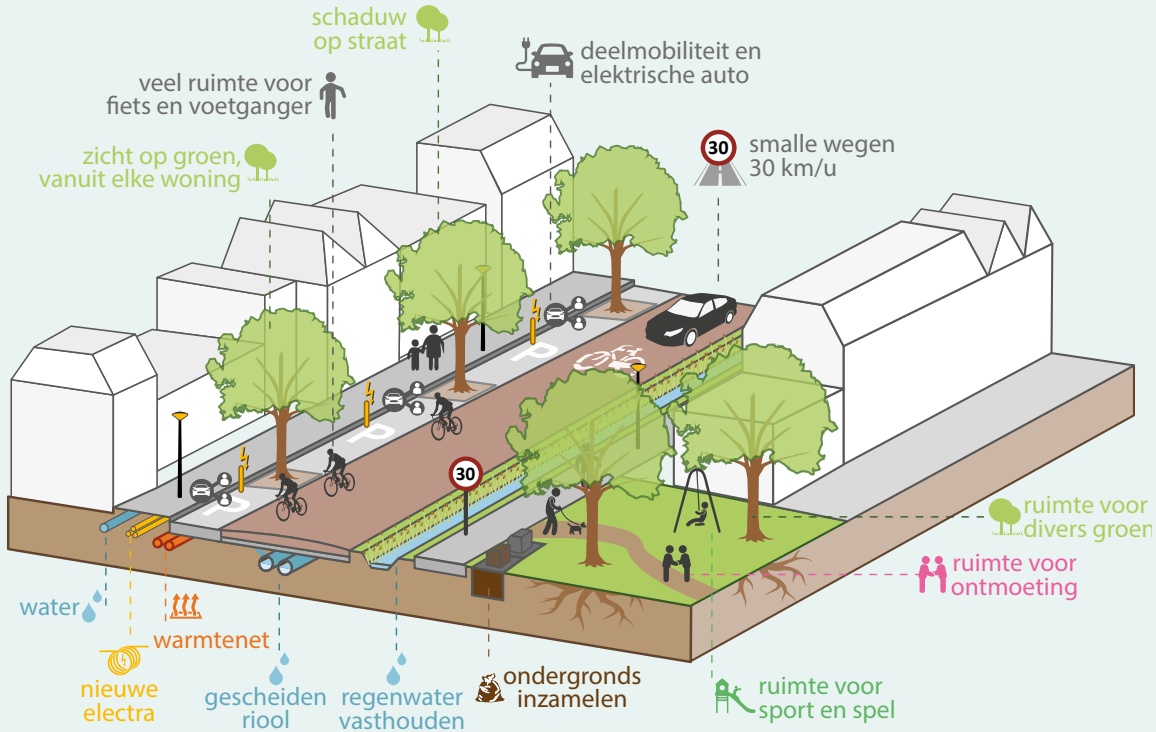


De opgaven van de openbare ruimte

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.



Principes toekomstige openbare ruimte

5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken. Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald. De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

Woonmilieus

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

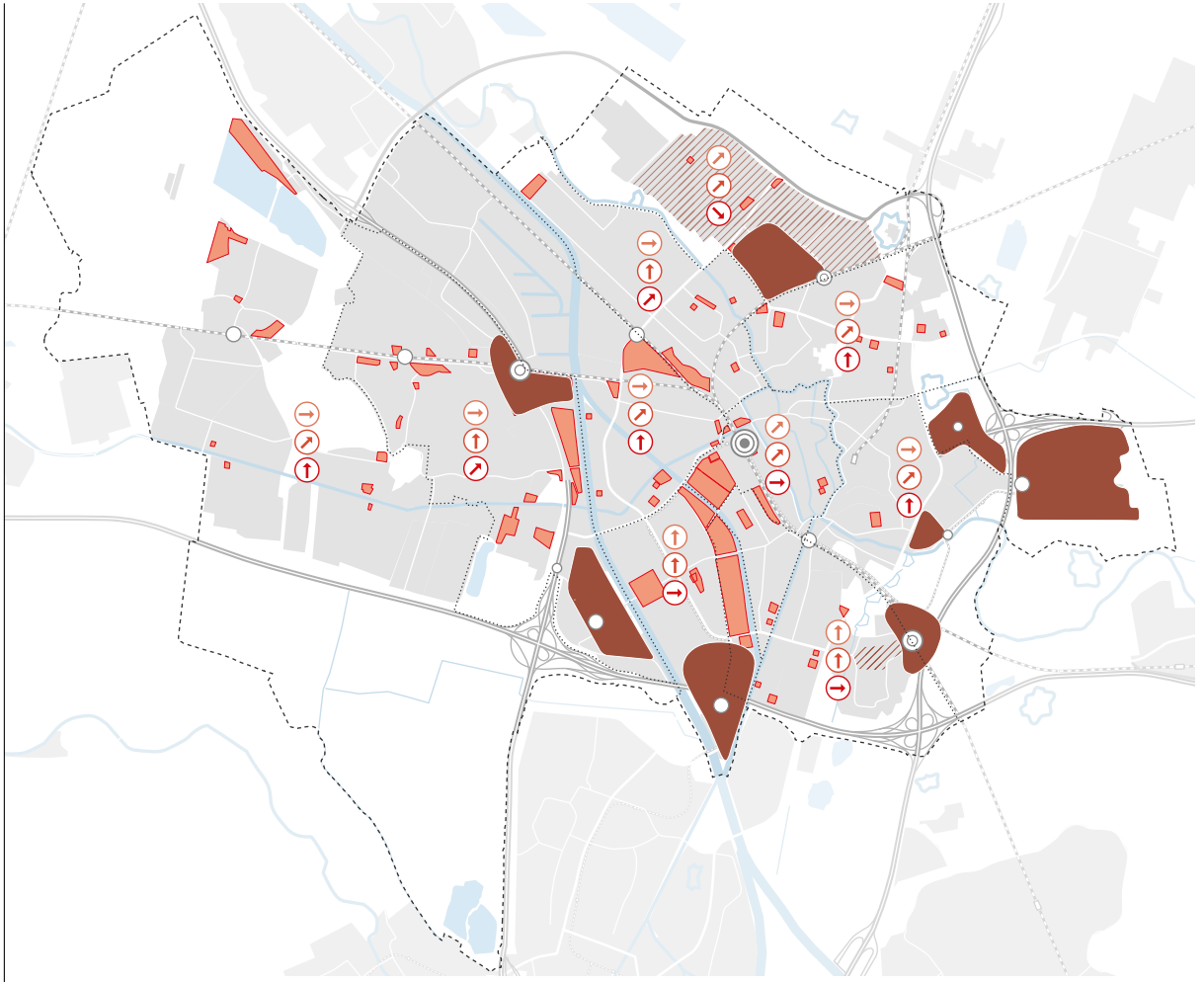
Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.



Woningbouwlocaties

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

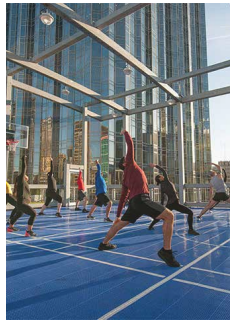
Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

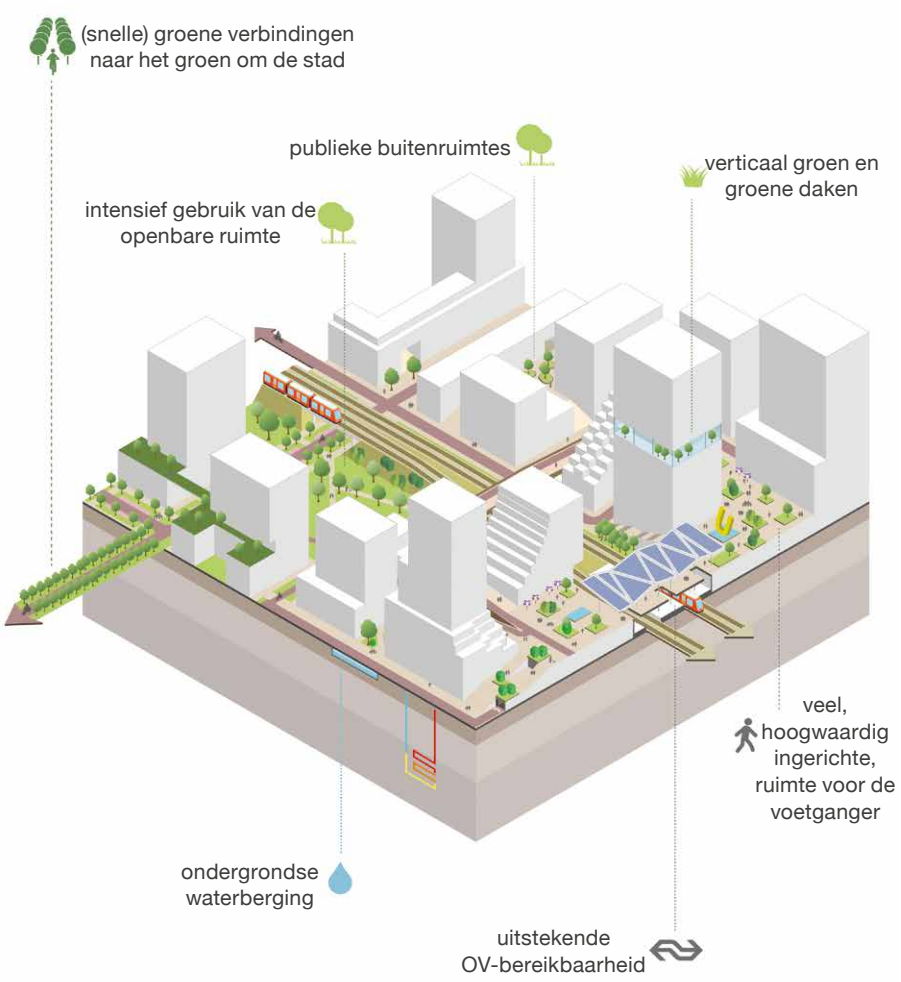


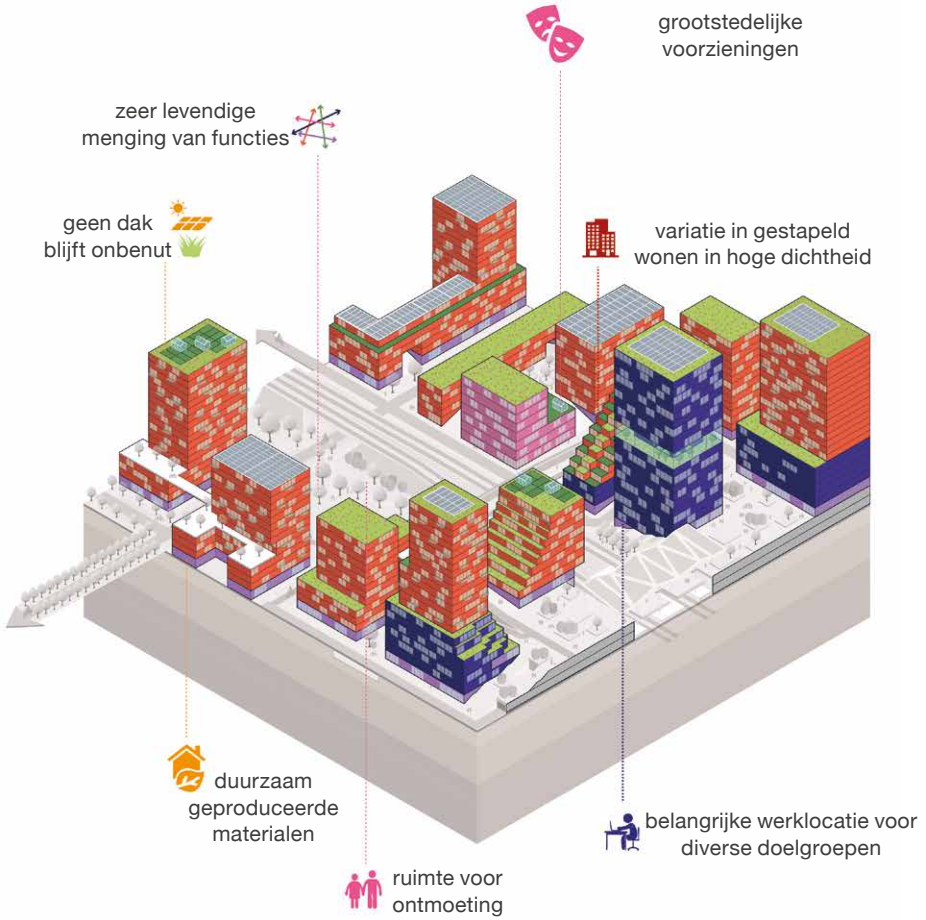







Centrum stedelijk: centrumgebied





Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

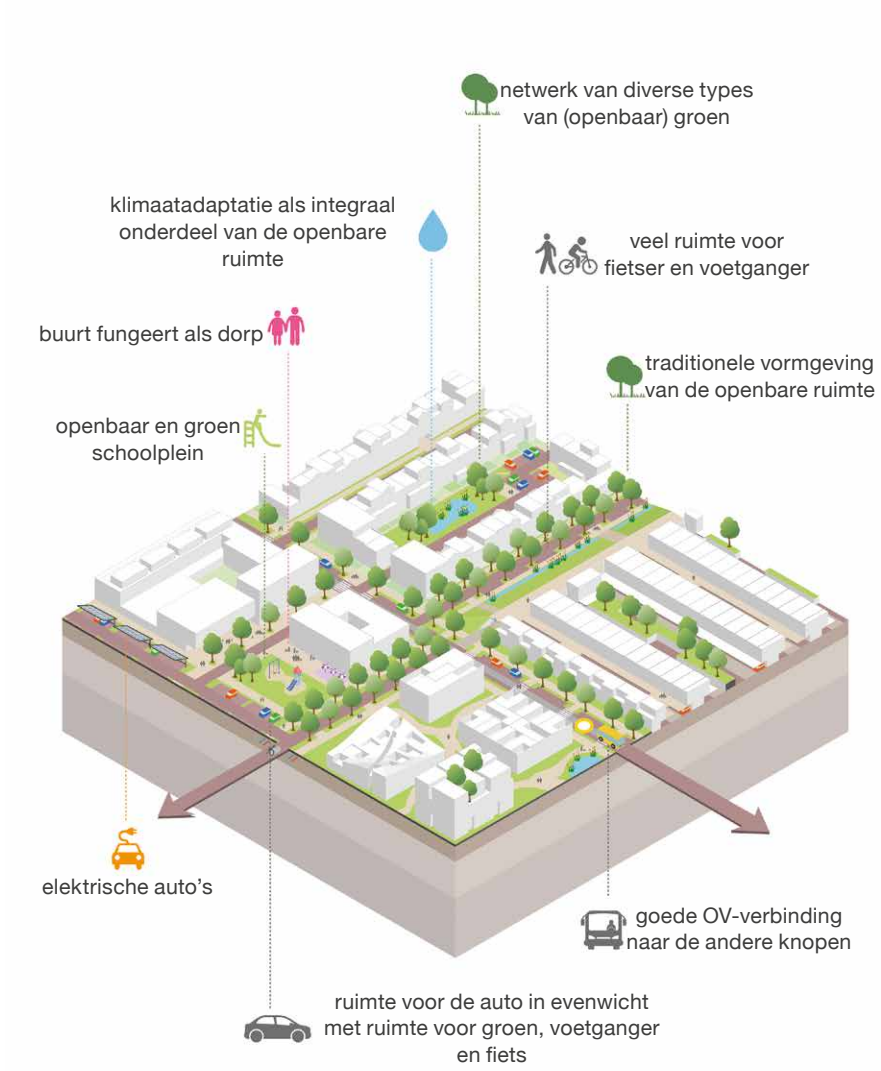


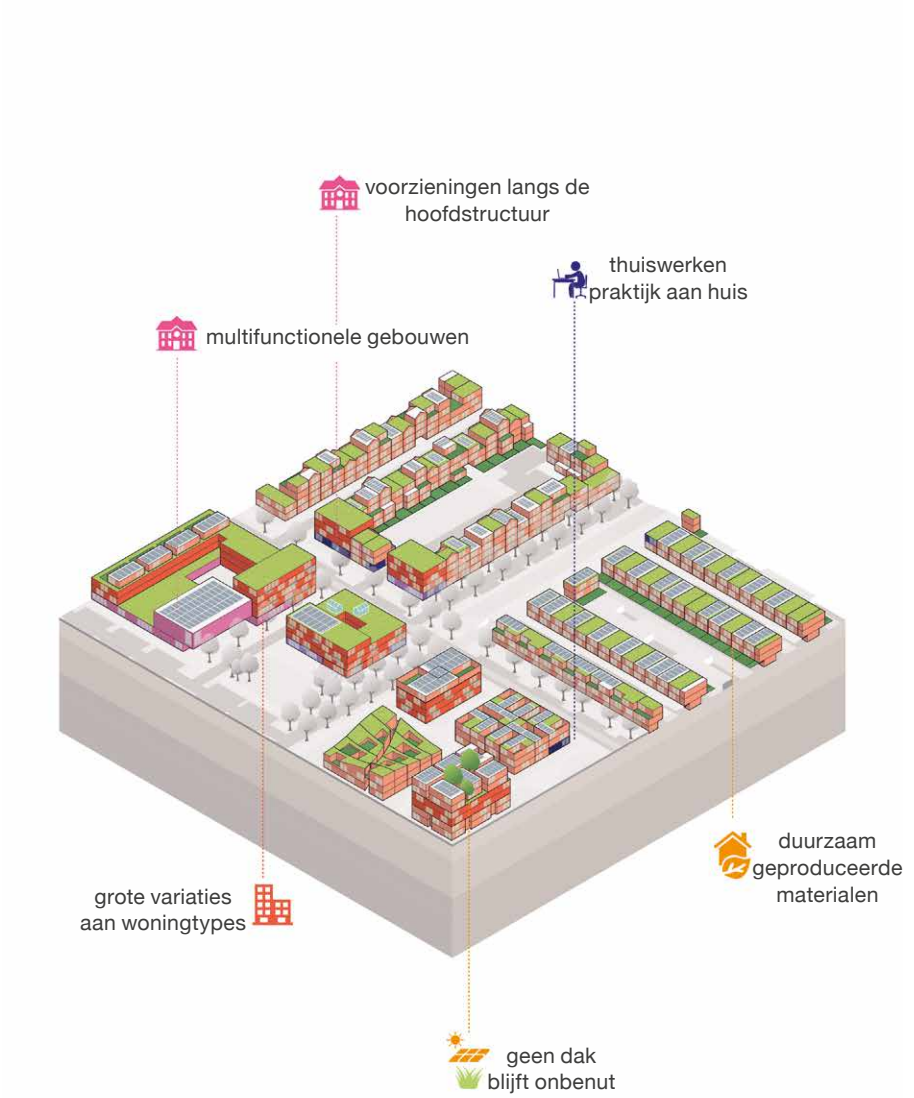






Centrum stedelijk: traditionele wijk



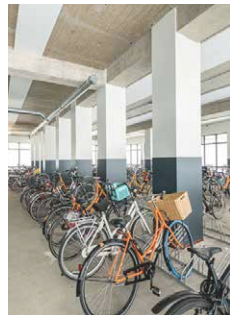


Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

De nieuwe wijk is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



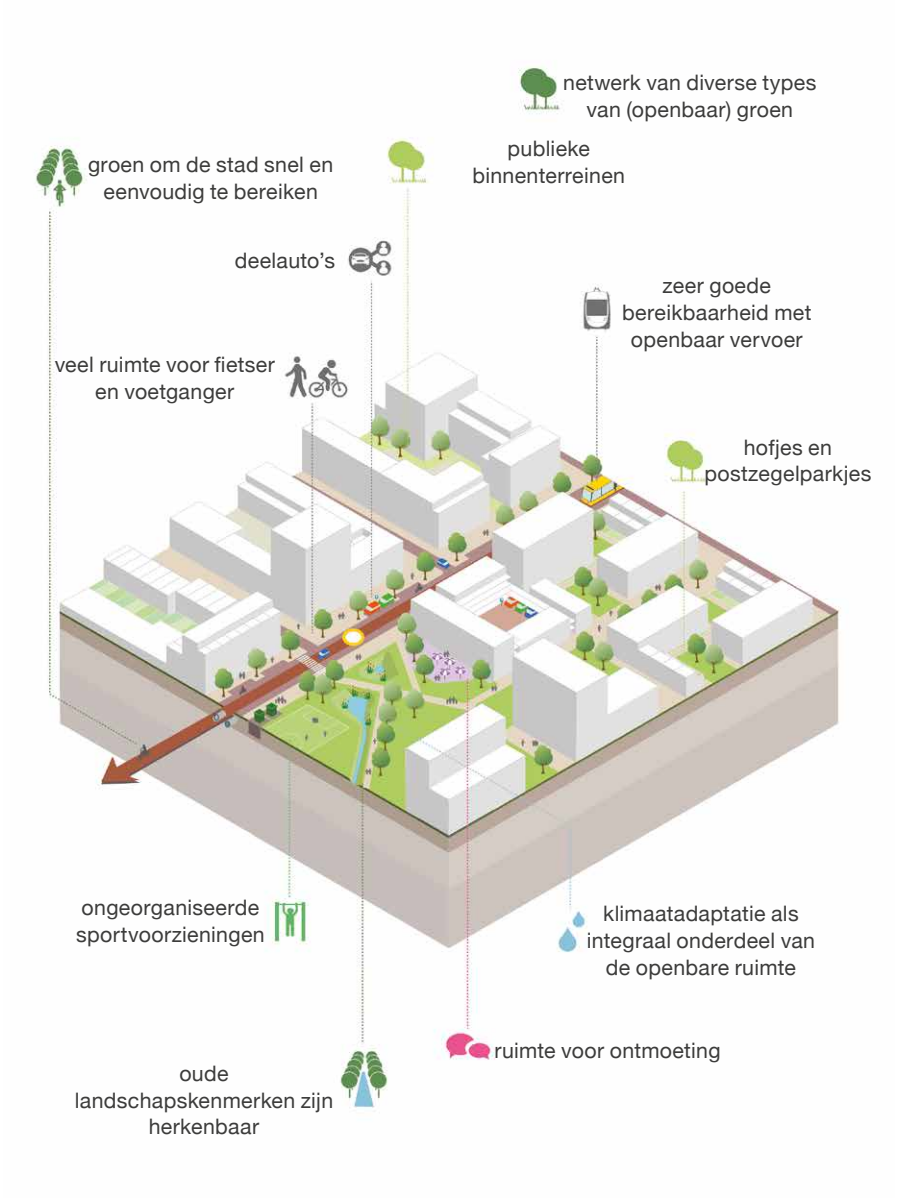


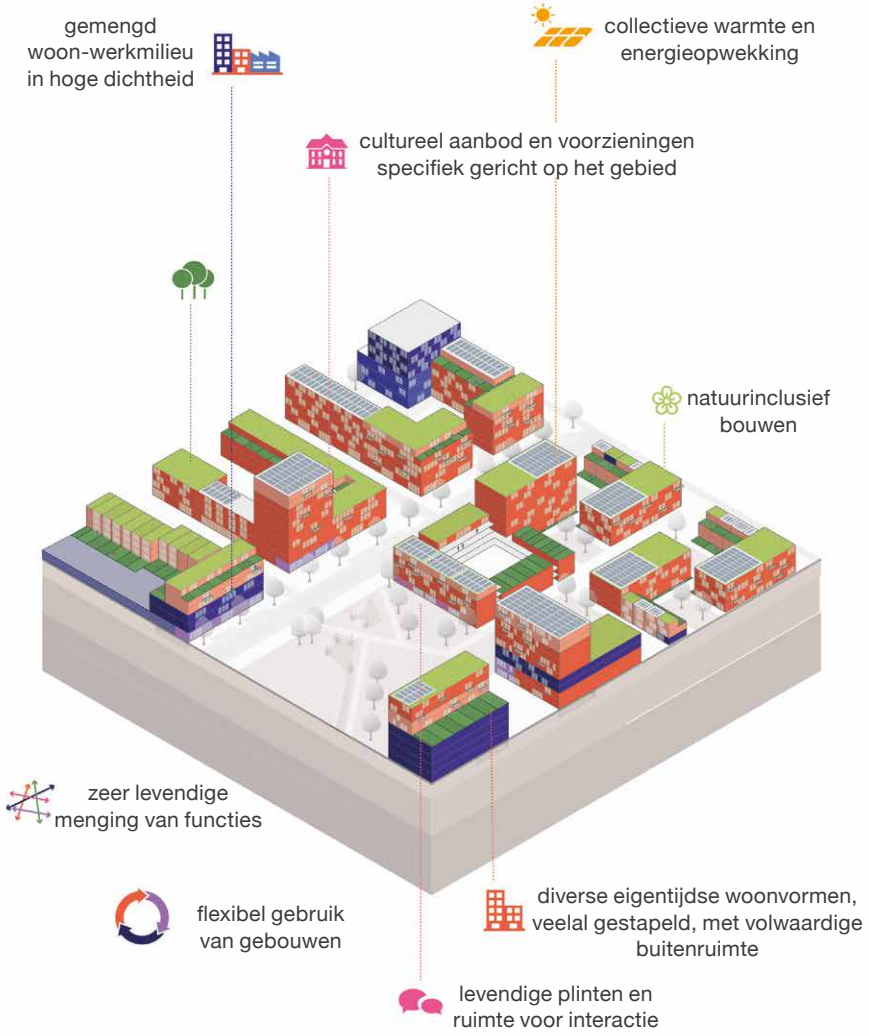







Centrum stedelijk: de nieuwe wijk





Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



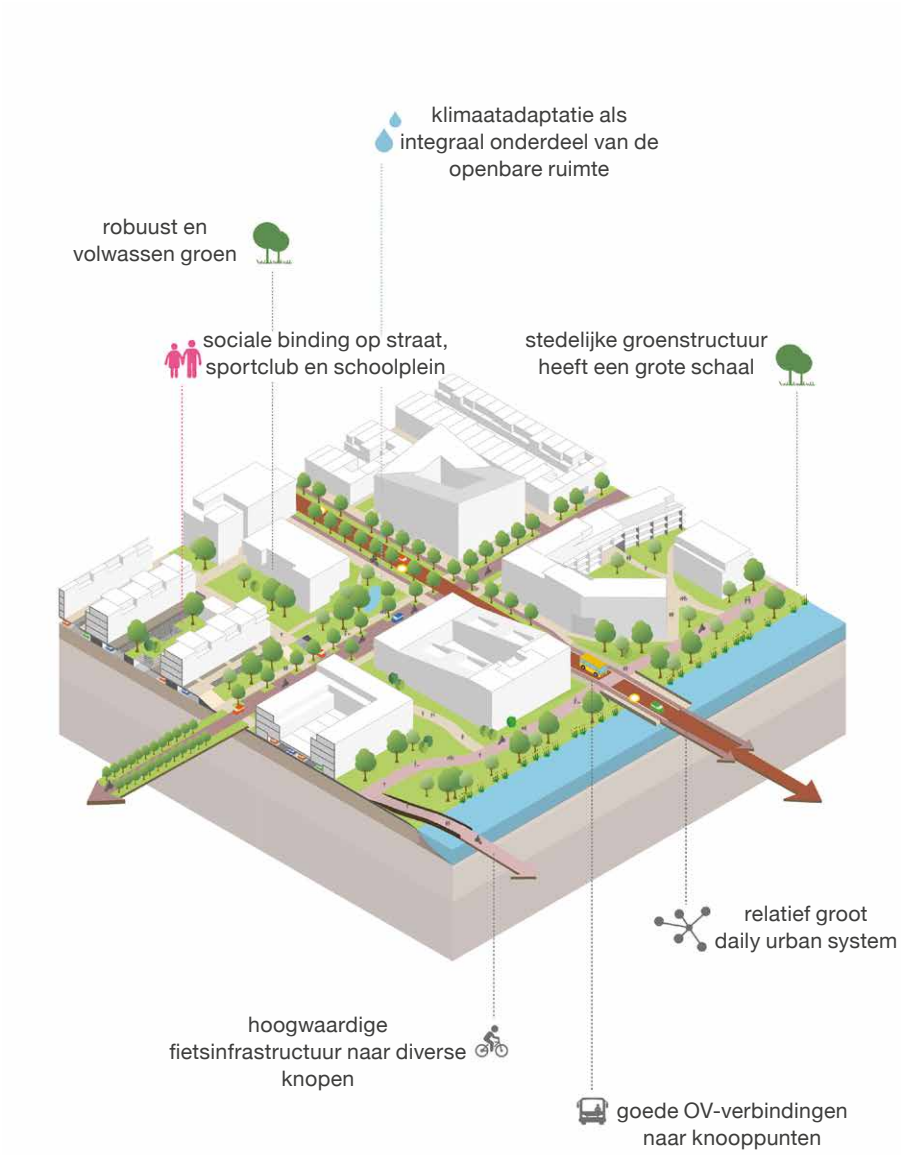








Groenstedelijk: De groene wijk





5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

Categorie		
Kantoren		**28.000**
Bedrijventerrein		**13.000**
Wetenschap (met name USP)		**4.000**
Detailhandel		**1.000**
Werklocaties in wijken		**24.000**
• Werken vanuit woningen	10.000	
• Solitaire bedrijfspanden	1.000	
• Overige (maatschappelijk, leisure, zorg)	13.000	
Totaal		**70.000**

Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)

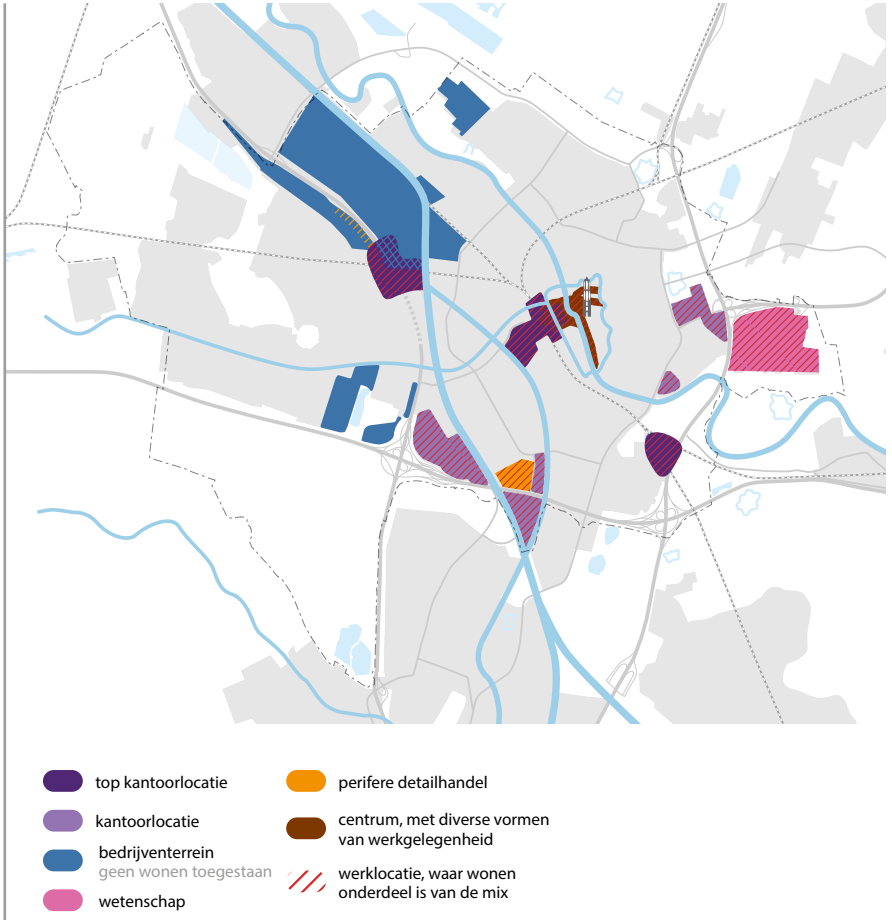
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).



Werklocaties

Bedrijventerreinen
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

Multifunctionele kantoorlocaties
(prioritair multimodaal en overige locaties)
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

Life Sciences en Health / wetenschap
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

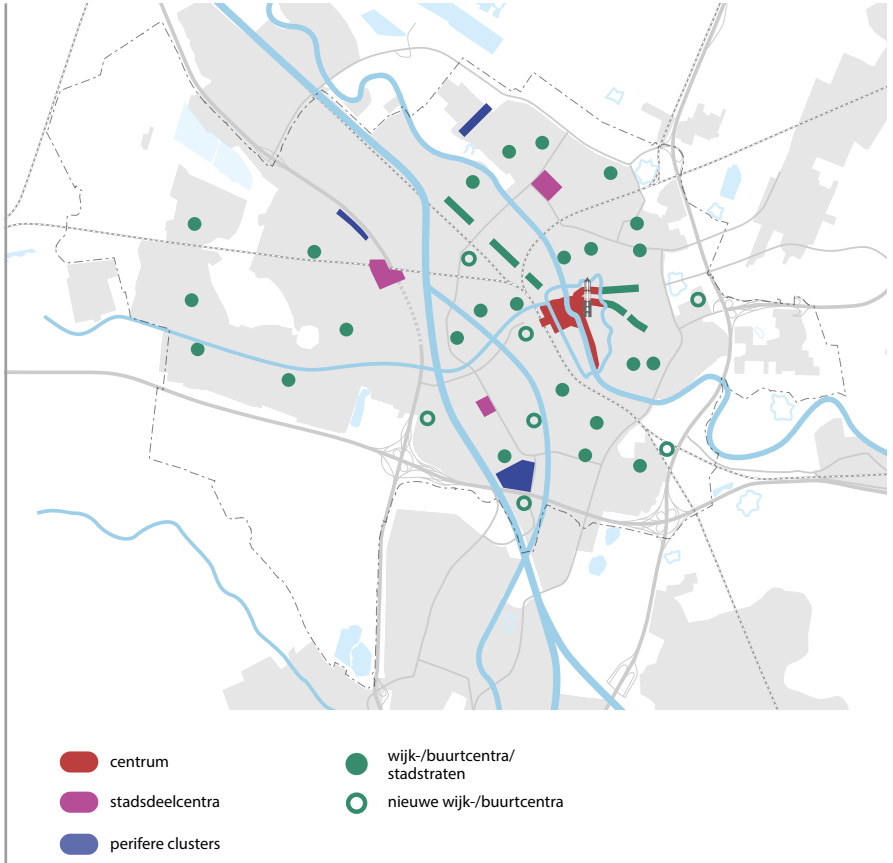
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra



Hoofdwinkelstructuur

Type gebied	Aantrekkings-kracht	Omvang en type aanbod	Locatie
Hoofdcentrum	Internationaal, landelijk	Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur	Binnenstad/centrum
Perifere clusters	Regionaal	Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting	Woonboulevard The Wall Franciscusdreef
Bovenwijkse centra	Regionaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters	Shopping Center Overvecht Nova Leidsche Rijn Centrum
Stadsstraten, wijk- en buurtcentra	Overwegend lokaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang	Diversen

Monitoring
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

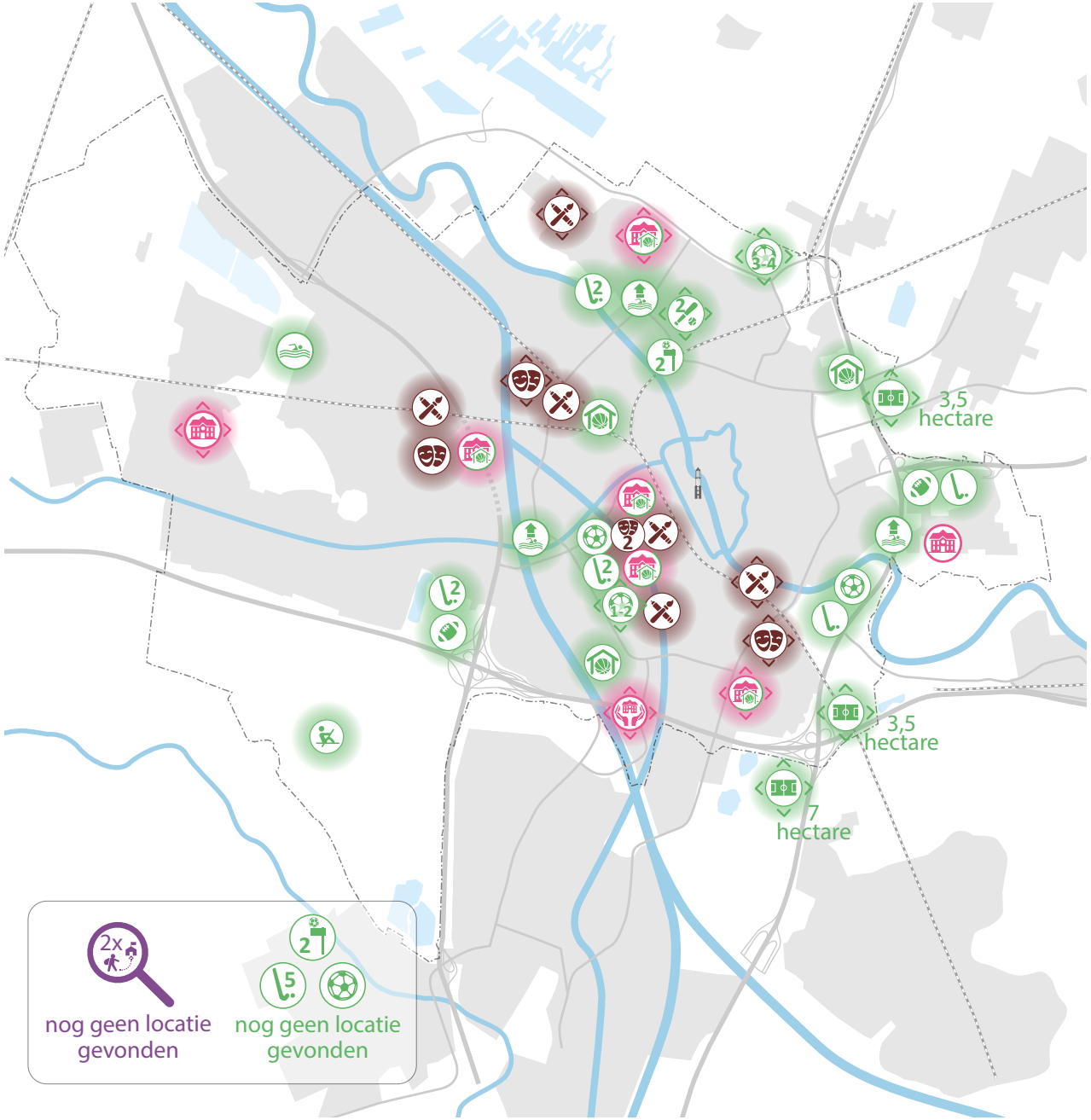


Buurt- en wijkvoorzieningen

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.



Cultuur

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

Onderwijs

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

Zorg

- nieuw asielzoekerscentrum

Sport

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



Cultuur

Broedplaatsen

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



Opvang internationale nieuwkomers
International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

Asielzoekers
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

Overig
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

5.2.5 Mobiliteit

Urgentie

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

Het wenkend perspectief

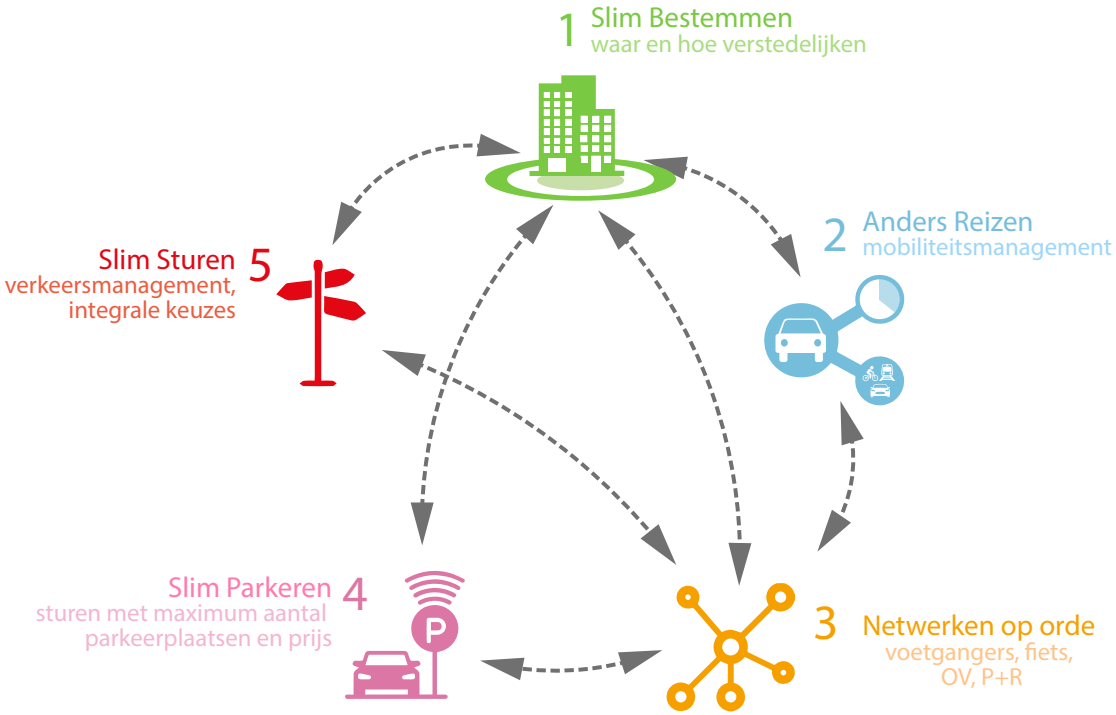
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass.

De Utrechtse mobiliteitsaanpak

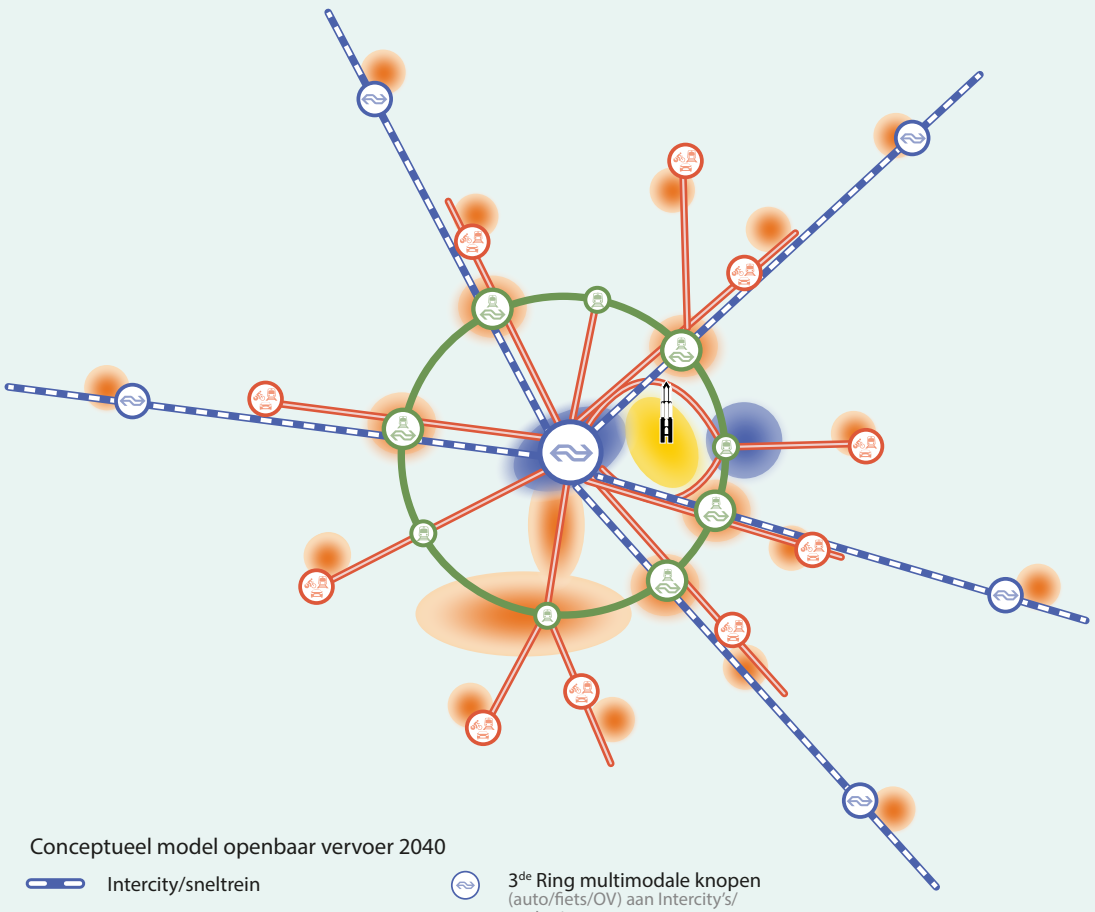
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.



Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak

Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



Slim bestemmen
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



Anders reizen
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



Netwerken op orde
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



Slim parkeren
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



Slim sturen
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:

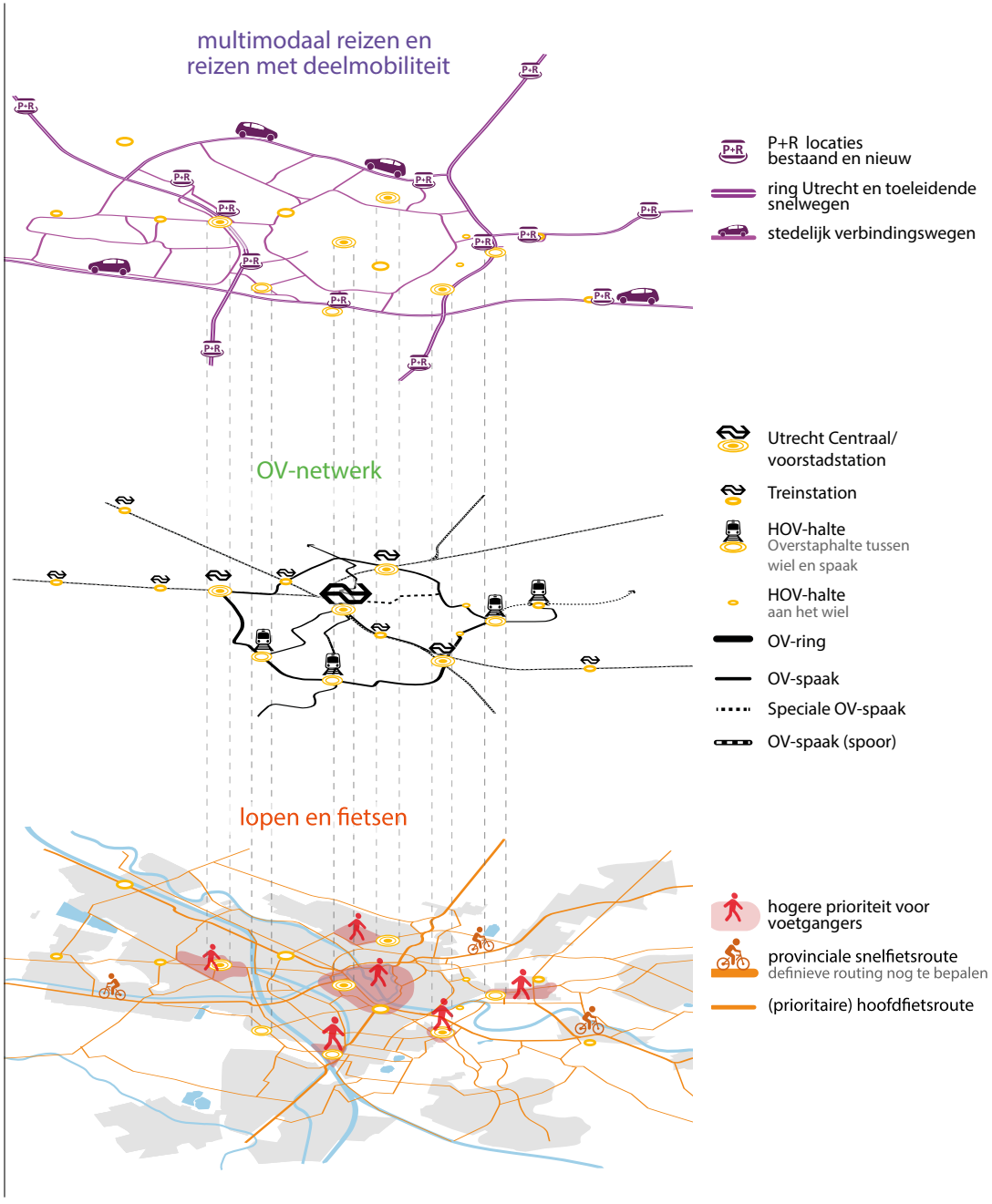
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

OV-netwerk:

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

Lopen en fietsen:

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad



Mobiliteitsnetwerken

Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

Hub	Grootte	Locatie	Karakteristieken
Stads-distributiecentrum	5.000 - 10.000 m^2	Rand van de stad, nabij snelweg	Meerlaags, combi met andere functies
Wijkhub	1.000m^2	In de stad	Flexibel, op- en overslag
Buurthub	100m^2	Winkels/ appartementen	Pakketpunt, pakketkluis

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

Duurzaam bouwen
Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

Benutting van daken en gevels
Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

Ruimte voor duurzame energie
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.

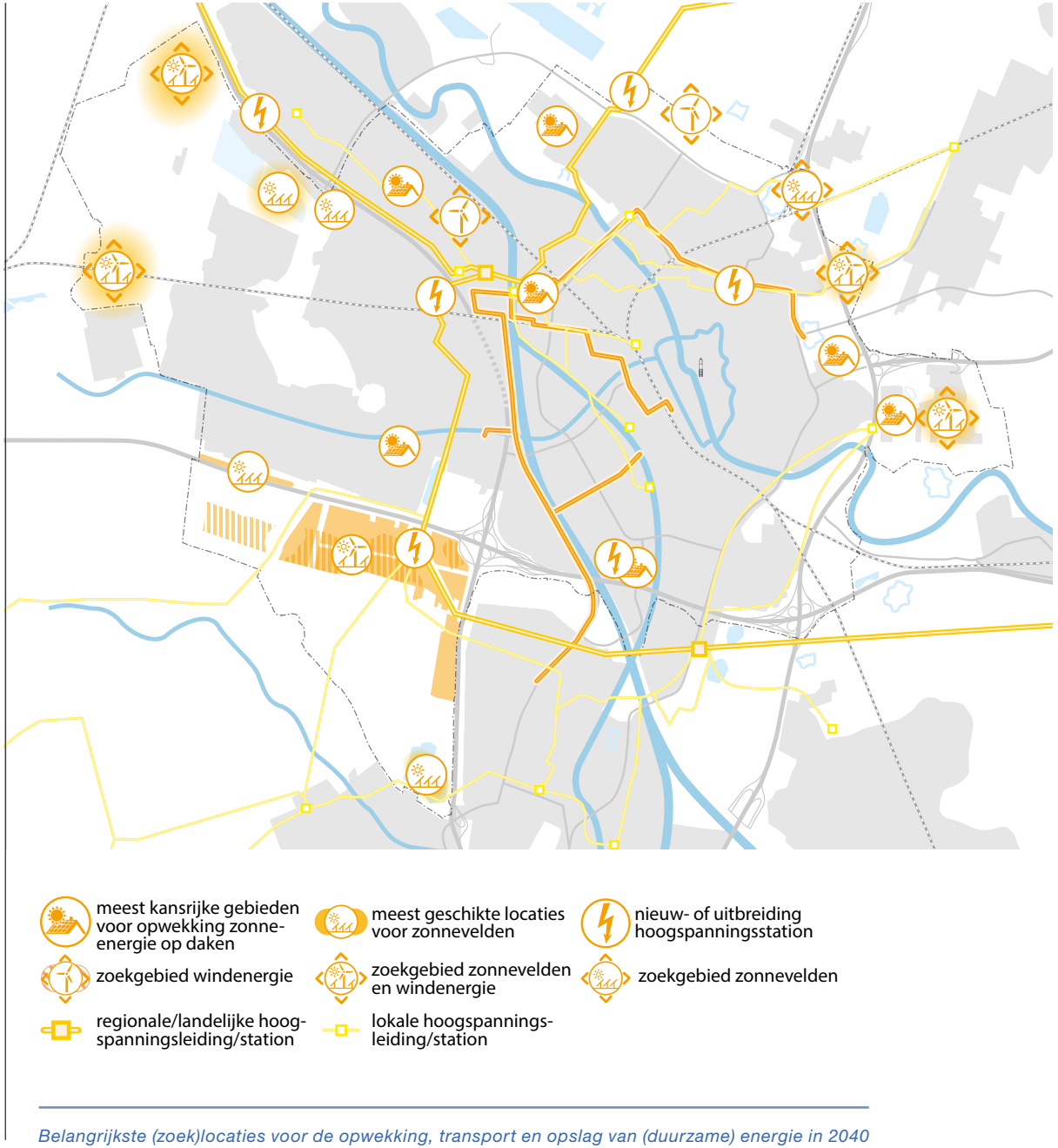
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

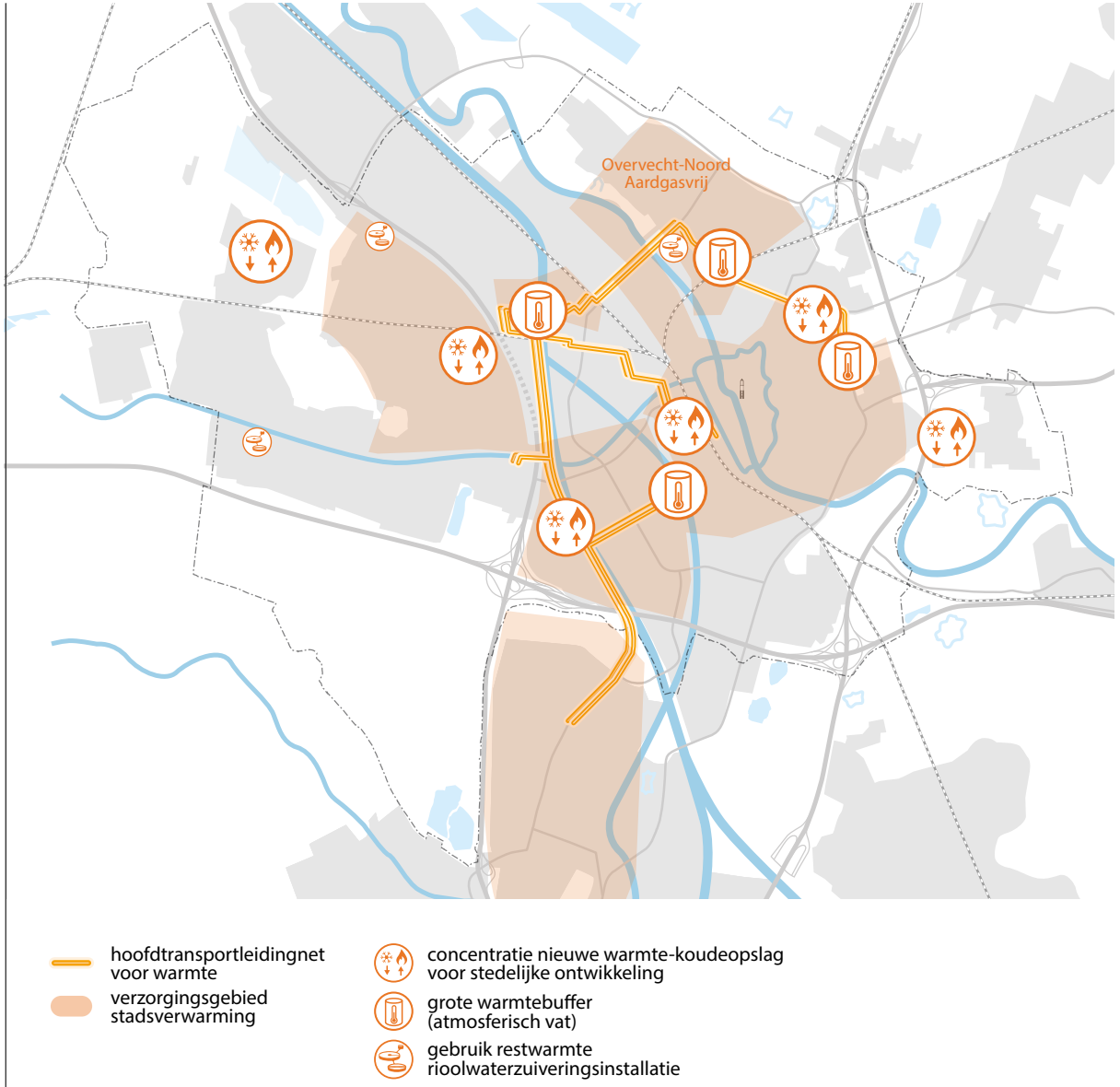


Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040

Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.



Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040

5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

Hoogbouw volgens de Utrechtse maat
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

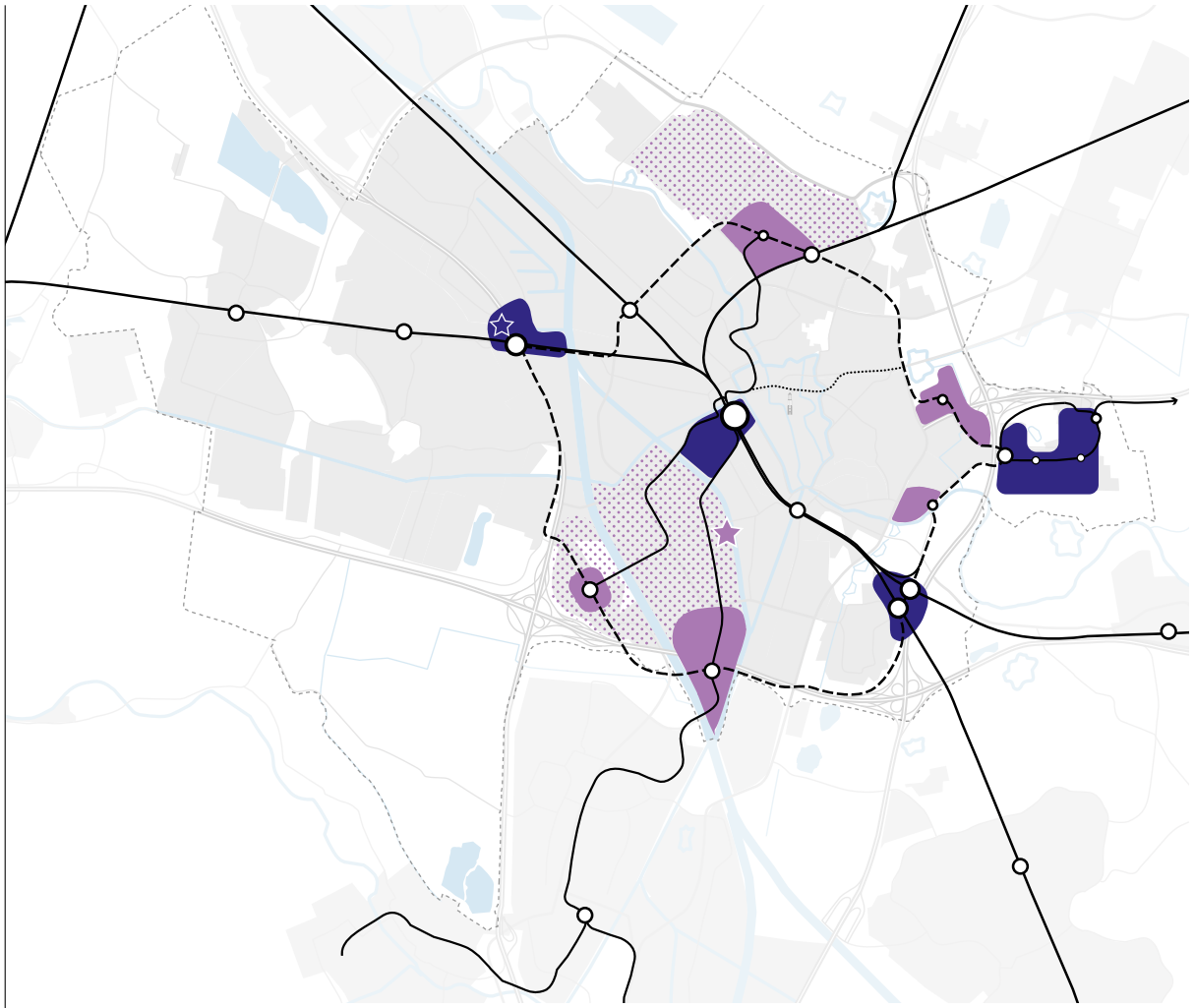
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter



Condities voor hoogbouw

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

Straatniveau
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

Gebouwniveau
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



Stadsniveau



Straatniveau



Gebouwniveau

5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

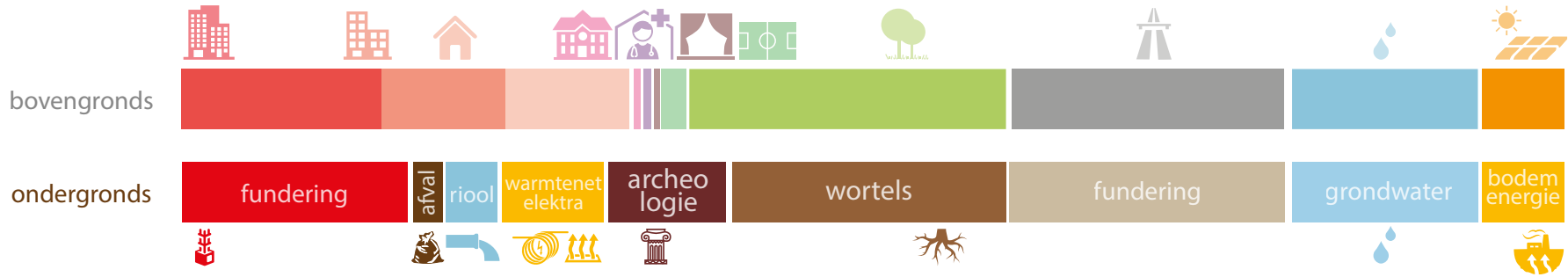
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.



Barcode voor de ondergrond

5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

Data toepassen bij besluitvorming

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode



De intelligente barcode

De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

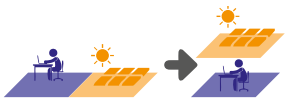
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



Functieverandering: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Verdichten: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



Functies stapelen: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



Kwaliteit verhogen: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



Multifunctioneel gebruik: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



Slimme organisatie van de stad: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



Samen met de regio: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

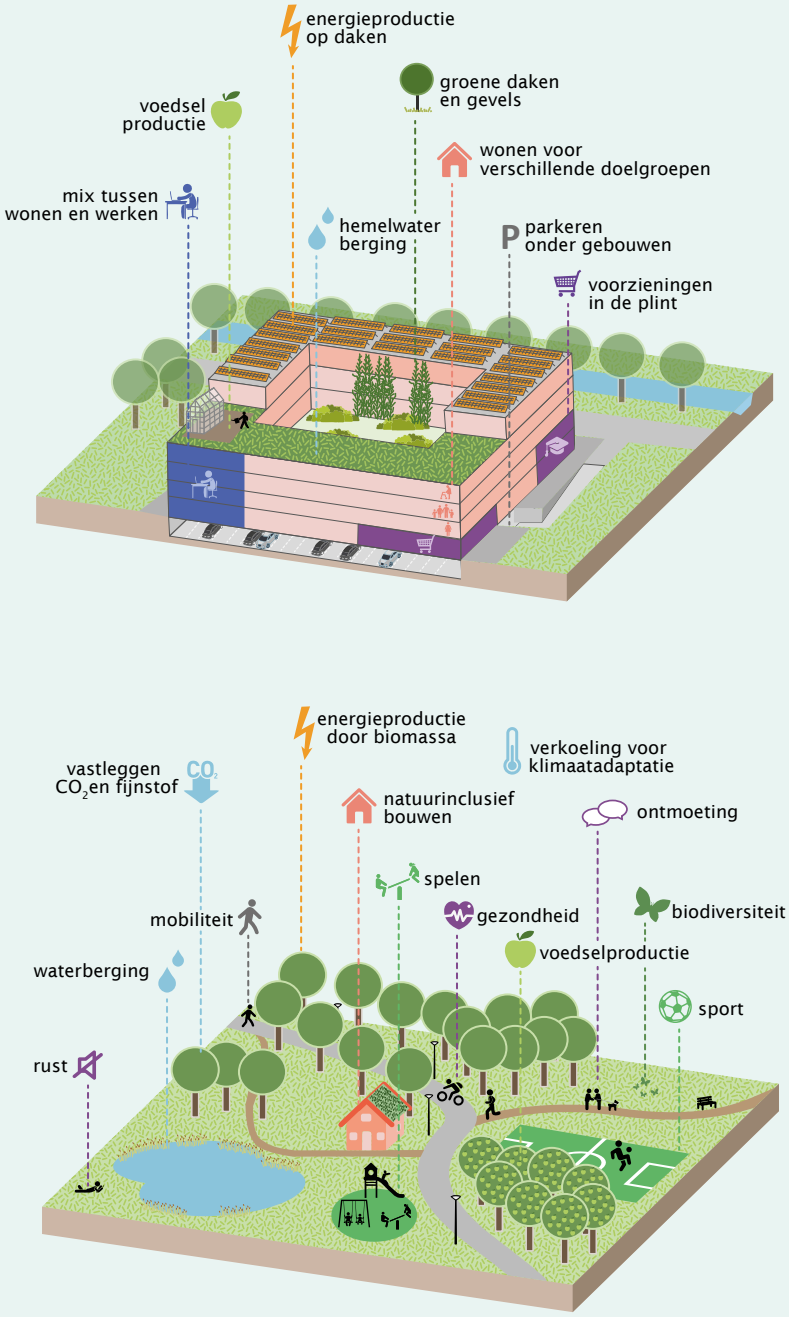
Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen



Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen



Multifunctioneel gebruik van infrastructuur

Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

Woonprogramma in de RSU 2040

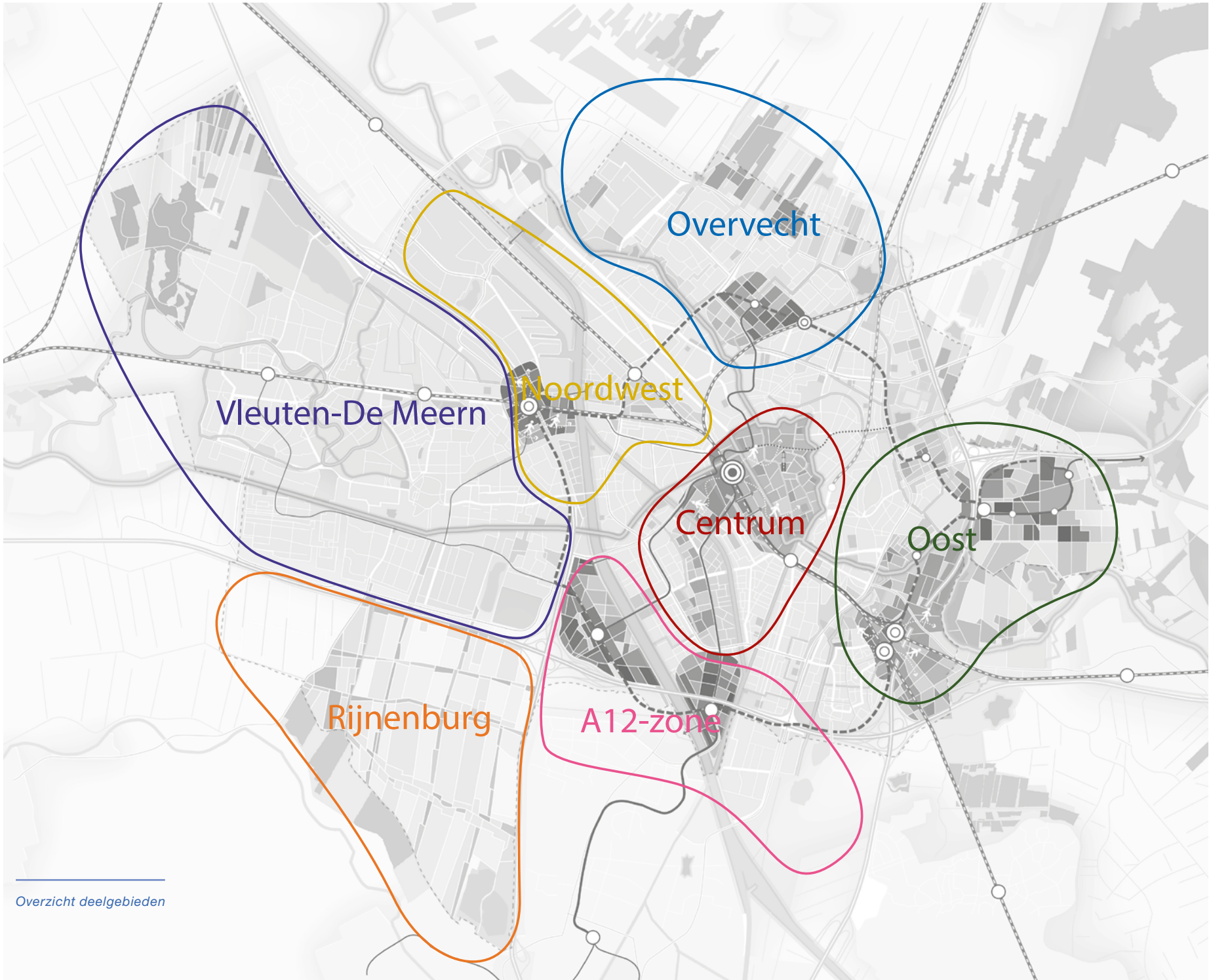
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten



Overzicht deelgebieden

6.1 Centrum

Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

Programma

Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

Algemeen

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

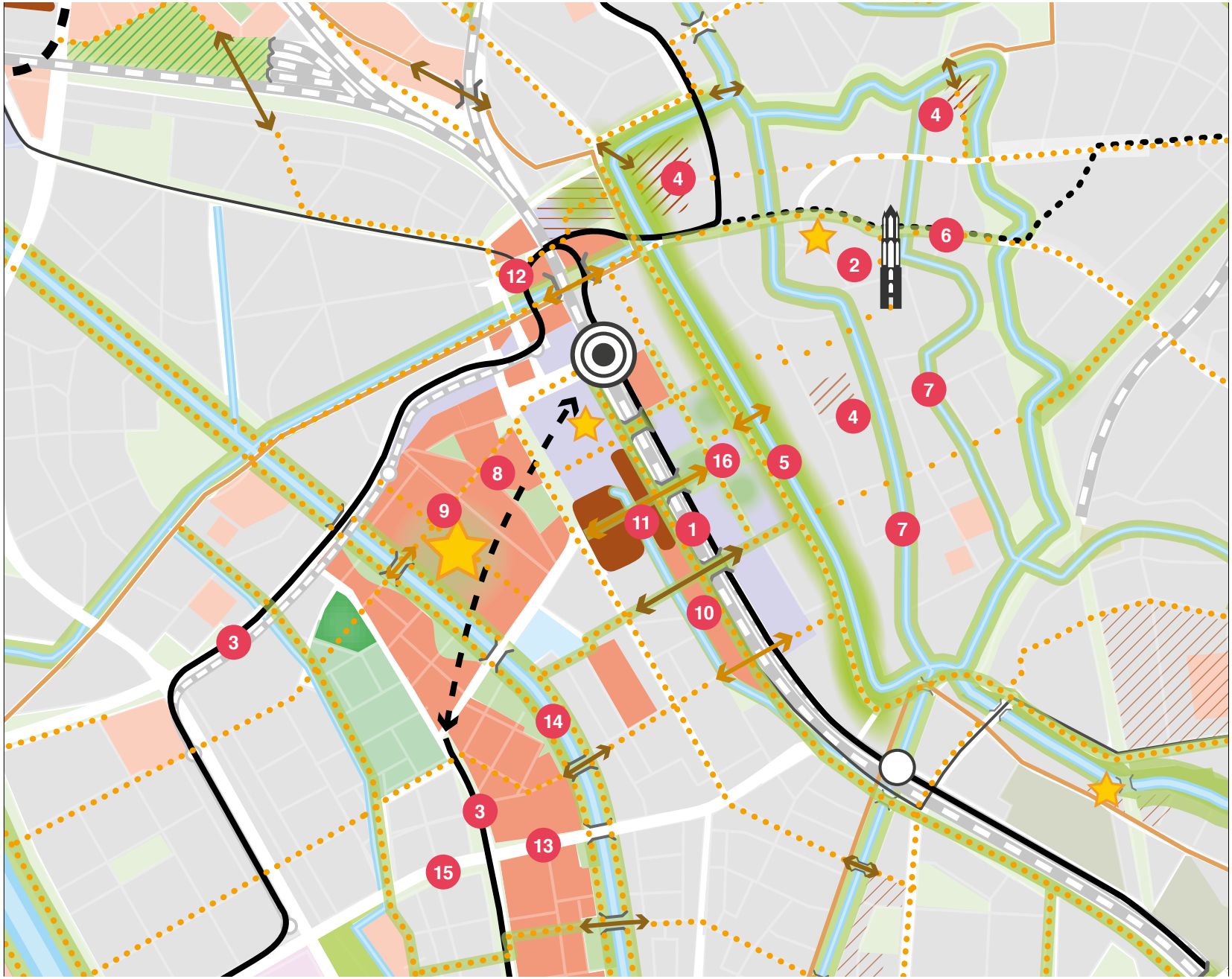
Aangrenzende gebieden rondom het centrum

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.



Centrum

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.2 Noord-Noordwest

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

Huidige kwaliteiten

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

Opgaven voor Noordwest tot 2040

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

Programma

Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

Groen

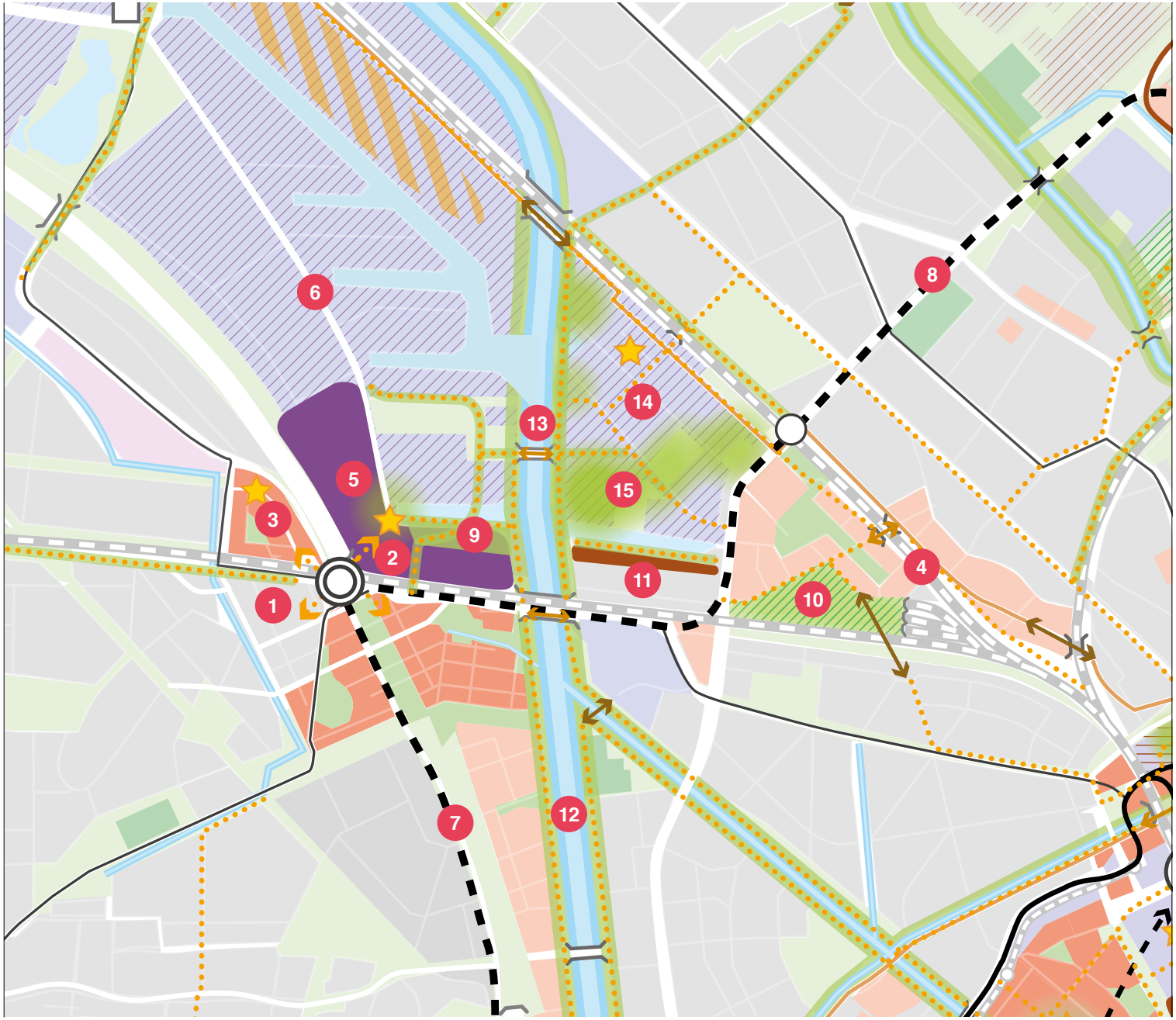
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.



Noord-Noordwest

bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.3 Overvecht

Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

Programma

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Overvecht

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.4 Oost

Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

Programma

Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 m^2 bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 m^2 bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de 'as van Lunetten'.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van 'landschapsbruggen'. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

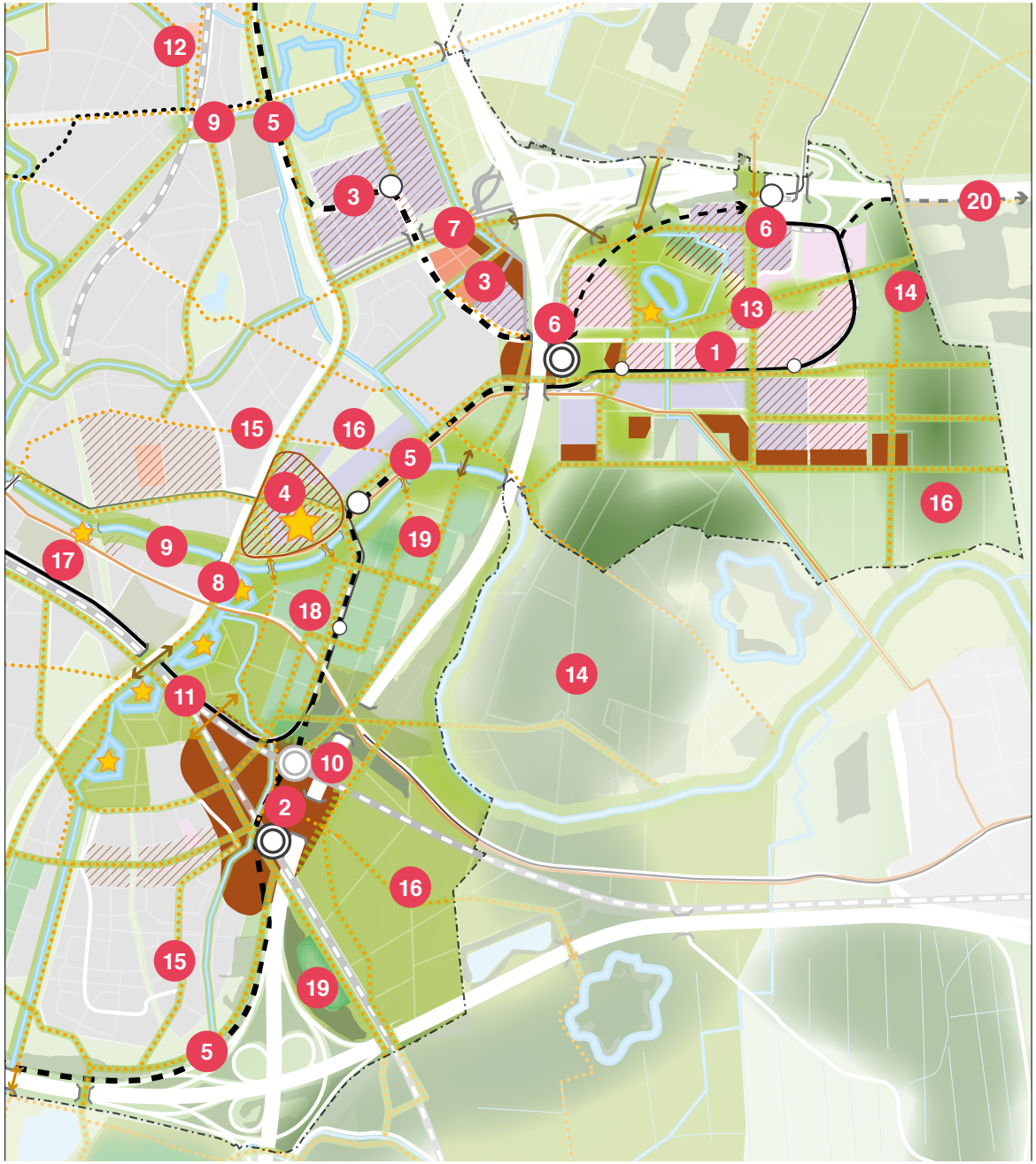
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten.



Oost

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.5 A12 zone

Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Programma

Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeids-plaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

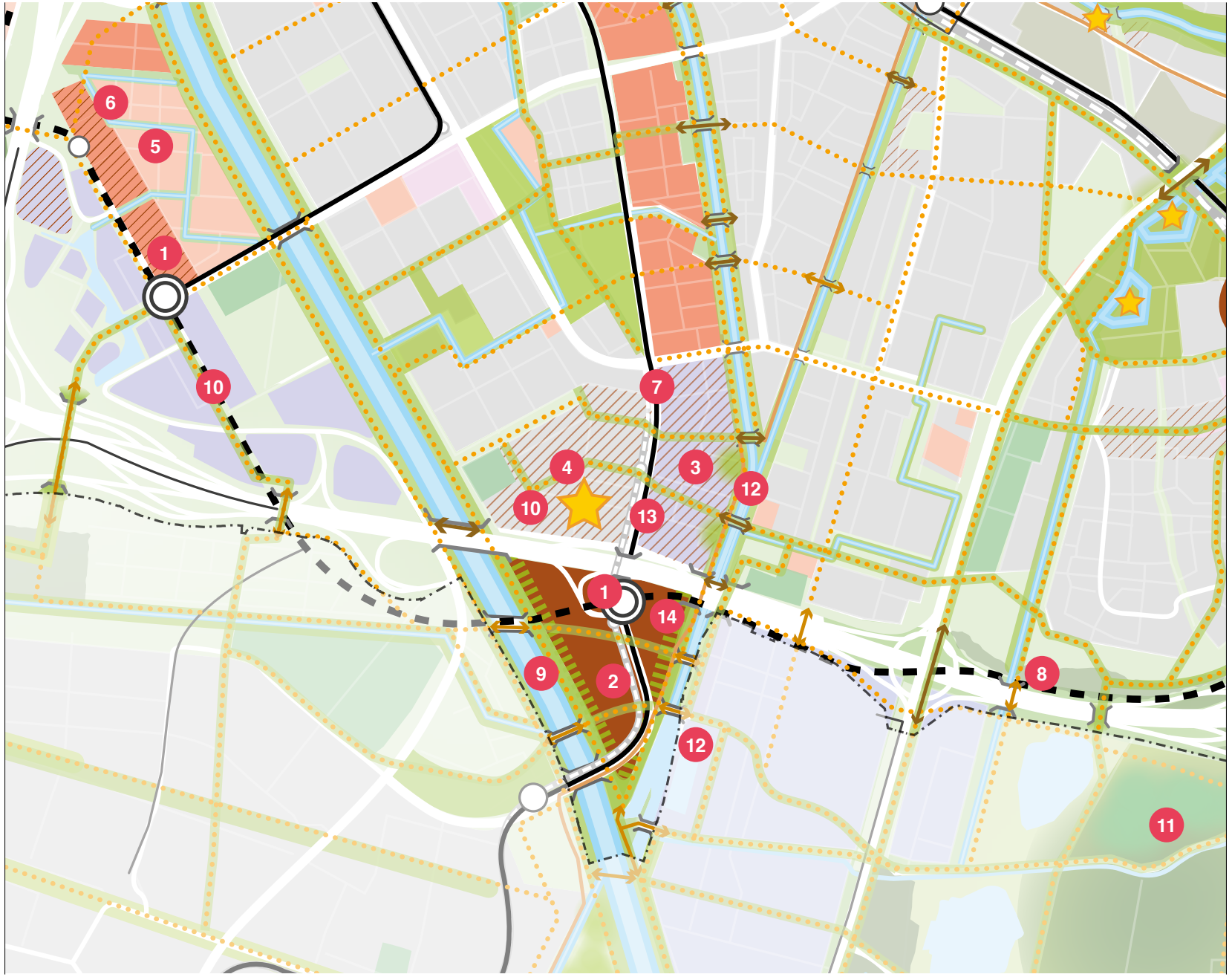
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.



A12 zone

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.6 Rijnenburg

polders Rijnenburg en Reijerscop

Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

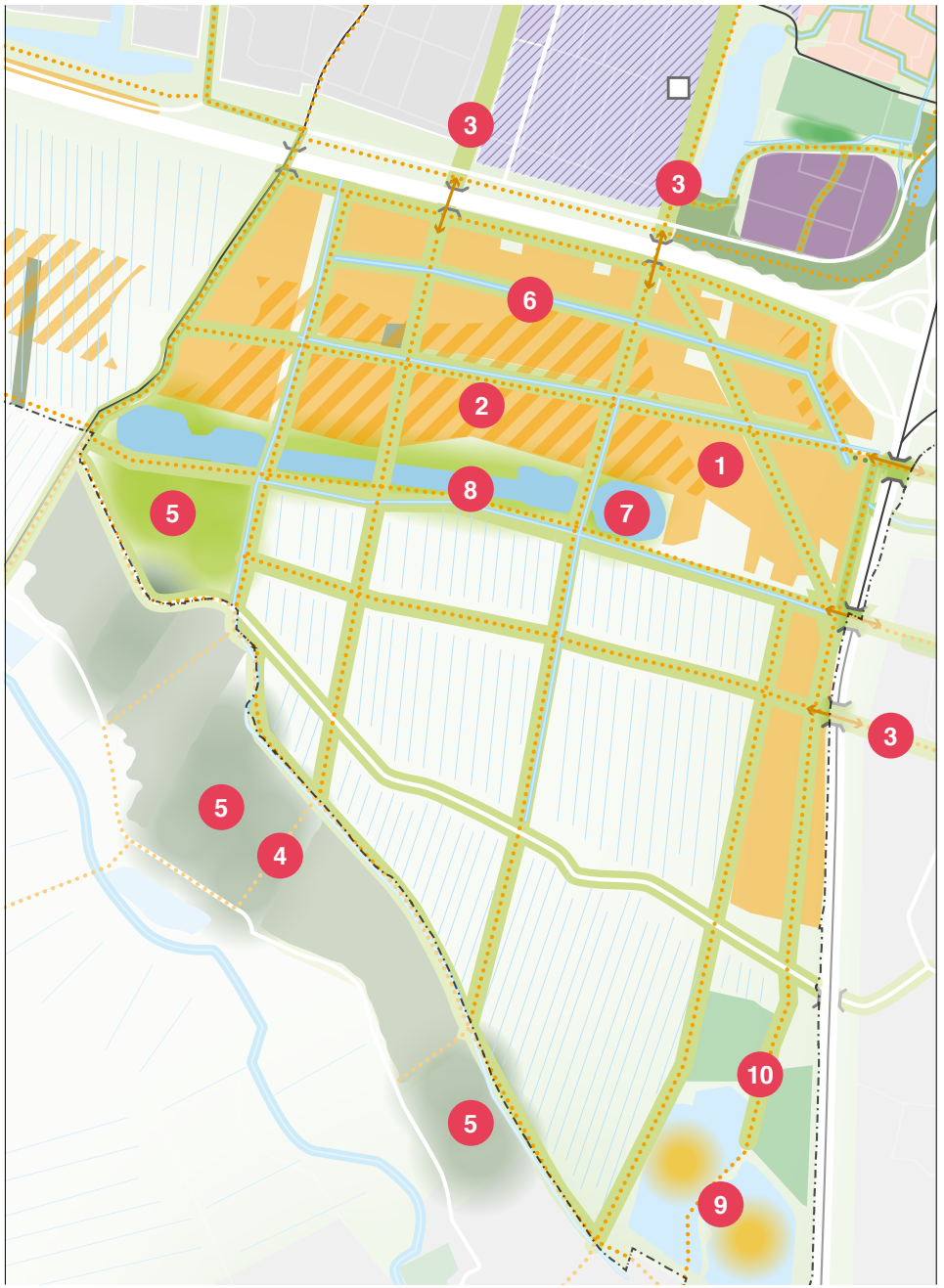
Programma

Groen
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

Voorzieningen:
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.



Rijnenburg

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

mobiliteitstransitie
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

Programma

Werken:

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

Wonen

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

Groen

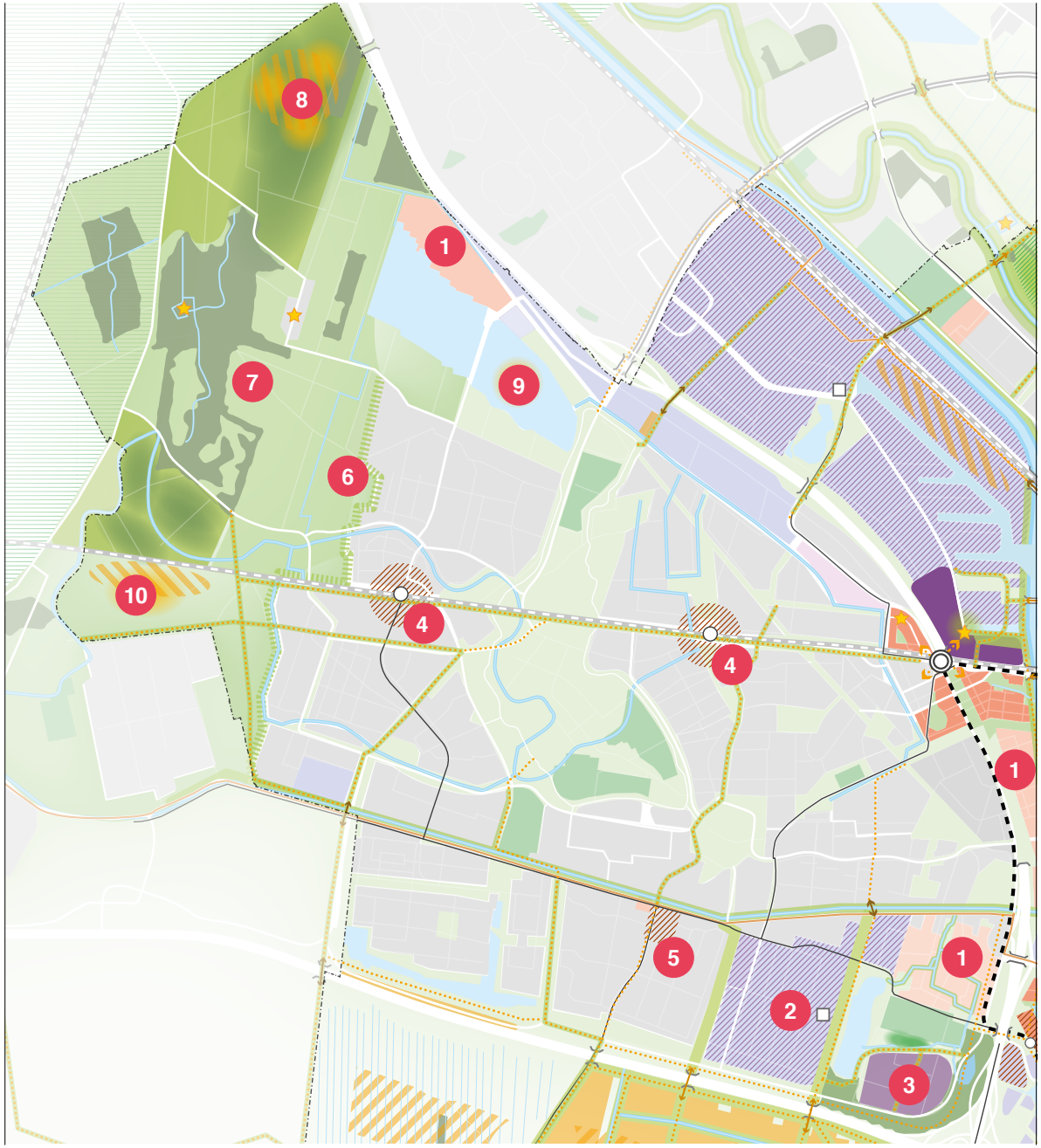
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

Voorzieningen

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

Indicatieve Opgave	**Ambitie**	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	**Totaal**
Groen (aantal hectare)										
nieuw buurt- en wijkgroen		54	37	23	17	34	0	0	**35**	**200**
nieuwe groenblauwe routes		22	15	10	7	14	0	0	**32**	**100**
stedelijk groen (parken en scheggen)		8	22	25	10	11	0	0	nvt	**76**
groen om de stad		0	77	22	0	80	290	100	nvt	**569**
totaal	**690**	**84**	**151**	**80**	**34**	**139**	290	**100**	**67**	**945**

Toelichting op de cijfers

Groen

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Voorzieningen (aantal voorzieningen)										
broedplaatsen	6	2		2	2					6
culturele (publieks)voorziening	4	2			2					4
voortgezet onderwijs										0
voortgezet onderwijs incl. sporthal	5	2	1	1	1			1		6
speciaal onderwijs	1					1				1
asielzoekerscentrum	2									0
sporthal	3		1		1	1				3
zwembaduitbreiding	3		1	1	1					3
nieuw zwembad	1							1		1
hockeyveld	44	2	11	7	2	7	0	2	0	32
rugbyveld								1		
voetbalveld										
korfbalveld										

Toelichting op de cijfers

Voorzieningen

Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Werken / Economie (aantal banen)										
kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig)		21.000	8.700		11.500	8.100				**49.300**
wetenschap			4.000							**4.000**
bedrijventerrein				540	1.500			3.560		**5.600**
werken in de wijk				3.000					8.100	**11.100**
toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder:	**70.000**	21.000	12.700	3.540	13.000	8.100		3.560	8.100	**70.000**
Wonen (aantal woningen)										
groei met 60.000 woningen	**60.000**	16.350	11.650	6.800	9.800	9.450		4.600	3.400	**62.050**
Energie (aantal GWh)										
70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg	**1.400**		68				276	40		**1.292**

Toelichting op de cijfers

Werken/Economie
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

Wonen
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Energie
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

Overall conclusies

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



7 Uitvoeringsstrategie

7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

Afhankelijkheden en keuzevraagstuk

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

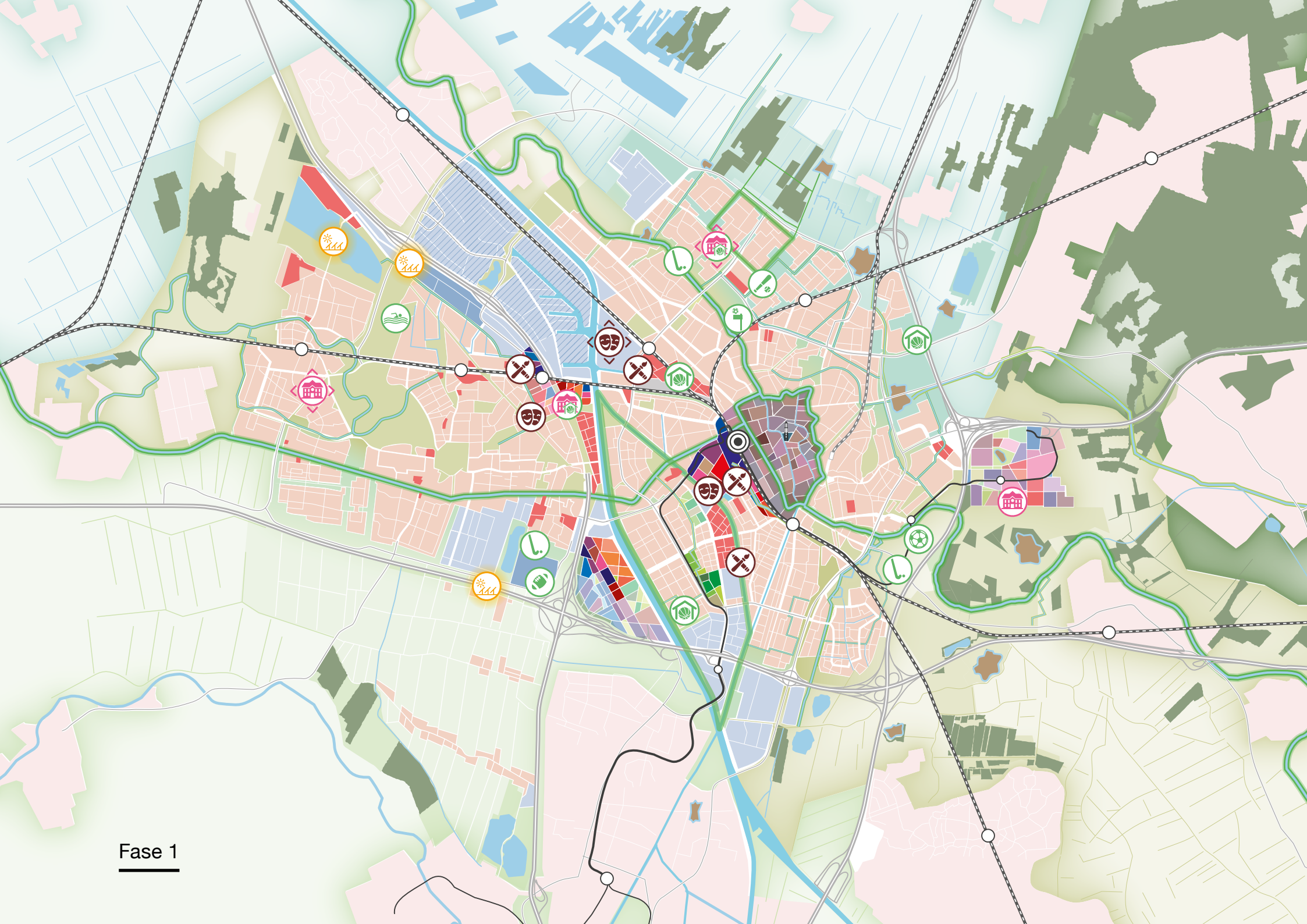
Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

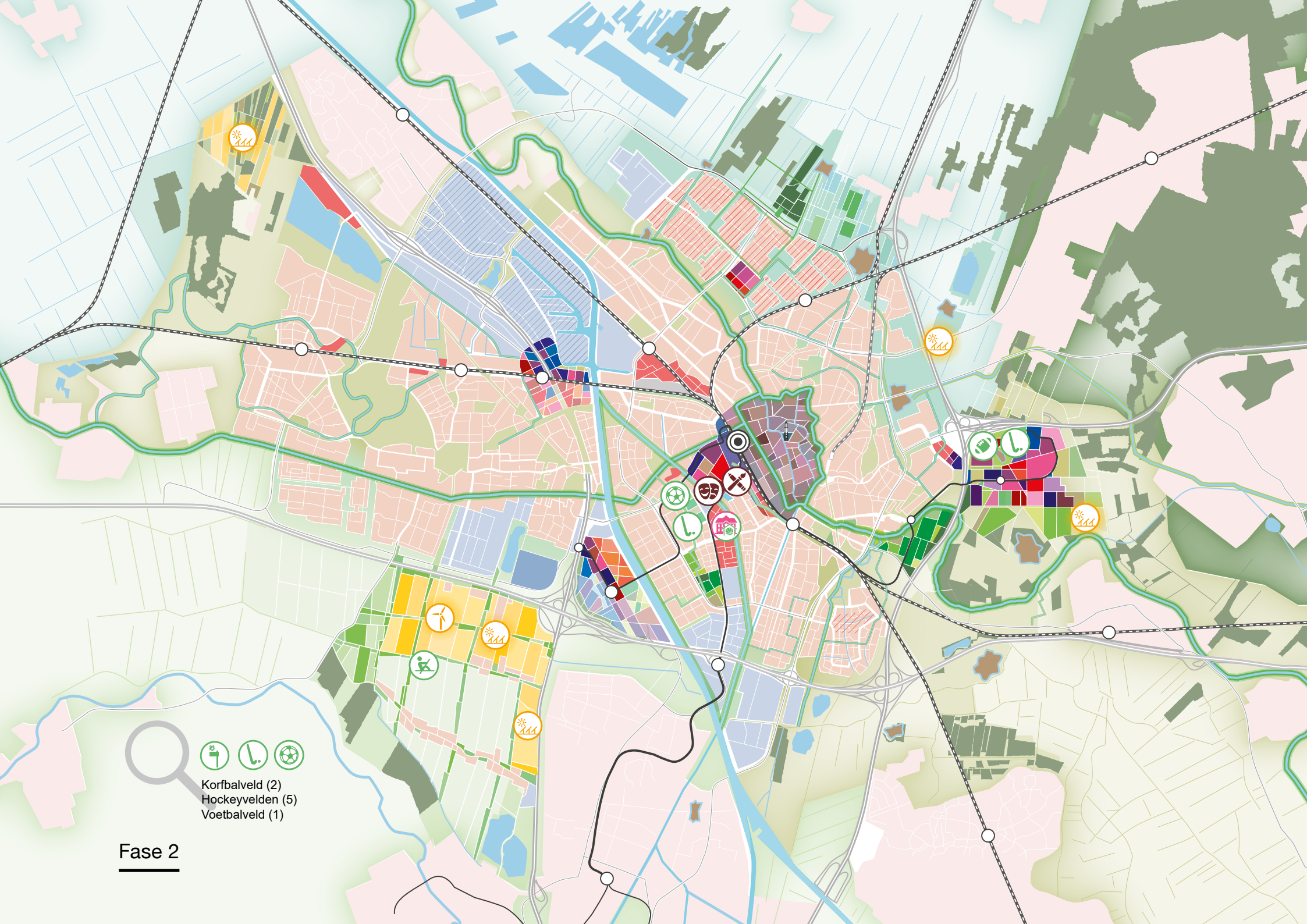
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

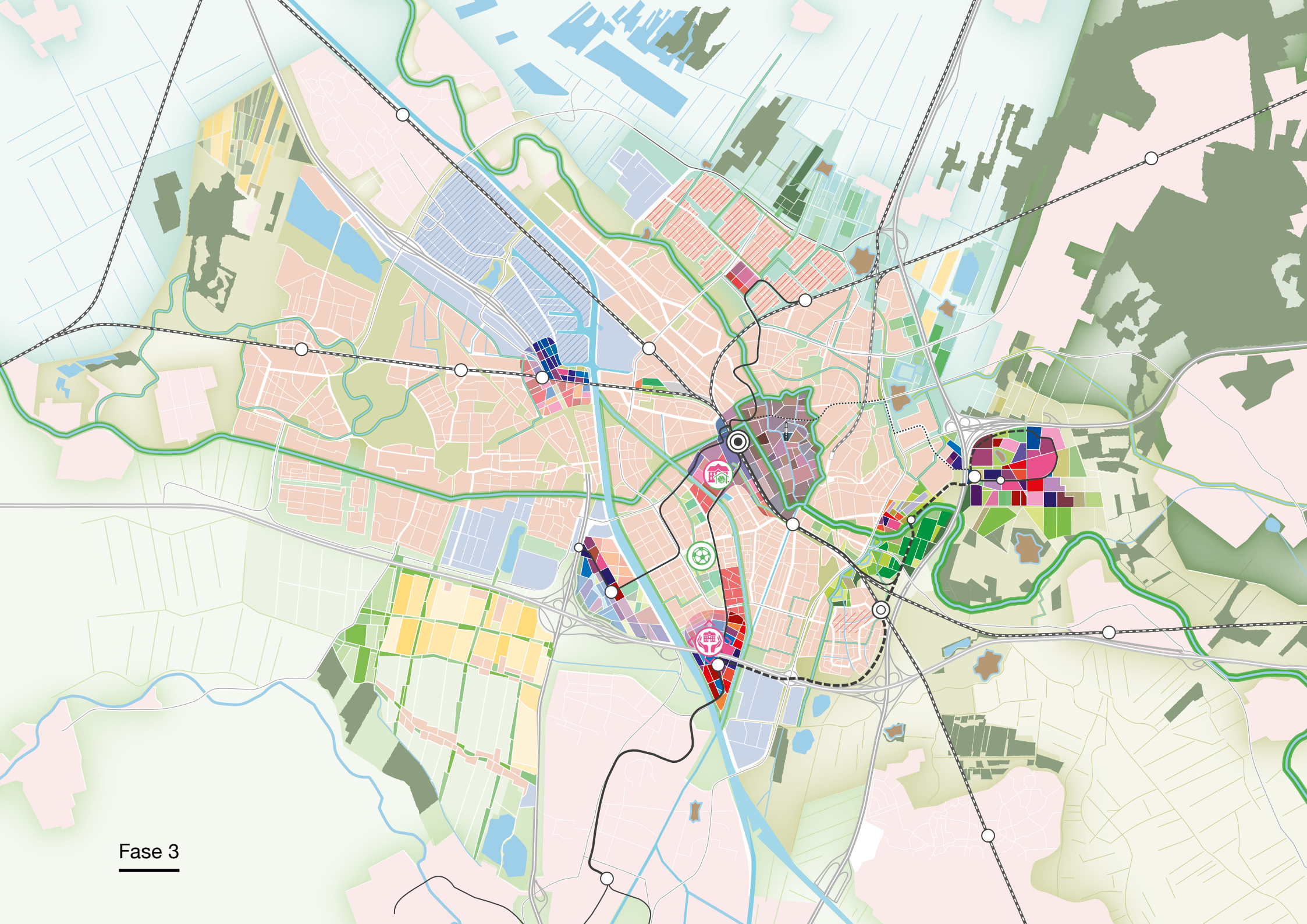
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

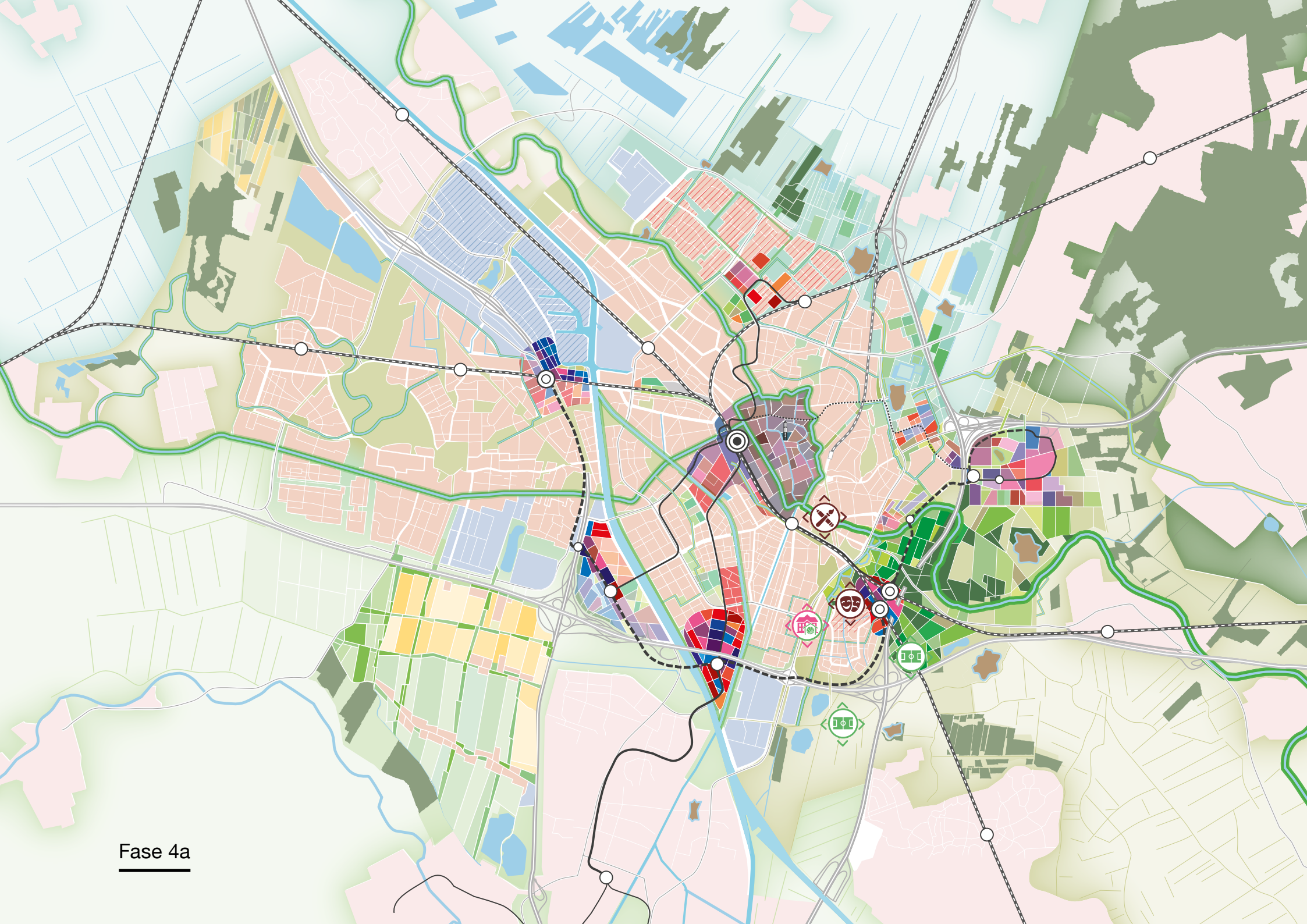

Fase 3

Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

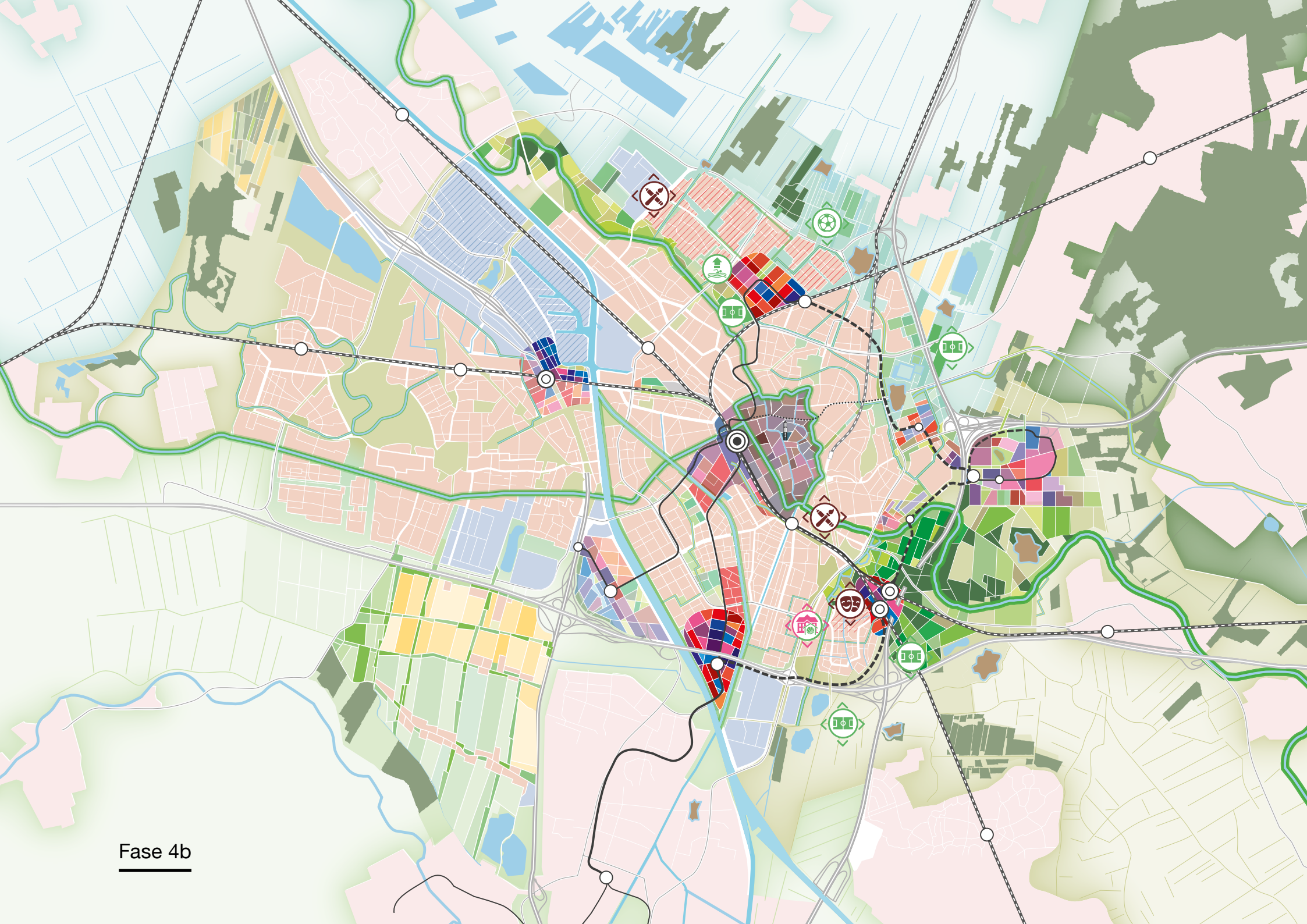
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

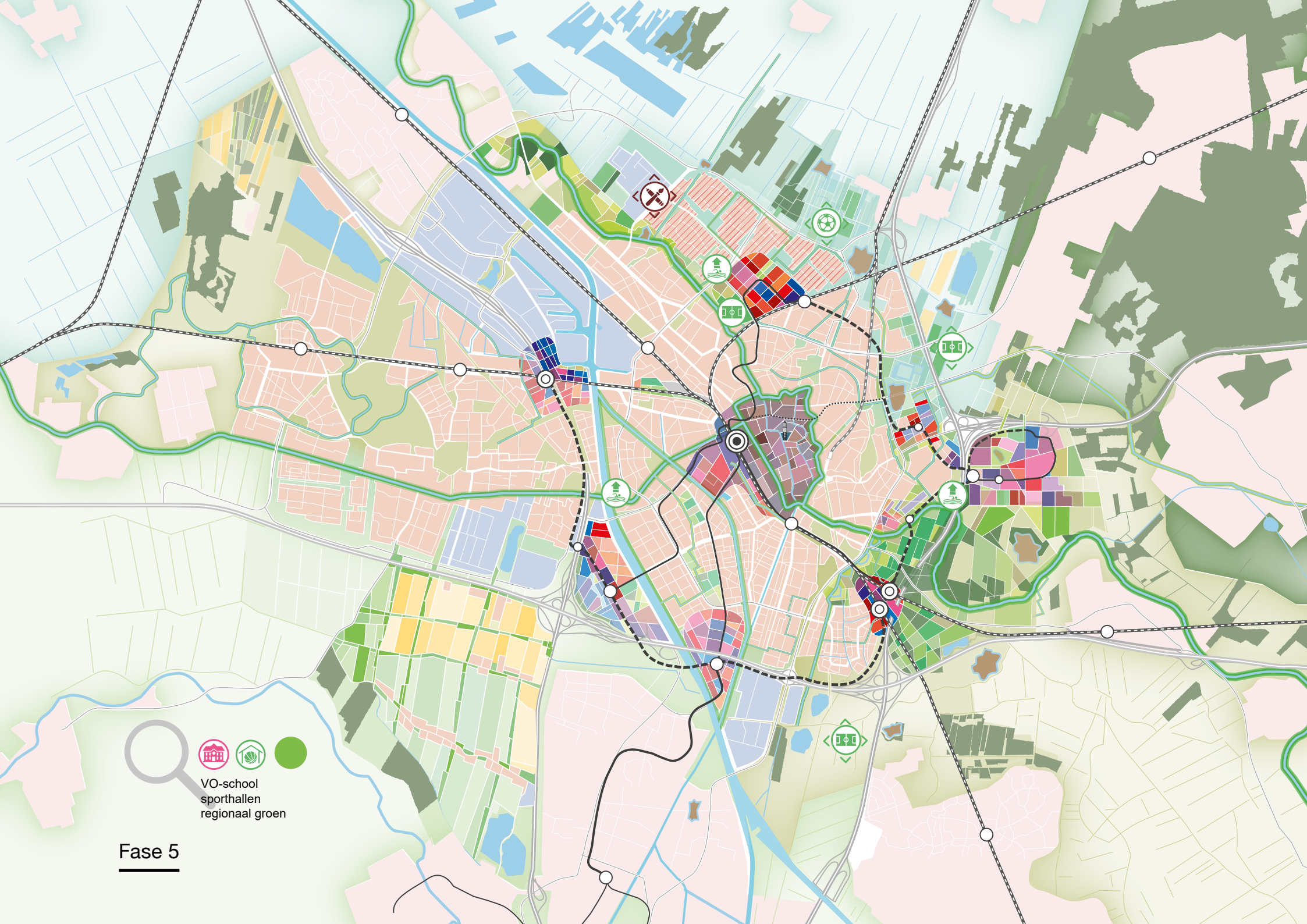
Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

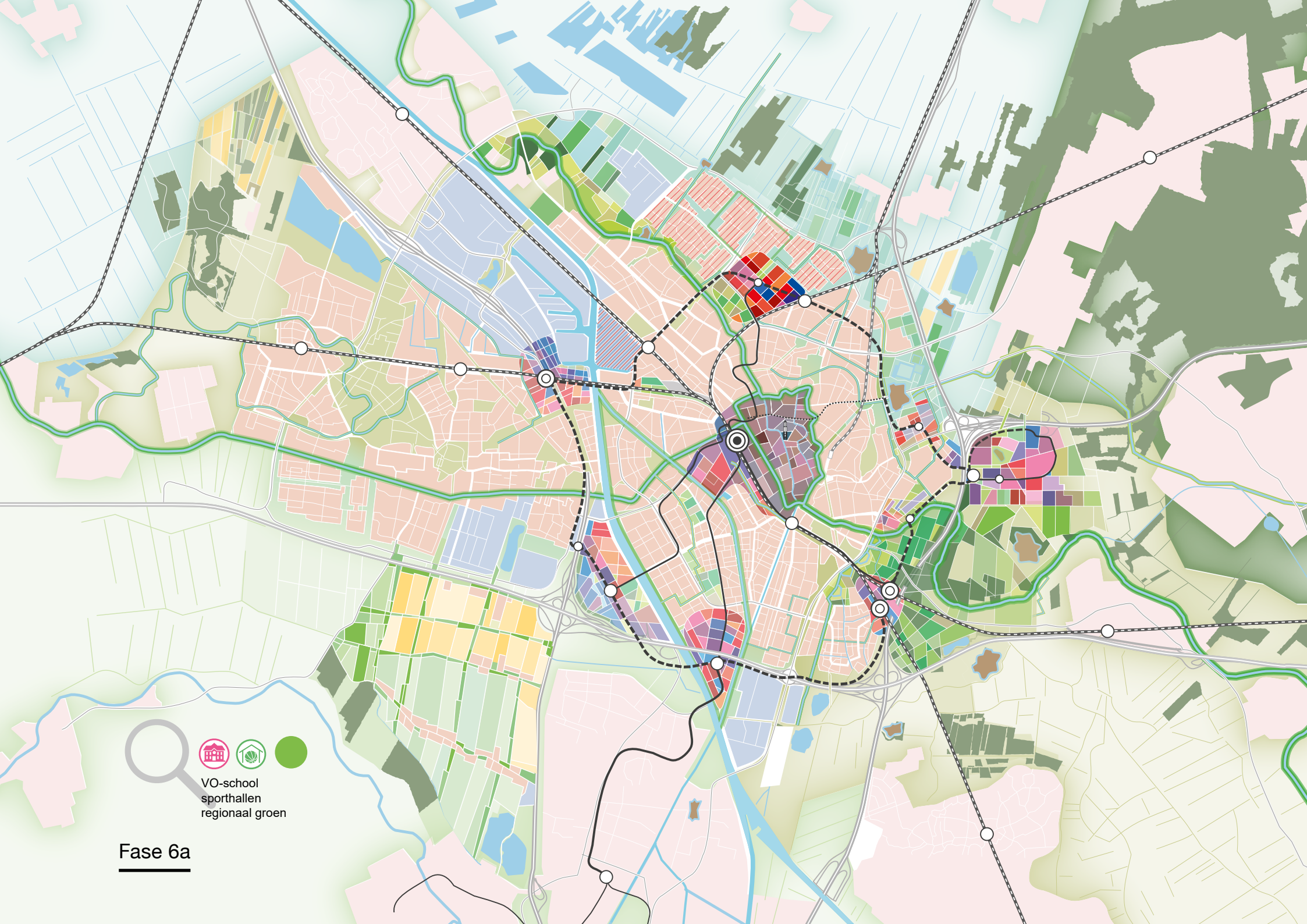
Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

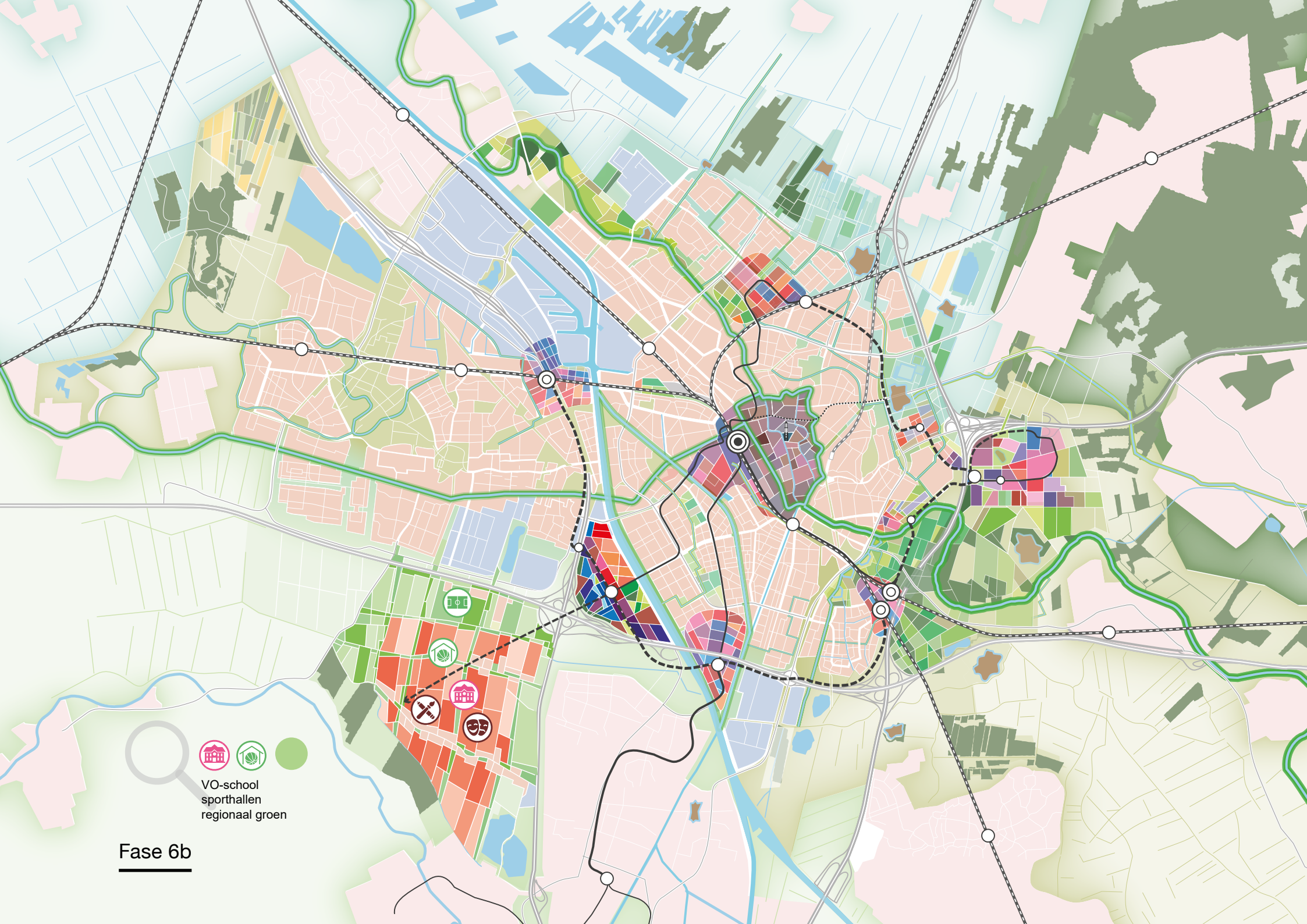


Fase 6a

Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

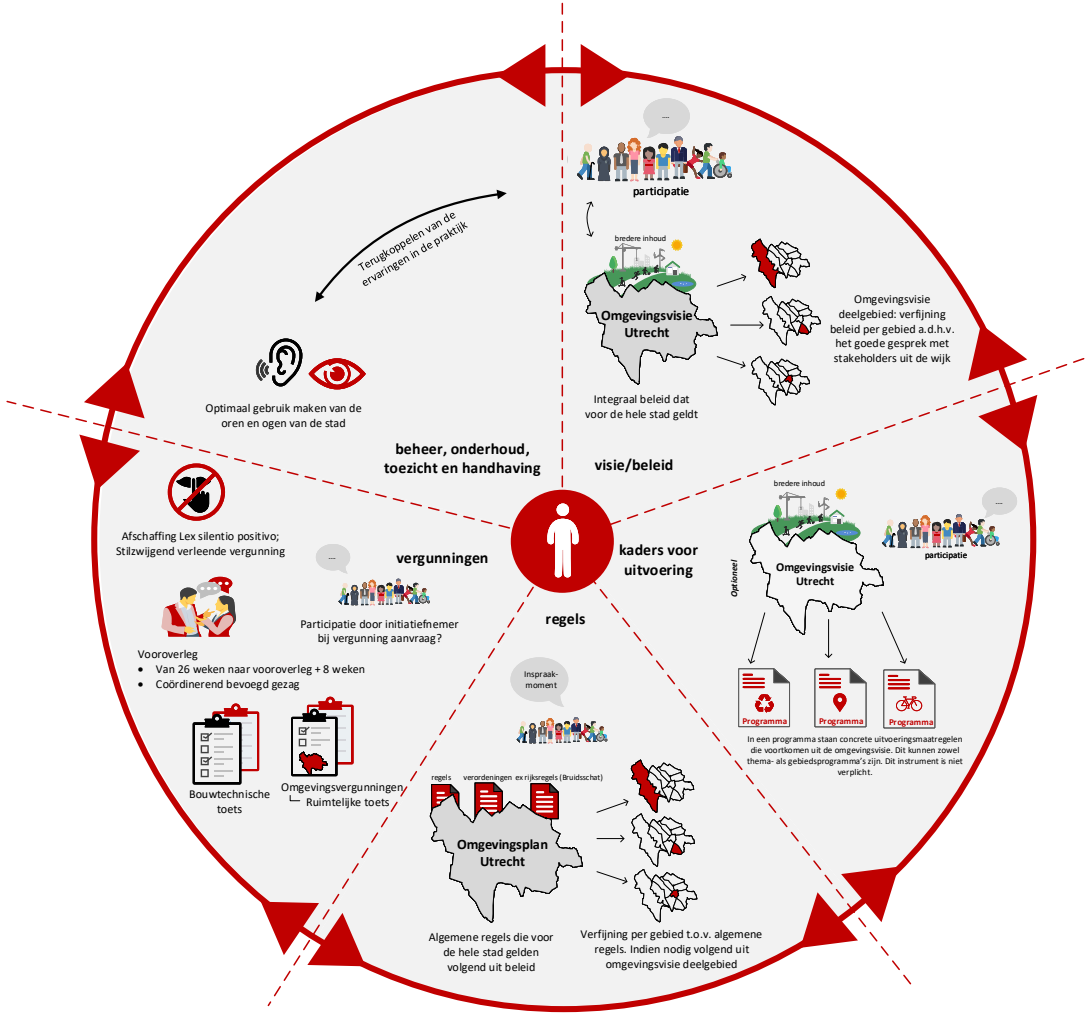
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop. In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.



De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

Dimensie / weging	Voldoet aan alle voorwaarden	Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden	Voldoet niet aan de voorwaarden
Groen groeit mee			
Mobiliteit gewaarborgd			
Voorzieningen in de pas			
Per saldo	Doorgaan	Condities concretiseren	Stoppen

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



8 Investeringsstrategie 2040

8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities

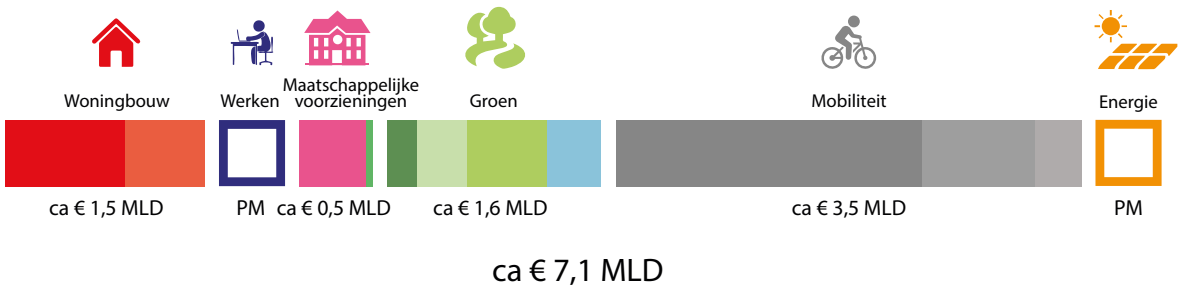
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'. 46

8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



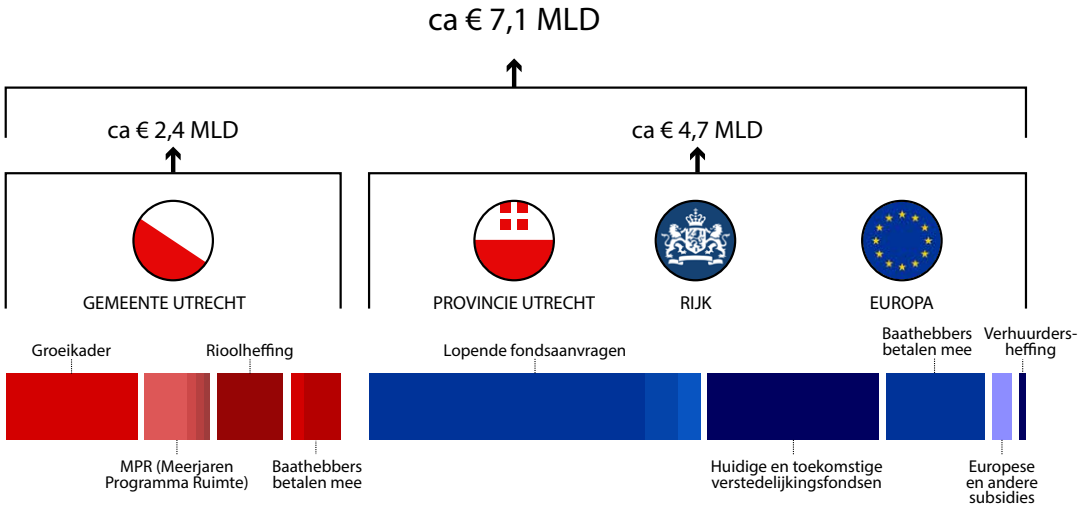
De totale investeringsopgave tot 2040

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gereali-seerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwer-kingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.



Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040

8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

Erfpacht
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

Grondexploitaties
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

Surplus parkeerinkomsten
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

Nationaal Groeifonds
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

MIRT-programma
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

Woningbouwimpuls
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

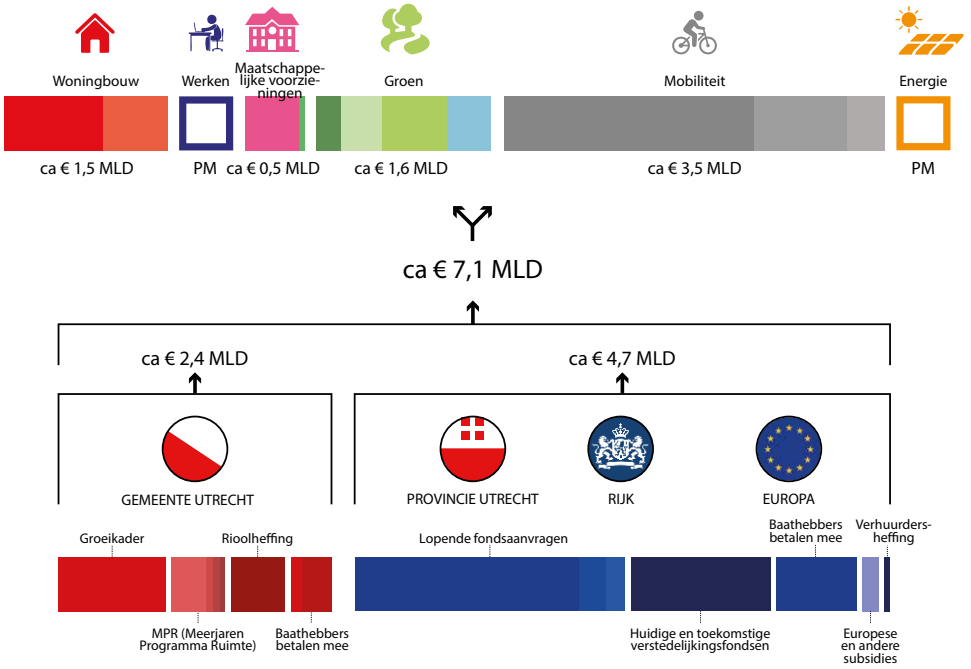
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.



Dekking investeringsopgave RSU 2040

Nawoord

De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



Bijlage 1
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

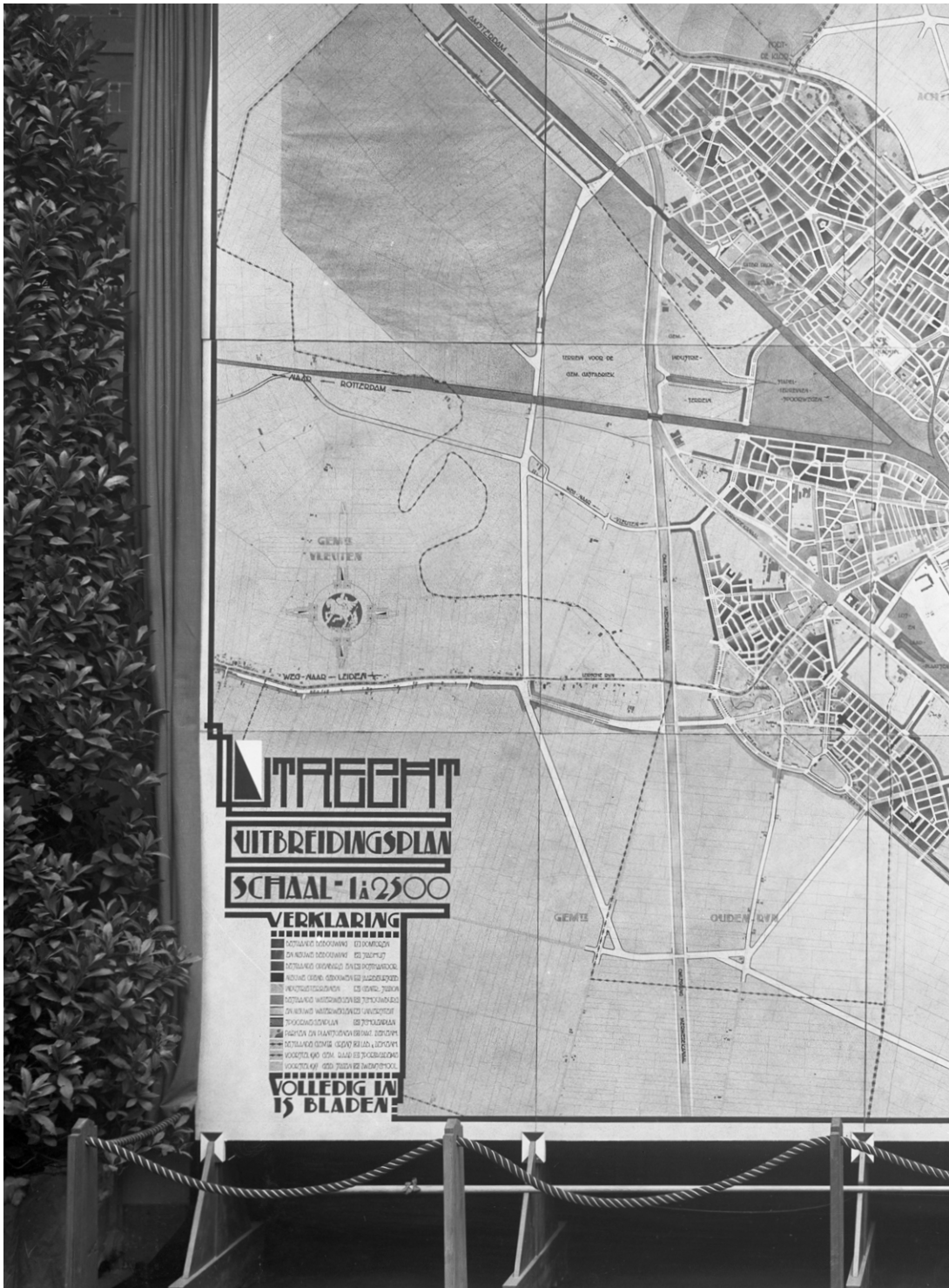
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



Bijlage 2
Afkortingen

3D	Driedimensionaal
BBP	Bruto Binnenlands Product
BIZ	Bedrijfs Investerings Zone
BSSB	Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven
Buza	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
bvo	bruto vloer oppervlakte
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Cultureel Plan Bureau
CO2	Koolstofdioxide
CS	Centraal Station
DNU	Development Netwerk Utrecht
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
GIZ	Gebieds Investerings Zone
GWh	Giga Watt uur
Ha	Hectare
HBO	Hoger Beroeps Onderwijs
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IIASA	International Institute for Applied Systems Analysis
IC	Intercity
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit
IRP	Integraal Ruimtelijk Perspectief
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
IWCUR	International Welcome Centre Utrecht Region
LKW	Lunetten Koningsweg
LRC	Leidsche Rijn Centrum
M²	Vierkante meter
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MGP	Meerjaren Groen Programma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MKB	Midden en Klein Bedrijf
MPB	Meerjaren Programma Bereikbaarheid
MPR	Meerjaren Programma Ruimte
MPG	Meerjaren Programma Groen
MRU	Metropoolregio Utrecht
MWKZ	Merwedekanaalzone
NSP	Nationaal Sleutel Project
NvU	Nota van Uitgangspunten
OMU	Ontwikkelings Maatschappij Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
OZB	Omzetbelasting
P+R	Park en Ride
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIi	Raad voor de leefomgeving
ROM	Regionale Ontwikkelings Maatschappij
RSU 2040	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SES	Sociaal Economische Status
Uned	Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPP	Utrechts Plan Proces
UU	Universiteit Utrecht
USP	Utrecht Science Park
VJN	Voorjaarsnota
VO	Voortgezet Onderwijs
WHO	World Health Organisation
WKO	Warmte Koude Opslag
WOM	Wijk Ontwikkelings Maatschappij
ZZP	Zelfstandige Zonder Personeel

Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, april 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Klaas Verschuure

Ambtelijk opdrachtgever
Peter Steijn

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

Projectteam
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

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

Gemeente Utrecht

Aan de Gedeputeerde Staten
Van de Provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/d
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	82213F8C	**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. En ook hartelijk dank voor de waardering die u uitspreekt over de RSU 2040.

Net als u zien wij grote overeenkomsten ‘Gezond (stedelijk) leven voor iedereen’ is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio. Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht. Wij hebben in de Inleiding een kaart van Utrecht Nabij toegevoegd.

U heeft uw inspraakreactie onderverdeeld naar thema’s van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht. Hieronder hebben we per thema antwoorden op vragen gegeven. Uw aandachtspunten nemen wij mee.

<u>Stad en land gezond</u>

- Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist.
  De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. In verdere uitwerking komen Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties aan bod.
- Welke visie heeft gemeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030?
  De visie voor de verbetering van de luchtkwaliteit staat vastgelegd in het luchtkwaliteitsbeleid van

de gemeente Utrecht: "Utrecht kiest voor gezonde lucht", vastgesteld door de gemeenteraad op10 december 2020.

- Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  Binnen de gemeentegrenzen zijn geen groene poorten in getekend in het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij".
- Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbindingen Groene Scheg(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  De groene parels Hollandse IJssel en het Noorderpark staan al op de kaart (zie pagina 29 maar ook in landschap om de stad), wij zijn van mening dat ze hier beter passen dan als groene scheg of groen blauwe verbinding die beiden voornamelijk in en niet om de stad liggen en stad-landschap met elkaar verbinden.
- Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking.
  We zijn het met u eens dat de haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 nadere uitwerking vergt, maar zien dit wel als belangrijke voorwaarde voor een leefbaar centrum ter hoogte van Lunetten-Koningsweg.
- Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend?
  We zien niet in welke verschillen u op doelt. De gemeente heeft de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje.

Klimaatbestendig en waterrobuust

- Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast.
  Het klopt dat wij overstromingsrobuust inrichten niet als zodanig hebben genoemd in de RSU. Zoals bekend doen wij mee aan het regionale project naar Gevolgbeperking van Overstromingen onder leiding van de VRU. Tot op heden is echter nog niet duidelijk of dit project leidt tot aanvullende doelstellingen m.b.t. het waterrobuust inrichten van de stad, naast het versterken van de Lekdijk wat de komende jaren zal worden uitgevoerd. Vandaar dat wij dit thema nog niet als zodanig hebben benoemd.
- Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen.
  Het belang van goed grondwaterbeheer is wat ons betreft afdoende beschreven in paragraaf 5.2.9 over de ondergrond. Daarnaast komt het belang van de ondergrond terug in de paragrafen over groen en klimaatadaptatie en de energietransitie. Zoals in de Uitvoeringsstrategie aangegeven gaan wij als één van de vervolgstappen een visie op de Ondergrond opstellen waar dit thema verder wordt uitgewerkt.
- I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal
  graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur.
  Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem als gevolg van klimaatverandering onder druk staat. Vandaar dat wij er voor kiezen om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden, zoals aangegeven in paragraaf 5.2 bladzijde 76. Daarnaast is het vasthouden van regenwater nodig om ook in de toekomst ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. Wij zullen deze onderbouwing toevoegen aan de tekst in paragraaf 5.2.

Duurzame energie

- Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten.
- In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden?
  Cultuurhistorie wordt specifiek genoemd omdat enkele zoeklocaties, USP, Voordorpse Polder, Polder Bijleveld, Ockhuizen, Noorderpark, nabij cultuurhistorisch waardevolle locaties liggen. Bij het onderzoeken van de mogelijkheden voor energie opwek houden we hiermee rekening.
- In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn. Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn.
  Bij de genoemde locaties is rekening gehouden met de tijd die nodig is om de investeringen in energie opwek interessant te maken.
- Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie?
  Bij de ruimte voor energie-infrastructuur wordt rekening gehouden met 14 hectare die onder meer nodig is voor warmtebuffering van het warmtenet. Overige onderzoeken naar geothermie bieden nu nog onvoldoende duidelijkheid om in de RSU mee te nemen en worden meegenomen in o.a. de Transitievisie Warmte.
- Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht.
  Wij zien ook de toenemende concurrentie om ruimte in de ondergrond. Daarom wordt dit ook specifiek benoemd in paragraaf 5.2.9 Ondergrond.

Vitale steden en dorpen

- Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht.
  Het is onjuist dat de transformatie in de RSU in Overvecht groter is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht dichtbij’. Daarin is Overvecht ook aangemerkt als knoop en ontwikkelgebied. Voor de knoop Zuilen Lage Weide staat het belang van werk voorop. De specifieke vraag naar werk (en de transitie rondom werk) vragen om milieucontouren die we willen behouden. We gaan dit nader bekijken bij de gebiedsonderzoeken.
- Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes.
  De knooppunten zijn op stadsbreed niveau bekeken, ook in relatie tot de totale barcode. Een eventueel groter programma zullen we onderzoeken in de gebiedsonderzoeken, waarbij dan ook de consequentie van het totaal stedelijk programma in beeld komt en waar we keuzes aan zullen verbinden. Voor gemeente Utrecht is niet alleen vervoerswaarde bepalend voor het totaal programma op een plek. De hoogte wordt verder uitgewerkt in de hoogbouwvisie.
- Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102).
  We voegen het toe op de kaart.

- Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad?
  Verkennend. Inzet is om een conditionerend raamwerk aan te leggen voor recreatie, ecologie en regionale verbindingen.
- Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg.
  Eens. Dit zullen we bij de gebiedsonderzoeken ook meenemen.
- De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels.
  Dit zullen we aanpassen.

<u>Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar</u>

- Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV.
  We hebben begrip voor de taken en verantwoordelijkheden van onze partners en de opgaven waarin we als regio en afzonderlijk (de regiogemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht) voor staan. Gezamenlijk onderzoeken we in U Ned hoe we onze opgaven oppakken en samenwerken in de oplossing daarvan.
- Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen.
- In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV (‘Wiel met spaken’). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie?
  Zie hoofdstuk 8 voor onze aanpak van de investeringsstrategie. Zie ook het antwoord bij de eerste bullet.
- Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking.
- Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting.
- Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen.
- Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein.
- Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan?
  Dat zijn we met u eens. Zie verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen.
- Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd?
  Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. We verkennen mogelijke oplossingen en zijn, samen met u, in gesprek

met het Rijk. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

- De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  We hebben hiervoor een ruimtereservering opgenomen, die ook voor andere functies kan worden gebruikt.
- Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak?
  Onze parkeerstrategie wordt uitgewerkt in de parkeervisie die binnenkort ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. Dat is ons vertrekpunt voor de regionale parkeerstrategie.
- Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht
  Dat is onderdeel van de regionale parkeerstrategie die in UNED verband wordt uitgewerkt.

<u>Levend landschap, erfgoed en cultuur</u>

- Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming.
  Wij zijn ons bewust van de bijzondere waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de UNESCO werelderfgoed nominatie. We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).
- Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan.
  Wat betreft de technische zoeklocaties duurzame energie gaan wij uiteraard nog in gesprek met de provincie.
- Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.
- Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone.
- 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit?
  We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).

<u>Toekomstbestendige natuur en landbouw</u>

- Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht.
  We voegen dit toe bij Landschap om de stad.

Op pagina 2 van uw brief heeft u de belangrijkste aandachtspunten op een rijtje samengevat. Wij herkennen deze punten en nemen ze ter harte. Wat deze aandachtspunten gemeen hebben is de samenwerking in de regio en met het rijk. Wij hechten in dit kader veel belang aan de goede samenwerking tussen gemeente en provincie. Wij kijken uit ook uit naar onze verdere samenwerking om gedeelde ambities waar te maken en geschilpunten op te lossen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	9 maart 2021	TEAM	Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling
NUMMER	82213F8C	REFERENTIE	Erik van Hoogstraten
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06-25762279
UW NUMMER		E-MAILADRES	erik.van.hoogstraten@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Inspraakreactie concept RSU2040

Geachte leden van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,

Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, de RSU2040. Het is een rijk, inspirerend en prettig leesbaar document dat uitnodigt tot reactie en samenwerking. De RSU2040 is met recht integraal: omgevingsbreed en met een sterke sociaal-culturele component. Goed dat groen, landschap en water in en rond de stad als voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling en daarmee als uitgangspunt zijn gepositioneerd. De RSU2040 laat zien hoe het gedachtegoed van het programma ‘Groen Groeit Mee’ concreet kan worden toegepast op gemeentelijk schaalniveau. Waardering ook voor het ontwerpend onderzoek (barcode + pixelstudies), het inzichtelijke kaartbeeld met legenda (Visie 2040) en de verbeelding (3D tegels).

Met het motto ‘Utrecht dichtbij’ (‘Utrecht, de tienminutenstad’) bouwt de RSU2040 inhoudelijk goed voort op het gezamenlijk door de samenwerkende U16 gemeenten, de provincie Utrecht en het Rijk vastgestelde Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’. Het zou goed zijn wanneer deze koppeling in de RSU2040 ook expliciet wordt benoemd. De in de RSU2040 geschetste fasering van de mogelijke ontwikkeling van metropolitane poorten Oost (Lunetten-Koningsweg-USP), Zuid (A12 Zone) en West (Leidsche Rijn-Zuilen) vergt nader overleg en afstemming binnen het programma U Ned.

Wij zien veel overeenkomsten met de balans tussen opgaven en Utrechtse kwaliteiten, de uitgangspunten en de zeven thema’s uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht:

1. Stad en land gezond: bevordering leefomgevingskwaliteit in woon-, werk- en leefgebieden.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust: groen-blauwe inrichting op alle schaalniveaus in de stad.
3. Duurzame energie: energiebesparing en winning elektriciteit en warmte uit duurzame energiebronnen.
4. Vitale steden en dorpen: integrale binnenstedelijke ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar: focus op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur: erfgoed en NHW als identiteitsdragers.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw: inzet op stadslandbouw in groene gebieden rond de stad.

Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Er zijn ook een aantal punten waar wij vragen en opmerkingen over hebben (zie bijlage 1). De belangrijkste zijn:

- Kostenraming en financiële dekking ambities: de RSU2040 staat of valt met grote, nader te specificeren investeringen in bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit versterkt het belang van het tijdig en voldoende beschikbaar komen van de benodigde investeringen (2.4 miljard stad versus 4.7 miljard provincie, Rijk en Europa). Binnen onder andere het programma U Ned en de Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds werken we hieraan.
- Adaptieve uitvoeringsstrategie: Met welke adaptieve uitvoeringsstrategie speelt de RSU2040 in op het eventueel later, gedeeltelijk of niet beschikbaar komen van de benodigde investeringen en/of als ontwikkelingen anders lopen dan gedacht? Het opstellen van een dergelijke adaptieve uitvoeringstrategie vergt nauwe samenwerking met de betrokken medeoverheden.
- Duurzame energie: Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. De ambitie in de RSU2040 is daarbij om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Wij gaan in onze Omgevingsvisie uit van CO2-neutraal in 2050.
- Mobiliteit: In de RSU2040 wordt primair ingezet op een nieuwe OV structuur volgens het concept ‘Wiel met spaken’. De tracé keuzes, fasering en keuze van vervoersmodaliteit wordt uitgewerkt in het programma U Ned en is ook mede afhankelijk van een aantal lopende samenwerkingsprocessen. Dit kan gevolgen hebben voor de tijdige realisatie van de RSU2040 ambities. Bij de uitwerking van de opgave mobiliteit zijn er (nog) verschillen met onze inzet. Dit vergt nadere afstemming met elkaar vanuit ieders rollen en taken. En sluit aan bij onze eerdere reactie op uw Mobiliteitsplan 2040, waarop wij in februari 2021 reageerden.
- Nieuwe Hollandse Waterlinie: Aan de oostzijde van de stad zijn ‘technische zoeklocaties’ voor onder andere sportvoorzieningen en energielandschappen gepland. Tevens wordt gesproken over hoogbouw rond het nieuwe knooppunt Lunetten/Koningsweg. In verband met de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bijbehorende kernkwaliteiten is het van belang om de provincie tijdig te betrekken bij planvorming.
- Financiering groene opgaven: In het kader van Groen Groeit Mee wordt momenteel onderzoek gedaan naar kansrijke financieringsstrategieën om het programma ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. Bestaande financieringsstromen vanuit gemeente en provincie Utrecht zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Daarom is het onder meer belangrijk om de groene opgaven integraal onderdeel te laten zijn van de gebiedsontwikkelingen.
- Nationale en regionale samenhang: Het (kaart)beeld van de positie van de gemeente Utrecht in het Stedelijk Netwerk Nederland (NOVI) wordt gemist waardoor er onvoldoende zicht is op de nationale en regionale context. Ook de regionale samenhang en afstemming met buurgemeenten is nog een aandachtspunt. De provincie is graag bereid hieraan bij te dragen.

Resumerend zien wij grote parallellen tussen de concept RSU2040, het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en de Omgevingsvisie provincie Utrecht. Wij kijken uit naar een verdere samenwerking om de gedeelde ambities te benutten en verschilpunten te overbruggen en gaan hier graag met u over in gesprek. Veel succes met de uitwerking van de definitieve Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Bijlage 1: Vragen & opmerkingen inspraakreactie provincie Utrecht m.b.t. de concept RSU2040 op basis van de zeven thema's uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht

	Stad en land gezond	Klimaatbestendig en waterrobuust	Duurzame energie	Vitale steden en dorpen	Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar	Levend landschap, erfgoed en cultuur	Toekomstbestendige natuur en landbouw
Vragen en opmerkingen	• Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist. • Welke visie heeft gmeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030? • Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbinding en Groene Scheg (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking. • Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend?	• Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast. • Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen. • I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur.	• Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten. • In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden? • In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn. • Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn. • Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie? • Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht.	• Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht. • Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes. • Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102). • Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad? • Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg. • De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels.	• Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV. • Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen. • In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV ('Wiel met spaken'). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie? • Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking. • Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. • Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen nodig.	• Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming. • Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan. • Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden. • Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone. • 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit?	• Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht.

	Stad en land gezond	Klimaatbestendig en waterrobuust	Duurzame energie	Vitale steden en dorpen	Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar	Levend landschap, erfgoed en cultuur	Toekomstbestendige natuur en landbouw
Vragen en opmerkingen					• Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein. • Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan? • Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd? • De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak? • Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht en/of exploitatie hiervan?		

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

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van IJsselstein
Postbus 26,
3400 AA IJsselstein

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/e
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	949090	**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen.

Hieronder gaan wij in op uw reactie en aandachtspunten.

<u>Groei vraagt energie</u>
U spreekt uw zorg uit over de forse behoefte aan extra energie die de grote groei met zich meebrengt terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. U ziet graag dat in de RSU 2040, in gezamenlijk overleg met de regio, al een oplossingsrichting hiervoor is opgenomen.
DE RSU geeft aan hoe wij de energie-opgave binnen de gemeente willen realiseren. Daarnaast werken wij samen met de regio aan de Regionale Energie Strategie met reserveringen voor grootschalige energieopwekking en aan kaders hoe we als regio met elkaar en deze gezamenlijke opgave werken.

<u>In maar ook om Utrecht mobiel</u>
U vraagt om nadrukkelijke aandacht voor de ontsluiting van en de toegang naar de stad. U schrijft: “Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen”.
Een snellere verbinding vanuit IJsselstein (en Nieuwegein) naar Utrecht CS is ook de inzet van de gemeente Utrecht. Dat willen we bewerkstelligen door de aanleg van de Merwedelijn. De mogelijkheden van een P+R in IJsselstein kan inderdaad helpen om de verkeersdruk in Utrecht te verminderen. Wat betreft de verkeersafwikkeling vanaf de A2: we zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien

en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto's die over een weg kan rijden. Hoe we dit doen is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2040.

Ontwikkeling Rijnenburg

U wijst op de zorgen die u heeft over het Energielandschap Rijnenburg, die u reeds in een brief van 3 april 2019 aan ons heeft gedeeld. U geeft aan dat onder andere vanwege het de situatie op de woningmarkt, de urgentie groot is om snel met woningbouw in Rijnenburg te beginnen.
Daarnaast vraagt aandacht voor de landschappelijke en maatschappelijke verbinding tussen Rijnenburg en IJsselstein, waarmee het model tien-minutenstad een regionale dimensie krijgt.
De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Groeien gaat samen met vergroenen

U ziet goede kansen om voor het bos in het noordwesten van IJsselstein gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.
Wij zien deze kansen ook. Dank voor deze aanvulling.

Verdichten en vergrijzen

U vraagt nadrukkelijk aandacht voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten en niet enkel focus te houden op verdichten binnen de stadsgrenzen, omdat een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzaklijk is voor het behoud van vitaliteit.
We zijn ons ervan bewust dat de woningmarkt niet stopt bij de gemeentegrens. Wij hechten dan ook aan de regionale samenwerking zoals die binnen de U16 is. Eerder hebben we met elkaar een verkenning naar de kwalitatieve woonbehoefte uit laten voeren. De uitkomsten hiervan worden momenteel verwerkt in het concept Integraal Ruimtelijk Programma. Daar is ook ruimte om het gesprek over 'vitaliteit' te voeren en toe te werken naar een verdeling van de regionale woonopgave.

Gezamenlijke ambitie

U constateert dat de groei van de stad gaat over de groei van de regio. Vitaliteit is hier van belang. U geeft aan dat u zich herkent in de ambities van de RSU 2040 en reikt uit om samen te werken.
Wij nemen uw handreiking graag aan en zullen zeker in het kader van IRP met elkaar dat gesprek (blijven) voeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente IJsselstein

postadres Postbus 26, 3400 AA IJsselstein

bezoekadres
Overtoom 1
3401 BK IJsselstein

t 14 030
f 030 6884350
e info@ijsselstein.nl

Gemeente Utrecht
College van burgemeester en wethouders
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.
rsu@utrecht.nl

Betreft **Inspraakreactie RSU 2040**

uw kenmerk		**Zaaknummer**	949090	**datum**	9 maart 2021
uw brief van	22 januari 2021			**blad 1 van**	3
behandeld door	drs. J.M. Mulder			**bijlagen**	

Geacht college,

Op 22 januari jl. ontvingen wij de door uw college voor inspraak vrijgegeven concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de plannen voor de toekomst voor uw stad, tevens uw koers voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief U10.

Graag willen wij onze reactie en aandachtspunten meegeven ten behoeve van het uitwerken van de definitieve RSU 2040.

Groei vraagt energie
De groei naar 455.000 inwoners in 2040 combineren met behoud van kwaliteit vormt de rode draad en tevens grootste uitdaging van de RSU 2040. We bewonderen uw voorgestelde aanpak van deze groei binnen het concept gezond stedelijk leven. Tegelijkertijd baart het ons ook zorgen omdat juist door de groei de gezondheid en leefbaarheid onder druk kan komen te staan. Zo brengt de grote groei bijvoorbeeld een forse behoefte aan extra energie met zich mee terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. Het zou goed zijn om voor dit energievraagstuk al in de RSU 2040 in gezamenlijk overleg met de regio een oplossingsrichting aan te geven.

In maar ook om Utrecht mobiel
Bij uw plannen voor nieuwe stadscentra inclusief lijnen voor verkeer en OV vragen wij u nadrukkelijk om niet alleen aandacht te hebben voor verbinding tussen de knooppunten bij deze stadscentra maar juist ook voor ontsluiting van en toegang naar de stad. Mobiliteit is bij uitstek een bovenlokaal thema waar we samen aan moeten werken om verbeteringen voor stad en regio te realiseren. Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen.

Ontwikkeling Rijnenburg
Rijnenburg blijft in uw plannen energielandschap tot 2035. Zoals u bekend maken meerdere partijen zich zorgen om dit voornemen, waaronder ook onze gemeente. Onder andere in onze brief van 3 april 2019 hebben wij deze zorgen geuit. Daarin hebben wij u gevraagd om samen met de regio prioriteit te geven aan een zo spoedig mogelijke start van de bouw van woningen vanuit het zuiden van de polder Rijnenburg. De aanleg van een energielandschap zonder woningbouw achten wij nog altijd niet

De gemeente IJsselstein gebruikt uw persoonsgegevens uitsluitend voor het doel waarvoor zij zijn verstrekt. Voor meer informatie daarover kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar van onze gemeente.

Bankrelatie BNG
NL79BNGH028.50.09.958
Bankrelatie RABO
NL83RABO0320.72.82.85

gewenst. De situatie op de woningmarkt is sinds voornoemde brief nog zorgwekkender geworden waardoor de urgentie groot is om zo spoedig mogelijk woningen te bouwen in Rijnenburg.

Tot slot met betrekking tot Rijnenburg:
In uw opgaven voor Rijnenburg tot 2040 staan diverse voornemens vermeld tot verbetering van landschappelijke verbinding met de omgeving. Daarbij benoemt u dat ontwikkelingen in en rond Rijnenburg geen belemmering zullen vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035. Wij vinden dit een belangrijk punt. Daarbij merken wij op dat niet alleen de landschappelijke verbinding met IJsselstein van belang is, maar ook de maatschappelijke verbinding. Zodat wij het mogelijk kunnen maken dat toekomstige bewoners van Rijnenburg gebruik kunnen maken van voorzieningen in IJsselstein. Daarmee krijgt het model van de 10-minutenstad een regionale dimensie in de vorm van de 10-minuten leefomgeving.

Groeien gaat samen met vergroenen
Een belangrijke wijziging ten opzichte van de huidige RSU betreft uw plannen om de stad te vergroenen en verbinding naar groene uitloopgebieden rond de stad te verbeteren. In regionaal verband komt deze ambitie ook terug via het programma Groen groeit mee, waardoor wij samen met u deze vergroening ook om de stad verder gaan vormgeven.
In dit kader willen wij in het bijzonder aandacht vragen voor het huidige bos in het Noordwesten van IJsselstein. Wij zien hier goede kansen om gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.

Verdichten en vergrijzen
"Utrecht neemt een groot deel van de regionale opgave voor wonen en werken voor haar rekening. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat we als regio samenwerken aan een (regionaal) mobiliteitssysteem met een goed OV- en fietsnetwerk. Ook voor gebruik van het groen, het opwekken van energie en bedrijventerreinen is het van belang dat we regionaal met elkaar (slimme) oplossingen vinden om in deze stedelijke regio gezond met elkaar te leven".
In uw aanbiedingsbrief geeft u aan over bovenstaande met ons het gesprek te blijven voeren. Dat doen wij graag. Omdat wij de groei van Utrecht niet als een plan van de stad Utrecht zien, maar als een regionale ambitie.

Bij de presentatie van de RSU 2040 op 16 februari jl. werd belicht dat "meer regio-georiënteerd" een belangrijke wijziging is ten opzicht van de huidige RSU. Omdat er ruimtevragen (zoals de energieopwekking) zijn die niet binnen de stadsgrenzen opgelost kunnen worden.
Wij doen graag de suggestie om aan deze ambitie het thema regionale vitaliteit te verbinden.

Waar Utrecht namelijk hard werkt aan vergroenen en verdichten, hebben buurgemeenten zoals IJsselstein te maken met een tegengestelde uitdaging; namelijk krimp en vergrijzing. Binnen onze regionale samenwerking, maar ook nu in reactie op de concept RSU 2040 vragen wij daarom nadrukkelijk om niet enkel de focus te houden op binnen de stadsgrenzen verdichten maar ook aandacht te hebben voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten. Omdat dit, mede versterkt door de effecten van de corona-crisis, in een belangrijke woonbehoefte voorziet. Tegelijkertijd is een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzakelijk voor het behoud van vitaliteit. Van de regiogemeenten en daarmee ook voor de gehele regio.

Gezamenlijke ambitie
Om als stad en regiogemeenten aanvullend te kunnen zijn aan de plannen zoals geschetst in het RSU 2040 is het noodzakelijk dat ook de regiogemeenten hun vitaliteit behouden. Daarover blijven wij graag met u als buurgemeente en samen met u in de regio in gesprek. De groei van Utrecht gaat namelijk over groei van de hele regio. Wij zien de groei niet als een vraagstuk voor alleen uw stad. Wij voelen een gezamenlijke verantwoordelijkheid om daarin de juiste keuzes te maken. Het RSU 2040 zien wij als uw richting binnen de ambities om onze regio te laten groeien met behoud van kwaliteit, leefbaarheid en vitaliteit. Wij herkennen ons in deze gezamenlijke ambities en zetten ons daar graag samen met u voor in!

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN IJSSELSTEIN,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. P.C.M. van Elteren	mr. P.J.M. van Domburg

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

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Zeist
Postbus 513,
3700 AM Zeist

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/f
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	399792 - 463457	**Verzonden**	
Uw brief van	10 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering. Wij zien ook de grote overeenkomsten met andere trajecten zoals het Integraal Ruimtelijk Perspectief en het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. En ook wij onderstrepen het belang van een goede samenwerking met onder meer de regiogemeenten.
Wij zien net als u talrijke aanknopingspunten tussen de Propositie van Zeist en de RSU 2040, waarover wij graag met u in gesprek gaan en waarin wij graag met u samenwerken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

U mist in de samenvatting een toelichting op Gezond Stedelijk Leven.
Feitelijk beginnen we in de inleiding met een korte toelichting op Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dit is verder de rode draad door de RSU waarin Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen nader wordt ingevuld.

U mist een goede empirische onderbouwing (of verwijzing daar naar) van de barcode, ook vanwege de impact van de barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers).
De barcode beschrijft wat we in sociaal-ruimtelijke zin en in economische zin aan ruimte nodig hebben. Door deze aan elkaar te koppelen, zorgen we er voor dat de balans ontstaat op stedelijk niveau op het gebied van woningbouw, infrastructuur en juist ook de groen-klimaat-maatschappelijke voorzieningen. Mensen willen niet alleen een woning en een baan, maar ook ruimte voor sport, recreatie, ontmoeten, verplaatsen en meer (sociale interactie).De barcode biedt ons een kwantitatieve duiding voor de kwalitatieve keuzes die we kunnen maken.

U geeft aan dat mochten voor voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, het vanzelfsprekend is dat wij het initiatief nemen om met uw gemeente in gesprek te gaan.

Dat vinden wij ook vanzelfsprekend.

U gaat ervan uit dat de door ons geschetste onderbouwing van heb benodigde budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft. *Bij het opstellen van de investeringsstrategie hebben we in aannames rondom grote proposities rekening gehouden met de gebruikelijke (cofinancierings)afspraken, en we hebben de achterliggende bedragen bij reeds lopende trajecten afgestemd met de contactpersonen.*

Wij hopen dat uw opmerkingen naar tevredenheid zijn beantwoord en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Zeist

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist
Postbus 513, 3700 AM, Zeist
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist
www.facebook.com/gemeentezeist

College van burgemeester en wethouders van Utrecht

Datum	10 maart 2021	**Ons kenmerk**	399792 - 463457
		Uw kenmerk	
Bijlage(n)	1	**Behandeld door**	S&B/Jan Peter Gulmans
Onderwerp	Zienswijze RSU 2040		

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw brief van 22 januari jl, waarin u een korte samenvatting geeft van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en ons informeert over de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreactie.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de RSU. Wij maken graag gebruik van de mogelijk om te reageren op de RSU 2040. Hierbij treft u onze reactie aan.

Onze regio staat voor grote opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en landschap en energie. Als regio werken we samen aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) om goede afwegingen te kunnen maken tussen samenhangende ruimtelijk keuzes. Met als uiteindelijke doel gezond stedelijk leven voor iedereen. Een groot deel van de opgaven in de regio heeft betrekking op de stad Utrecht omdat Utrecht de komende jaren een forse groei zal doormaken, als snelst groeiende stad in Nederland. Om die groei niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief mogelijk te maken, is betrokkenheid van en samenwerking met onder meer de regiogemeenten van groot belang. Terecht noemt u het gegeven dat stad en regio elkaar nodig hebben en elkaar versterken.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de RSU. De totstandkoming van de RSU heeft (deels) parallel plaatsgevonden met de totstandkoming van de Provinciale Omgevingsvisie, de Regionale Economische Agenda, Utrecht Nabij (Uned) en IRP. Daardoor zien we een consistente samenhang tussen de RSU en deze documenten over hoe om te gaan met de groei- en maatschappelijke opgaven, waarbij het gezond stedelijk leven centraal staat. Hieruit blijkt een grote mate van samenwerking en onderlinge afstemming. Het betekent ook dat we in de RSU veel herkenning zien op inhoudelijke thema's, aangezien de RSU voor een groot deel is verankerd in het ontwerp IRP, dat door regionale samenwerking tot stand is gekomen.

In dat kader bezien kijken wij met name naar de kansen en samenwerkingsmogelijkheden die de RSU biedt tussen Utrecht en Zeist. Wij nemen daarbij de Propositie van Zeist als vertrekpunt, welke als bijlage bij deze brief is gevoegd. Zeist draagt graag bij aan het goede leven. Op lokaal niveau - in de buurten, wijken en kernen van onze gemeente - en als deel van de regio. Vanuit de wens om onze bijdrage te concretiseren is vorig jaar de *Propositie van Zeist* opgesteld. Het is een eerste vertaling van verlangens, ambities en waarden van Zeist in kansrijke ontwikkelrichtingen voor de toekomst. De Propositie helpt ons om vanuit de Zeister identiteit te sturen op maatschappelijke en

ruimtelijke vraagstukken. Het is hiermee tevens richtinggevend voor onze inbreng op bovenlokale processen en trajecten, zoals bijvoorbeeld de POVI en het IRP.

Bij het doornemen van de RSU kwamen wij een aantal ruimtelijke ontwikkelingen tegen die ons als gemeente Zeist rechtstreeks aangaan en die eveneens betrekking hebben op in de Propositie van Zeist genoemde ontwikkelkansen en onderzoekrichtingen.

Het gaat om de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).
- Een studie naar het doortrekken van tramlijn 22 naar Zeist;
- De ontwikkeling van het HOV-knooppunt Lunetten-Koningsweg
- Het leggen van groene verbindingen tussen groengebieden
- Een goede aansluiting van de stadsrand met omliggende gemeenten
- Ook komt de energievoorziening expliciet aan de orde, met name opslag van energie, energieopwekking en de studie naar nieuwe mogelijkheden voor regionale energieopwekking;

Vanuit de Propositie van Zeist zien wij talrijke aanknopingspunten om hierover het gesprek met u aan te gaan en samen te werken aan deze gezamenlijke ruimtelijke opgaven.

Tot slot maken we nog enkele inhoudelijke opmerkingen op de RSU:

- In de samenvatting van de RSU missen we een toelichting op wat met gezond stedelijk leven en gezonde stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld. Aangezien dit kernthema's zijn in de RSU, is het gewenst om deze begrippen in de samenvatting nader te omschrijven.

- De barcode is een maatstaf voor gezond stedelijk leven (samenvatting en hoofdstuk 5). Wij vinden dit een interessant instrument om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad, die er toe leidt dat gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk is. Vanwege de impact van deze barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers), missen wij een goede empirische onderbouwing (of verwijzing er naar), waaruit blijkt dat deze barcode inderdaad zorgt voor een gezond stedelijk leven in de stad voor iedereen. Met deze toelichting kunnen wij in onze gesprekken met Utrecht beter begrijpen hoe deze barcode aan gezond stedelijk leven voor iedereen bijdraagt.

- Op p. 160 wordt in de conclusie vermeld dat voor de opgave voorzieningen nog niet alle ruimte in gebieden is gevonden. De restopgave bedraagt locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden. Mochten voor deze en eventueel voor andere voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, dan spreekt voor zich dat we graag op uw initiatief het gesprek hierover aangaan.

- Het door u begrote budget voor het realiseren van de RSU (7,1 miljard euro) is vrij behoorlijk. De uitvoering van de RSU is nauw verweven met de uitvoeringsstrategie en kosten van het IRP omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. We gaan ervan uit dat de door u geschetste onderbouwing van dit budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft.

Wij wensen u succes met de afronding van de RSU en zien uit naar een voortzetting van onze prettige en constructieve samenwerking op onder meer het ruimtelijk domein.

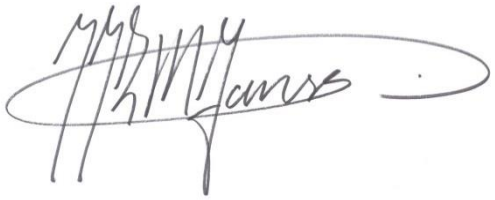
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zeist,

de gemeentesecretaris,



dr. H.S. Grotens

de burgemeester,



drs. J.J.L.M. Janssen

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

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Nieuwegein
Postbus 1,
3430 AA Nieuwegein

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/g
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	399792 - 463457	**Verzonden**	
Uw brief van	10 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering en voor uw ondersteuning van de investeringsagenda voor de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.

Hieronder staat onze reactie op de verschillende punten van uw zienswijze.

<u>Proces</u>
U verzoekt ons mbt de A12 zone uitspraken over Nieuwegeins grondgebied te aan te passen.
Wij hebben deze uitspraken verwijderd.

<u>Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven, Laagraven</u>
U verzoekt om de teksten over Galecop en Laagraven te verwijderen. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de Nieuwegeinse delen van de A12 zone.
We zullen de genoemde opgaven voor de A12-zone beperken tot het Utrechtse grondgebied.

<u>Woningbouwopgave</u>
U ziet een risico dat de stad Utrecht te weinig of te langzaam bouwt gezien de regionale opgave voor jaarlijks toevoegen van 7500 woningen waarvan Utrecht aangeeft jaarlijks 3000 woningen te bouwen. Daarnaast vraagt u zich af of een mix van wonen en werken in Papendorp en Stadseiland wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor een OV hub. U ziet graag een hogere woningbouwambitie in Westraven.
De kaart voor wat betreft Papendorp wordt aangepast met betrekking tot de woningbouw-mogelijkheden. Verder zullen we in de gebiedsonderzoeken die na de vaststelling van de RSU worden opgeleverd meer inzicht geven in het laadvermogen van de knopen, ook in relatie tot OV. Alles in samenhang met tot de totale opgave van de barcode.

Galercopperzoom
U stelt een vraag over de relatie van de ontwikkeling van het Wiel met Spaken en het eventueel niet doorgaan van de ontwikkeling van de Galercopperzoom (onder verwijzing naar fase 4b van de uitvoeringsstrategie).
De ambitie in de RSU is om het gehele Wiel met Spaken in light rail uit te voeren. De uitvoeringsstrategie gaat over de volgorde waarin dit zou kunnen gebeuren. Fase 4a en 4b sluiten elkaar niet uit, bedoeld is aan te geven dat de volgorde waarin de verbinding USP-Overvecht respectievelijk Westraven - Leidsche Rijn nog nader moet worden bepaald, onder meer op basis van de te realiseren vervoerswaarde. De RSU gaat er van uit dat Galecopperzoom een ontwikkellocatie is met een nader specifiek te bepalen programma.

Liesbosch
U geeft aan dat de inpassing van de waterlinielijn (ook bij de Liesbosch) een zorgvuldige ruimtelijke inpassing vraagt zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering wordt gezamenlijk bepaald in MIRTverband.
Wij onderschrijven dat het definitieve tracé nog bepaald moet worden, zowel qua locaties als inpassing. En we trekken daarin samen op in UNED verband..

Rijnenburg
U benadrukt in uw zienswijze nogmaals dat binnen de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.
Hiervan nemen wij kennis.

Mobiliteit
U verzoekt om op de visiekaart een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) te verwijderen, want deze weg past onder meer niet in de ambitie van Gezond Stedelijk Leven in de regio (vastgesteld in REP proces) en ook niet bij de ambities van hoge leefkwaliteit voor dit nieuwe knooppunt. U spreekt uw voorkeur uit voor een directe OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist) waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Deze verkenning vindt plaats in UNED verband.
De door u geduide zuidelijke ligging is een ruimtelijke reservering voor een mogelijke ontsluiting. Mocht een forse restopgave blijven bestaand nadat maximaal is ingezet op gedrag, fiets en OV, dan kan de 'bypas' een mogelijk oplossing bieden. De ruimtereservering kan ook door andere functies worden ingevuld.

Laagraven
U verzoekt ons om, zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone, geen uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden in de RSU op te nemen.
Wij hebben dit aangepast.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Ingekomen ILC d.d.
25 FEB 2021

Nieuwegein

Ruimtelijk Domein

Contactpersoon [redacted]
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU 2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum 24 februari 2021
Zaaknummer
Berichtnummer
Onderwerp Zienswijze Concept Ruimtelijke strategie Utrecht 2040

VERZONDEN 24 FEB. 2021

Geachte collegeleden van Utrecht,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van uw concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. We vinden uw concept RSU een goed doordachte strategie, die opgebouwd is uit heldere redeneerlijnen. We ondersteunen van harte uw investeringsagenda en de noodzaak van rijkssteun voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. We willen graag betrokken zijn bij de verdere uitwerking.

Met onderstaande punten willen wij graag onze zienswijze kenbaar maken.

Proces
De inhoud van de concept RSU is grotendeels in lijn met perspectieven van de A12 zone, maar bij een aantal onderdelen zijn uitspraken over Nieuwegeins grondgebied opgenomen die niet zijn afgestemd met ons. Wij vragen u dit aan te passen.

Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven
Wij vragen u bij de tekst over het stedelijk knooppunt A12 zone 'Galecop' er uit te halen. Galecop is een bestaande woonwijk. Ook 'Laagraven' graag niet in dit verband (als nieuw stedelijk knooppunt) noemen. Laagraven staat voor het landschapspark Nieuw Hollandse Waterlinie.

Zolang er in Nieuwegein nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone vragen wij u hier ook geen voorstellen over op te nemen in uw RSU.

Woningbouwopgave
U geeft aan dat u ca. 3000 woningen per jaar zult realiseren. In de U16 hebben we een opgave om de komende tien jaar jaarlijks 7500 woningen te bouwen. Er resteert daarmee een regionale opgave van 4500 woningen per jaar. Gelet op de totale verhoudingen in de woningbouwplannen (ruim 50% in Utrecht, bijna 50% in de regio) zien wij een risico dat er in Utrecht relatief toch te weinig of te

langzaam gebouwd zal worden. Het risico is dat daarmee het huidige tekort op de woningmarkt verder oploopt.

U neemt Papendorp en Stadseiland op als kantoorlocatie en werklocatie, waar wonen onderdeel is van de mix. Wij vragen ons af of dit programma wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor het ontwikkelen van een OV HUB. Graag zien wij een hogere woningbouwambitie in Westraven, die meer in lijn is met de knoopwaarde die dit gebied krijgt in uw visie.

Galecopperzoom
In fase 4b van uw uitvoeringsstrategie laat u zien dat als de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen, Westraven niet verbonden wordt met Leidsche Rijn. U zegt dat in dat geval Galecopperzoom niet ontwikkeld kan worden. De relatie die u hier legt tussen het mogelijk niet doorgaan van dit deel van het wiel, dat overigens ook niet is opgenomen in de propositie groeifonds, en het al dan niet ontwikkelen van de Galecopperzoom is geen gegeven en volledig afhankelijk van hoe Galecopperzoom wordt aangesloten op de knoop Westraven (o.a. met langzaamverkeerverbindingen) en onderliggend ov-net. Wij vragen u dan ook deze consequentie uit de tekst te halen.

U geeft aan dat de huidige kwaliteit van Galecop (u bedoelt waarschijnlijk Galecopperzoom) een groene poort naar het rivierenlandschap en het groene hart is. Voor Nieuwegein is Galecopperzoom een ontwikkellocatie. Wij stellen voor de nabijheid van het rivierenlandschap en groene hart te benoemen als kwaliteit.

U benoemt als één van de opgaves in uw RSU dat u de groene kwaliteit van Galecop wil benutten en verhogen. Het is voor Nieuwegein op dit moment nog niet duidelijk wat de opgave voor Galecopperzoom wordt. Graag de tekst hierop aanpassen.

Liesbosch
Op het kaartbeeld op p. 152 staat de Waterlinielijn bij de Liesbosch direct ten zuiden van de A12 gesitueerd. Op termijn kan de Liesbosch aan de westzijde verkleuren naar gemengd wonen en werken. De inpassing van de waterlinielijn vraagt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering bepalen we gezamenlijk in MIRT-verband.

Rijnenburg
In uw visie lezen wij dat u verwacht Rijnenburg niet eerder dan 2035 nodig te hebben als woningbouwlocatie, maar dat de besluitvorming daaromtrent en de voorbereiding het gebied als zodanig in te zetten wel voor 2035 kan plaatsvinden. Tot die tijd wilt u Rijnenburg inzetten als energielandschap. Met deze zienswijze benadrukken wij nogmaals dat er in de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.

Mobiliteit
Op uw visiekaart staat een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) opgenomen. Er zijn op dit moment nog onvoldoende onderzoeksgegevens bekend voor de noodzaak van een bypass. De opname van een mogelijke bypass als zoeklocatie op uw visiekaart wekt de indruk dat Utrecht deze regionale ontsluitingsweg omarmt. Gezien het belang dat u hecht aan gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de A12 zone, met de nadruk op het gebruik van fiets en ov, verbaast ons dat. De snelweg A12 heeft al grote impact in dit stedelijk gebied. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zoals we met elkaar hebben vastgesteld in het kader van het REP-proces. Zeker niet gezien de ambitie om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren.

Daarnaast mogen ruimteclaims in en rond Galecopperzoom geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2030. Wij willen dan ook dat dit tracé niet wordt opgenomen als zoeklocatie in Nieuwegein in uw RSU.

We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. U benoemt de Waterlinielijn, als directe HOV verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten. We willen benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. In de MIRT Verkenning onderzoeken wij gezamenlijk welke maatregelen en lijnvoering de meeste potentie hebben. Wij verzoeken u ruimte te houden voor de uitkomst daarvan.

Laagraven
We zijn positief over de wijze waarop erfgoed wordt ingezet als drager voor nieuwe ontwikkelingen.

U noemt het ontwikkelen van Laagraven als nieuw landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie. U geeft daarbij terecht aan dat het buiten uw gemeentegrens ligt. Daarnaast geeft u aan dat u 7 hectare sportvelden in Laagraven geprogrammeerd heeft. Zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone willen wij u vragen de uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden ook niet op te nemen in uw RSU.

We willen graag aangeven dat het ontwikkelen van een landschapspark Laagraven met de waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zich ons inziens niet verhoudt tot een hoofdweg die daar doorheen getrokken is.

Graag ontvangen we een concrete reactie op alle door ons genoemde punten.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

- Kopie aan Gemeenteraad Nieuwegein

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

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Stichtse Vecht
Postbus 1212,
3600 BE Maarssen

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/h
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	Z/21/209256- D/21/228371	**Verzonden**	
Uw brief van	16 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Dank ook voor uw waardering. Wij zien de groei van de regio ook als kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken en we werken graag samen met de regiogemeenten om deze uitdaging op te pakken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

<u>Ontspannen en recreëren in het groen.</u>
U geeft aan samen te willen werken aan goede fiets- en loopvoorzieningen voor de ontsluiting van groen en ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.
U geeft aan graag betrokken te worden bij het opstellen van een (landschaps-)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking voor de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. U wilt gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.
Dank u wel voor uw aanbod. Wij gaan hier graag op in.

<u>Stedelijke gebieden</u>
U vraagt aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. U ziet hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelt u op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken.
Wij zien die kansen ook. Het gebied Zuilen/Leidse Rijn is ook onderwerp van een van de verdiepende onderzoeken uit Utrecht Nabij. Dat onderzoek wordt verricht in UNED verband.

Mobiliteit

U mist het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. De RSU 2040 mag niet ten koste van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen en van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan. Hiervoor is een oplossing nodig.

Wij willen niet dat het autoverkeer verder toeneemt, maar de groei van de stad qua mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. In het Mobiliteitsplan 2040 staan de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak verder uitgewerkt. Wij rekenen tot onze doelgroep niet alleen de inwoners maar ook de bezoekers aan de stad. In UNED verband werken we aan een regionale mobiliteitsstrategie (voortgekomen uit Utrecht Nabij) waarin de verkeerseffecten aan bod komen.

Energietransitie

Stichtse Vecht heeft als standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied van uw gemeente. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit acht u ongewenst.

Wij zien windenergie als een van de mogelijkheden op de gemeentelijke energieopgave op te lossen. Daarvoor zijn enkele potentiele locaties aangeduid, zowel binnen, als aan de rand van de stad. In deze zoekgebieden worden de mogelijkheden voor windenergie onderzocht, waarbij ook belanghebbenden en (mede)overheden worden betrokken. Wij werken hierin ook samen in de Regionale Energie Strategie.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Team
Ruimtelijke Ontwikkeling RO/E&D
Vastgoed-beheer
Behandeld door
Tom Verkammen
Telefoonnummer
140346
E-mail
Tom.verkammen@stichtsevecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ons kenmerk
Z/21/209256- D/21/228371
Uw kenmerk

Bij beantwoording graag ons kenmerk en datum vermelden.

Datum
16 maart 2021
Onderwerp
reactie Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
Bijlage(n)
n.v.t.

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, een kaderstellende toekomstvisie op de ruimtelijke beleidsterreinen in Utrecht. Door middel van deze brief geven wij als college van burgemeester en wethouders van de gemeente Stichtse Vecht graag een reactie op deze ruimtelijke visie.

Wij willen u graag complimenteren met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, waarmee u het gesprek met de stad aangaat over het bouwen van een gezamenlijke toekomst in de stad en dat dient als koersdocument in het kader van de Omgevingswet.
Wij herkennen de geschetste opgaven. De stad Utrecht en de regio Utrecht staan voor een ongekende groei en dat vraagt om slimme (combinaties van) oplossingen en keuzes bij het inrichten van de beschikbare openbare ruimte (een integrale aanpak op inrichten openbare ruimte). De groei van de regio is een kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken.

De in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 opgenomen profielen Groene-, Verbonden-, Compacte-, Inclusieve- en Toekomstbestendige stad sluiten aan bij de uitgangspunten die wij als gemeente ook hanteren bij het opstellen van onze Omgevingsvisie. Bovendien is het goed om te lezen dat uw ruimtelijke strategie aansluit bij ontwikkelingen en gezamenlijke uitgangspunten in de regio U16, waaronder bijvoorbeeld als “Utrecht nabij – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen” (U Ned), de Verstedelijkingsstrategie REP U16 en het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) 2040 (U16). Samen kunnen wij de uitdagingen omzetten in kansen voor onze regio.

Ontspannen en recreëren in het groen
Het uitgangspunt van de tien- minutenstad, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, met aandacht voor groen en recreatie, spreekt aan en sluit bij onze visie op hetgeen wij als veelzijdige gemeente aan onze inwoners en ondernemers en die in de regio willen en kunnen bieden. Immers, Stichtse Vecht beschikt, in een regio die groeit en overvol raakt, over een unieke waarde: ruimte om te ontspannen en te recreëren. Een combinatie van ruimte, voor dynamiek én ontspanning.

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Er zijn kansen om de voorzieningen in Stichtse Vecht te betrekken bij het uitgangspunt van de tien-minutenstad. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap in de buurgemeenten altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het is daarom van belang om samen op te trekken bij het realiseren van goede ontsluiting, verbindingen en infrastructuur van en naar het groen in Stichtse Vecht. Denk aan het uitbreiden van het netwerk aan fiets- en wandelpaden. Maar ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.

In het buitengebied zien we mogelijkheden. Wij worden graag betrokken bij het opstellen van een (landschaps)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking. Het betreft hier de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. Wij willen hier graag gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.

Stedelijke gebieden
Wij vragen tevens graag aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. Wij zien hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelen wij op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken. Zo zijn wij als buurgemeenten complementair en voorkomen we dat er aan de gemeentegrenzen ongewenste concurrentie ontstaat.

Mobiliteit
We missen in de ruimtelijke strategie het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. Volgens de strategie bestaat de Utrechtse mobiliteitsaanpak uit vijf stappen die samenhangen. De stappen zijn van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het effect van deze 5 stappen-aanpak en de aansluiting op verbindingen in buurgemeenten wordt echter niet uiteengezet. Het is van groot belang dat de beoogde aanpak niet ten koste gaat van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen. We hebben namelijk op basis van de milieu-effectrapportage geconstateerd dat er een forse verkeerstoename wordt verwacht op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Deze toename heeft grote gevolgen voor de ontsluiting van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan (1500-2300 woningen). Het is van groot belang om hier een oplossing te vinden.

Energietransitie
Stichtse Vecht vindt het belangrijk om een gezonde, schone en duurzame gemeente te zijn. Een grote uitdaging voor onze gemeente is waar wij onze energietransitie plaatsen binnen het unieke en karakteristieke landschap van Stichtse Vecht. Daarom hebben college en gemeenteraad het standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied waarin we wonen en werken. Wij zijn geen voorstander van deze vorm van duurzame energieopwekking in relatie tot de aantasting van de leefomgeving het cultuurhistorische landschap en de ruimte en beleving voor ontspanning en recreatie die we onze inwoners nabij hun woon- en werkomgeving willen bieden (en de bezoekers). Die horizon eindigt natuurlijk niet bij de gemeentegrenzen. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit achten wij ongewenst. Graag vragen wij hiervoor uw aandacht en gaan wij met u het gesprek hierover aan.

228371_1/VT2

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Tot slot
Wij gaan ervan uit dat de punten die wij in onze reactie benoemen, leiden tot een scherper en beter RSU. Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met Tom Verkammen, telefoonnummer 0346 25 47 63 of e-mail tom.verkammen@stichtsevecht.nl.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht,

drs. A.J.H.T.H. Reinders
burgemeester

drs. F.J. Halsema
gemeentesecretaris

228371_1/VT3

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

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Postbus 550
3990 GJ Houten

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/i
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	1744010	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw conclusie dat naar uw mening in de RSU 2040 water- en klimaatbelangen een prominente plaats hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen</u>
U wilt nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg binnen Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het wel mogelijk is. Voor Rijnenburg (maar ook voor andere bouwlocaties) is het belangrijk om klimaatadaptief en waterrobuust te bouwen. Voor de roeibaan adviseert u een locatie tegen de A12.
We nemen uw advies mee in onze afwegingen en de studie die voor Rijnenburg gemaakt gaat worden.

<u>Inrichting locatie RWZI</u>
U verzoekt ons om de tekst over de locatie RWZI aan te passen. U bent van mening dat op dit moment de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam verloopt en daarom wilt u graag zelf de regie voor de tijdelijk invulling van deze locatie.
Wij betreuren het dat u onze samenwerking in relatie tot de locatie RWZI zeer moeizaam vindt. Wij willen met u verkennen hoe we deze samenwerking beter en naar ons beider tevredenheid kunnen laten verlopen. Wij zijn ons van bewust dat voor een tijdelijke invulling van deze locatie het waterschapbestuur een besluit moet nemen. Overigens is woningbouw daar niet direct aan de orde.

Aandacht voor duurzame energie

U vraagt aandacht voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater) in de RSU 2040. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan.
Dank voor uw toevoeging; wij zullen de RSU hierop de tekst als volgt aanpassen:: "De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorzien wij dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad"

Samen met het waterschap werken aan de stad

U geeft aan graag samen te werken op onder meer het terrein van een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, en om vroegtijdig zaken af te stemmen, ook in het kader van de omgevingswet.
Wij nemen uw aanbod graag aan.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ambities van gezond stedelijk leven waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen ILC d.d.
09 MRT 2021

Datum
4 maart 2021

Contactpersoon
Dries Schuwer

Telefoonnummer
+3130 634 5890

Uw brief d.d.
22 januari 2021

Uw kenmerk
8501202

Ons kenmerk
1744010

Bijlage(n)

Onderwerp
Reactie HDSR op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte mevrouw, heer,

Wij hebben de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 van u ontvangen in het kader van een inspraakprocedure. In deze brief treft u onze reactie aan op deze strategie.

Proces voorafgaand
Het afgelopen jaar heeft een gesprek tussen gemeente en HDSR plaatsgevonden over de RSU. Als input hebben wij onze wateragenda voor omgevingsvisies gedeeld.

Onze conclusie
Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de RSU een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op klimaatveranderingen. Wel hebben wij nog een aantal belangrijke opmerkingen.

Opmerkingen op de visie
Om de RSU verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken.
1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
2. Inrichting locatie RWZI
3. Duurzame energie: TEA en TEO
4. Samen met het waterschap werken aan de stad

Ad 1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
In par. 6.6. wordt in het kader van Rijnenburg gesproken over woningbouw in Rijnenburg. U geeft aan dat: *een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).* Wij willen nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg *binnen* Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het kan wel. Rijnenburg komt bij een dijkdoorbraak van de Lek of Hollandse IJssel snel onder water te staan. De waterdiepte varieert daarbij van 0,5 tot 2,5 meter. Deze kwetsbaarheid kan worden tegengegaan door op de hogere delen te bouwen en kwetsbare infrastructuur hoog genoeg aan te leggen.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Ook vanuit klimaatverandering is ons advies: bouw klimaatbestendig, bij voorkeur niet in het 'diepste putje van een polder'. Bij eerdere planontwikkeling van Rijnenburg is de bodemstructuur en hoogteligging als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent waterberging in de diepere komgronden en klimaatadaptief bouwen op de oeverwallen en hogere delen.
Kortom wij vragen u om in par. 6.6. en ook bij andere nieuwbouwlocaties expliciet in te gaan op klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

Verder hebben wij nog een opmerking ten aanzien van de schets van Rijnenburg (pagina 154). De roeibaan kan volgens ons beter tegen de A12 gepland worden. Dat is namelijk het laagste punt van de polder met de meest zettingsgevoelige gronden.

Ad 2. Inrichting locatie RWZI
Op pagina 142 is de volgende keuze opgenomen: *In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.*
Op dit moment loopt de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam. Hierdoor heeft HDSR moeten besluiten om zelf de regie voor de tijdelijke invulling ter hand te nemen. Daarom vragen wij u om de tekst aan te passen aan dit standpunt. Wij doen hiervoor het volgende voorstel: *"om door het zuiveren van afvalwater een gezonde en leefbare stad te waarborgen, neemt HDSR zelf de regie voor de herinrichting ter hand. Een permanente verhuizing van de rwzi past bij een duurzaam perspectief op deze publieke taak. Totdat hiertoe besloten is, passen nieuwe woningbouwplannen vlakbij de huidige zuivering daar niet bij."*
Verder lijken op het terrein van rwzi Utrecht, dat op termijn beschikbaar moet blijven voor eventuele nieuwbouw van de zuivering, sportvelden geprojecteerd (zie pagina 180) te zijn. Dit is bestuurlijk ook bevestigd in het BO van 10 maart jongstleden. Het waterschap en de gemeente zijn op dit moment niet in gesprek over tijdelijke gebruiksmogelijkheden. Pas als het waterschapbestuur een besluit heeft genomen over het tijdelijk gebruik ontstaat hier duidelijkheid over. Vooralsnog stellen wij voor om geen suggesties te wekken in de tekst en/of de illustraties over dit tijdelijk gebruik. Wij vragen u om de illustratie op pagina 180 op dit punt aan te passen.

Ad 3. Aandacht voor duurzame energie
Het valt ons op dat er in de RSU geen aandacht is voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater). Met name rondom TEO spelen op dit moment een aantal initiatieven, waaronder langs de Merwedekanaalzone. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan. Wij vragen u om hier in de RSU hier ook aandacht aan te besteden.

Ad 4. Samen met het waterschap werken aan de stad
Wij werken graag samen met de gemeente aan een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, bijvoorbeeld door gezamenlijk ontwerpend onderzoek uit te voeren. Daarnaast beschikken wij ook over een aantal stimuleringsregelingen, zoals blauwe bewoners initiatieven en de impulsregeling water in de leefomgeving. Tenslotte vragen wij u om in het kader van de Omgevingswet (pagina 182) aandacht te besteden aan vroegtijdige afstemming met het waterschap (in het kader van het weging van het waterbelang).

Tot slot
Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar via telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
Namens hen

Mevrouw J. Goedhart
Secretaris-directeur

J.C.H. Haan
dijkgraaf

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

Gemeente Utrecht

Waternet
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/j
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	21006890	**Verzonden**	
Uw brief van	2 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Hofstra,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. U geeft aan dat in de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, net als in de RSU 2040, water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Algemeen</u>
U geeft aan dat de RSU 2040 nog aan helderheid zou winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen en aandacht voor lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken.
Wij delen uw mening dat in een Ruimtelijke Strategie de reserveringen voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen een plek moeten krijgen. In de barcode hebben wij ook water een plek gegeven (zie hoofdstuk 5). Ook beschrijven wij de lokale maatwerkoplossingen in paragraaf 5.2.1. Voor de uitwerking zijn aparte visies in voorbereiding, zoals de Visie Klimaatadaptatie, de Dakenvisie en de Visie Water en Riolering.
De volgende reserveringen voor water hebben een plek gekregen in de RSU: de roeibaan in Rijnenburg, de aansluiting van de Leidsche Rijn op de Catharijnesingel en de nieuwe waterverbinding in de Merwedekanaalzone. Vooralsnog zijn geen verdere reserveringen voorzien. De voor Utrecht belangrijke waterkeringen liggen langs de Lek en daarmee buiten de gemeentegrens en hebben daarom geen plek gekregen in de RSU.

Boezemsysteem zit aan haar grenzen

U geeft aan dat het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) onder druk staat vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. En u gaat in op het voornemen 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem onder druk staat. Vandaar dat Utrecht het belangrijk vindt om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden. In onze nieuwe visie Klimaatadaptatie en visie Water en Riolering die in het 2e kwartaal de inspraak in gaan, gaan wij nader in op de wijze waarop en het tempo waarin wij deze doelstellingen willen realiseren.

Verplaatsing RWZI

U verzoekt om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet in een vroeg stadium bij een onderzoek naar een permanente verhuizing van de RWZI na 2040 - 2050 te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV
Wij zullen Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vroegtijdig bij een onderzoek naar de verhuizing van de RWZI na 2040 – 2050 vroegtijdig betrekken.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak RSU 240
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum
2 maart 2021

Contactpersoon
J.J. Hofstra
jaap.hofstra@waternet.nl

Mobiel nummer
06-30 14 33 91

Ons kenmerk
21.006898

Onderwerp
RSU 2040

Geachte mevrouw/heer,

Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Hierbij geven wij een onze reactie.

Algemeen
Water vormt in de strategie, samen met groen en landschap de start in het denken over de verstedelijking (pagina 7). Dit uitgangspunt sluit goed aan op de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waarin water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond. De RSU 2040 zou nog aan helderheid winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen. Daarnaast zijn lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken belangrijk.

Boezemsysteem zit aan haar grenzen
Het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) staat onder druk vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. Verhoogde piekafvoeren naar onder meer het zuidelijk deel van de Vecht zijn niet wenselijk.

Op pagina 76 van de RSU 2040 wordt vermeld dat Utrecht 90% van de jaarlijkse neerslag wil vasthouden, door het regenwater vast te houden waar het valt (sponswerking van de bodem). Hierbij merken wij op dat hiertoe voldoende onverhard oppervlak en/of infiltratievoorzieningen aanwezig moeten zijn. Verder vragen wij u om te verduidelijken op welke tijdsschaal dit vasthouden plaatsvindt.

Verplaatsing RWZI
Op pagina 142 staat dat de gemeente Utrecht in samenspraak met HDSR een onderzoek wil starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050. Wij verzoeken u om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vanaf een vroeg stadium bij dit onderzoek te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV. Graag dit ook in de tekst overnemen.

Met vriendelijke groet,

J.J. Hofstra
senior projectleider

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

Gemeente Utrecht

Stichting Utrechtse Woningcorporaties
Postbus 24082
3502 MB Utrecht

Behandeld door	J. vd Lee	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0618350829	**Ons kenmerk**	8272740/210413/k
E-mail	Joeri.van.der.Lee@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij willen u op de eerste plaats bedanken voor uw inspraakreactie en de moeite die u genomen heeft om ons uw zorgen kenbaar te maken. Zorgen die we herkennen en deels ook de onze zijn. Samen met u staan we voor een aanzienlijke opgave om de sociale voorraad mee te laten bewegen met de groei van de stad. We delen de ambitie om mensen met mensen met een laag inkomen binnen een redelijke periode aan een woning te helpen. Onze samenwerking gaat al ver terug in tijd en is er een die we koesteren en wat ons betreft willen uitbouwen. In relatie tot uw zorgen hebben we het afgelopen jaar een aanvang gemaakt met de productieoverleggen waar onderwerpen als plancapaciteit, versnelling en het in positie brengen van corporaties een platform hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw zorgen.

<u>Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen betekent plannen maken voor 90.000.</u>
De actuele plancapaciteit komt overeen met 60.000 woningen. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor de eerste periode is daarmee voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar. We realiseren ons dat in de afwegingen in gebiedsontwikkelingen andere aantallen werkelijkheid kunnen worden; projecten die we kennen uit ons MPR worden soms naar beneden bijgesteld (vanwege het ontbreken van draagvlak) of komen later dan gepland tot ontwikkeling. Deels is dit niet te voorkomen, bijvoorbeeld omdat voor de lange termijn nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Daartegenover staat ook weer het gegeven dat onze woningvoorraad is gegroeid door plannen die we niet (lang van tevoren) voorspeld hadden en niet in het MPR zijn opgenomen, bijvoorbeeld de transformaties van bestaande panden in de stad.

U geeft aan dat overcapaciteit en daarmee extra bouwlocaties nodig zijn. Voor u ligt de benutten van de polder Rijnenburg als bouwlocatie voor de hand. De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een

duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

U verwijst naar een afspraak met de minister om tot een overprogrammering te komen. We willen u hierover een korte toelichting geven. Dit betreft een afspraak die we samen met de regio hebben gemaakt en die ook voor de regio als totaal geldt. Vanuit de wetenschap dat de dynamiek in de regio de gemeentegrenzen overstijgt is het mogelijk dat juist op plekken waar op basis van demografische gegevens de groei aan de lage kans is, de urgentie om te bouwen juist groot is om te voldoen aan de kwalitatieve vraag. Daarbij komt dat voor een duurzame stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke planning van ruimtevragers de (woningmarkt)regio als schaal geldt. Vanuit deze perspectieven bezien wordt de afspraak niet als individuele opgave aangemerkt die de gemeenten voor zich moeten oplossen.

In onze samenwerking met de STUW, maar ook onze andere partners, hebben we de afgelopen periode een steeds beter beeld ontwikkeld over de plancapaciteit en is betrouwbaarheid van aantallen en planning fors toegenomen; een gezamenlijk succes. Eerder hebben we al geconstateerd dat we in potentie de plancapaciteit binnenstedelijk nog verder kunnen verhogen. Met de huidige productiecapaciteit, of zelfs met een gewenste intensiveringen zijn er in potentie voldoende locaties beschikbaar om binnenstedelijk woningen te realiseren. Tegelijk sluiten we, in lijn van uw inbreng, niet uit dat de plancapaciteit in de toekomst moet toenemen. Daarvoor volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze eerder door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

<u>Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op de woningmarkt.</u>
U spreekt uw zorg uit dat de barcode het planvorming vertraagt.
Utrecht groeit snel en is een aantrekkelijke stad. De enorme ontwikkeling die de stad doormaakt vraagt - in combinatie met onze ambities uit het coalitieakkoord ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’, de Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ en nu ook het ontwerp van de Ruimtelijk Strategie Utrecht –om een dynamische aanpak. Onderdeel van onze aanpak is: samenwerking, flexibiliteit en meervoudig (bij)sturen om in te spelen op maatschappelijke veranderingen en economische ontwikkelingen. Tegelijkertijd vraagt het duidelijkheid en koersvastheid voor de langere termijn waarbij we ook om oog te houden voor alle andere functies zoals o.a. gewenste voorzieningen, werkplekken, mobiliteit die, samen met Wonen, de stad maken. De integrale Barcode, als instrument, brengt de kwantitatieve ruimtevraag in beeld en helpt ons de ruimtelijke keuzes te maken.

Het klopt niet dat de ontwikkeling van Overvecht pas aan het eind van het planperiode wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van een tramlijn. Het beschikt over een station en de spaak richting Overvecht wordt versterkt. De kaarten uit de uitvoeringstrategie laten zien dat de ontwikkeling van Overvecht al eerder kan starten en geleidelijk ontwikkelt tot een nieuw centrum van de stad, waar een ov-verbinding richting het USP in de eindfase wel deel van uitmaakt. Feitelijk is deze ontwikkeling al stapsgewijs in gang gezet, onder andere met de herontwikkeling van de NPD strook in Overvecht Centrum naar De Buurt en The Cube.

Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Het rapport van Stec, dat u aanhaalt, het onderzoek van Companen. Globaal genomen geven deze onderzoeken een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Dat is niet hetzelfde als hoogstedelijk zoals u aangeeft. Daarnaast zijn we ons ervan bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. We hebben ook daar aandacht voor.

Tot slot

De opgave op de woningmarkt vraagt meer dan voldoende locaties. Het vraagt om nauwe samenwerking met betrokken partijen, waarbinnen we de STUW als belangrijke partner zien. We hebben onze partners uit de stad hard nodig om onze volkshuisvestelijke ambities te realiseren. We willen graag onze samenwerking verder verstevigen en met u werken aan langjarige afspraken over het in balans brengen van de woningmarkt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

Zienswijze Utrechtse woningcorporaties op Ruimtelijke Strategie Utrecht

Datum:	9 maart 2021
Aan:	Gemeente Utrecht, ontwikkelorganisatie Ruimte
Ter attentie van:	Inspraak RSU 2040
Van:	Utrechtse woningcorporaties: Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en SSH

Geachte heer, mevrouw,

U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) ter inzage gelegd. Met deze brief geven de Utrechtse woningcorporaties Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en de SSH hun zienswijze op de RSU.

WE OMARMEN DE AMBITIE VOOR DE BOUW VAN 20.000 NIEUWE SOCIALE HUURWONINGEN TOT 2040

De gemeente laat met de RSU zien dat ze hard bezig is om binnenstedelijk ruimte te creëren voor woningbouw. Het verruimen van de plancapaciteit in Utrecht van 40.000 naar 60.000 woningen past goed bij de gemeenschappelijke doelen die wij met de gemeente Utrecht hebben vastgelegd in de prestatieafspraken.

De Utrechtse woningbouwcorporaties maken zich hard om een derde van de woningen waar in de RSU in is voorzien - 20.000 sociale huurwoningen - in de stad te bouwen. Dat is een mooi vooruitzicht voor onze primaire doelgroep: mensen met een laag inkomen die lang moeten wachten op een (passende) huurwoning.

Wat ook een mooi vooruitzicht is, is de aandacht in de RSU voor buurt- en wijkvoorzieningen. Dit zijn faciliteiten waar ook onze huurders gebruik van maken en die voor verbinding zorgen tussen verschillende bevolkingsgroepen. Voor gemengde wijken vinden wij buurt- en wijkvoorzieningen van groot belang.

We maken graag concrete prestatieafspraken met de gemeente over de bouw van de genoemde 20.000 sociale huurwoningen. We staan te popelen om duidelijkheid te krijgen waar en wanneer de gemeente de sociale huurwoningen wil programmeren, zodat we direct aan de slag kunnen met de planvorming. We streven naar een continue bouwstroom van 1.000 sociale huurwoningen per jaar.

We hopen dan ook dat de RSU snel kan worden door vertaald naar concrete locaties voor sociale woningbouw: de gemeente heeft de belangrijkste sleutel in handen bij het inlopen van het woningtekort in de sociale huur.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

We hebben echter drie grote zorgen. Op een aantal onderdelen vinden wij de RSU onvoldoende uitgewerkt. Wij vragen de gemeente om de RSU op onderstaande drie punten bij te stellen.

1) Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen, betekent plannen maken voor 90.000

We zien de RSU als stap in de goede richting, maar onvoldoende om het woningtekort in onze stad daadwerkelijk op te lossen. We vinden dat de gemeente in de RSU te optimistisch is over de plancapaciteit; het aantal bouwlocaties om daadwerkelijk het woningtekort in te lopen.

We vragen de gemeente om in de RSU **het aantal woningen waar bouwlocaties voor worden ingerekend met 30.000 uit te breiden**. Plannen vertragen of vallen af, zo is al decennialang de realiteit in Nederland. Het is gebruikelijk om te zorgen voor extra plancapaciteit om tegenvallers op te vangen. Zo heeft de minister recent afspraken met provincies gemaakt om de plancapaciteit naar 130% te brengen van de behoefte aan woningbouw.

De RSU zet in op binnenstedelijke ontwikkelingen, met multifunctioneel gebruik, in hoge dichtheden en met complexe infrastructuur. Dit soort plannen vertragen en sneuvelen nóg vaker. Binnenstedelijke plannen kosten meer geld doordat het ingewikkelder is om te bouwen. Men heeft op de aangewezen locaties veelal te maken met bestaande bebouwing en diens eigenaren en gebruikers. Ook is er altijd veel discussie met belangenorganisaties en omwonenden omdat het realiseren van andere doelen, zoals groen in de wijk, genoeg parkeerplaatsen, ruimte voor bedrijven en voorzieningen op een kleiner gebied moeten worden opgelost. Deze discussies duren lang en zorgen voor vertraging van de woningbouw. We zien daarnaast dat de nieuwe centra in de RSU sterk afhankelijk zijn van de realisatie van nieuwe infrastructuur, met name de aanleg van nieuwe tramlijnen. De aanleg van een nieuwe tram loopt doorgaans vertraging op en is afhankelijk van rijksbijdragen die niet zeker zijn.

In 2004 is de visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente. Pas **zeventien jaar later** is een start gemaakt met de woningbouw. Ook bij andere binnenstedelijke locaties in Utrecht zoals de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk woont na jarenlange planvorming nog niemand. Dit zijn voorbeelden uit Utrecht waaruit blijkt dat binnenstedelijke woningbouw een zaak van de lange adem is.



Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800 Postbus 24082 stuw@portaal.nl
Brennerbaan 106 3502 MB Utrecht www.stuw.nl

Figuur 1: Citaal uit PLANMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017)

In 2004 is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente Utrecht. In deze visie is vastgelegd dat de gemeente de ambitie heeft om de voormalige stadsrand te transformeren tot een hoogwaardig onderdeel van de stedelijke regio. Er wordt binnenstedelijk verdicht door extensieve bedrijventerreinen te transformeren naar gemengde woonwijken en de barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken moet worden opgeheven. In deze visie is gekeken naar 7 deelgebieden, vanaf de Punt Oog in Al tot en met Westraven. In de structuurvisie Utrecht uit 2005 verschuift het accent naar stedelijk wonen. In de verschillende delen van de Merwedekanaalzone komen in toenemende mate ontwikkelinitiatieven op, waarvan enkele al zijn gerealiseerd of in uitvoering zijn. Naar het oordeel van de gemeente Utrecht is een samenhangende benadering nodig van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone om de individuele initiatieven in samenhang ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de stad verder te concretiseren. Daarnaast ontwikkeld de stad Utrecht zich razendsnel; Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland.

We zijn een groot voorstander van binnenstedelijke bouwprojecten én tegelijkertijd starten met nieuwe uitleggebieden. We maken ons immers zorgen over teveel planoptimisme, het grote risico op vertragingen en sneuvelen van projecten. Om tijdig en kwalitatief antwoord te geven op het schreeuwende woningtekort is het, wat ons betreft, noodzakelijk om ook buiten de bebouwde kom te starten met planvorming voor woningbouw.

Overcapaciteit, dus extra bouwlocaties, is nodig om voor 2040 het woningtekort in te lopen. Het benutten van **de polder Rijnenburg** als woningbouwlocatie ligt daarbij in onze ogen het meest voor de hand. Deze polder biedt de mogelijkheid om op termijn minimaal 25.000 betaalbare woningen toe te voegen aan de Utrechtse woningvoorraad. Het ontwikkelen van een kwalitatief goede woonwijk heeft veel tijd nodig. Het is daarom zaak om nu te starten met de planontwikkeling. Extra woningen in Rijnenburg geven de mogelijkheid om meer menging van doelgroepen te creëren in wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland. Het maakt de stad minder afhankelijk van het succes op een beperkt aantal binnenstedelijke locaties.

Daarbij is het mogelijk om duurzame woningen te bouwen en tegelijkertijd natuur toe te voegen ter plaatse van agrarische grond. Ook zijn er op dit moment nog vele (bedrijfs)daken onbenut: het volleggen van deze daken met zonnepanelen heeft zowel (energie)transportvoordelen als dat het gebieden die nu bestemd zijn voor zonnevelden geschikt kunnen worden gemaakt voor andere doeleinden zoals woningbouw.

Een paar cijfers..

- Ambitie RSU: nieuwbouw van 3.000 woningen per jaar tot 2060

Historie

- Gemiddelde woningbouw gemeente Utrecht 2012 – 2017: 1.687 woningen (bron: CBS statline)
- 60% van de woningen in Utrecht met bouwjaar ná 2000 staat in de uitleggebieden; de wijken Leidsche Rijn en Vleuten de Meern (bron: CBS statline)
- 84% van de nieuwbouw van Portaal sinds 2000 is gebouwd aan de rand van de stad, slechts 16% is binnenstedelijk.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

2) Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op woningmarkt

Het zorgen voor voldoende bouwlocaties is één oplossing, maar niet voldoende. Projecten vertragen door velerlei oorzaken: stapeling van ambities, gebrek aan ambtelijke capaciteit voor de begeleiding, lange (inspraak)procedures en zittende grondeigenaren of -gebruikers. We merken nu dat woningbouwprojecten stagneren door stapeling van voorwaarden vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen: verkeer, welstand, duurzaamheid, parkeren, grondzaken. Pas na langdurige studies en onderhandelingen lukt het (soms) om tot een haalbaar plan te komen.

De RSU geeft hier geen oplossing voor, we zijn benieuwd welke kansen de gemeente ziet voor een trendbreuk met de gang van zaken nu. De eisen aan de voorkant van het woningbouwproces moeten duidelijk en realistisch zijn. Als een stapeling van eisen zorgt dat woningbouw niet mogelijk is, moeten er keuzes gemaakt worden. Ook daarom is over-programmeren zo belangrijk, in praktijk zullen er keuzes gemaakt worden om geen of minder woningbouw te realiseren vanwege andere belangen.

Sterker nog, met de barcode heeft de gemeente weliswaar een helder toetsingskader, maar deze heeft ook het risico om de planvorming nog verder af te remmen. We vragen de gemeente welke kansen zij ziet voor **flexibiliteit** in de plannen. Door de kaders voor een project flexibel te maken, kan de bouw sneller van start en doen we iets aan het woningtekort. We zien graag dat de gemeente meerdere vrije zones in de RSU vastlegt waar de Utrechtse woningbouwcorporaties direct met de bouw van sociale huurwoningen kunnen beginnen voordat alle randvoorwaarden aan de voorkant zijn uitgedacht en ingevuld.

We maken ons zorgen over de vele lijstjes en volgordes binnen de RSU. Overal is een rangorde aangebracht, wat impliceert dat er steeds aan veel randvoorwaarden (infrastructuur, groen, voorzieningen) moet worden voldaan om een volgende stap te zetten. Dit is een bedreiging als we vaart willen maken. Wat ons betreft maken we plannen náást elkaar om geen tijd te verliezen.

Ook vragen we ons af of de rangorde moet worden gelezen als prioritering. We zien dat de ontwikkeling van **Overvecht aan het eind van de planperiode** wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van tramlijn en eventuele nieuwbouw in Rijnenburg. En dat terwijl Overvecht juist forse investeringen kan gebruiken. We vragen de gemeente om de planvorming voor Overvecht juist met prioriteit op te pakken. Verder geldt dat veel andere, meer kleinschalige, bouwlocaties niet zijn weergegeven in de RSU. Het is onduidelijk of die projecten nog wel op ambtelijke en politieke prioriteit kunnen rekenen ondanks dat ze niet in de RSU genoemd staan.

3) Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Als we naar de toekomstige woningbouwlocaties in de RSU kijken valt ons op dat er maar één type woonmilieu in Utrecht wordt bijgebouwd; het hoogstedelijke woonmilieu. Dit woonmilieu sluit slechts aan op een deel van de behoefte van onze huurders. De Utrechtse bevolking is divers. Ook de

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

wensen van onze huurders variëren sterk. Recent woningmarktonderzoek (STEC) toont aan dat er ook behoefte is aan meer groene buurten in lagere dichtheden. Met name voor de huisvesting van gezinnen lijkt weinig ruimte in de RSU. We denken dat op uitleglocaties zoals Rijnenburg juist kansen liggen voor de bouw van woningen voor gezinnen. We vragen de gemeente om te voorkomen dat we alleen maar appartementen in hoge dichtheden kunnen bouwen de komende twintig jaar.

TOT SLOT

Wij hopen van harte en met klem dat onze voorstellen in deze zienswijze worden overgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Met veel belangstelling wachten wij het definitieve plan af en wensen de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Marije Eleveld
Directeur-bestuurder
Bo-Ex

Karin Verdooren
Directeur-bestuurder
GroenWest

Ton de Rond
Directeur-bestuurder
Habion

Bastiaan Staffhorst
Manager Strategie
Mitros

Reijnder-Jan Spits
Manager Volkshuisvesting
Portaal

Rob Donninger
Directeur-bestuurder
SSH

Remco de Maaijer
Directeur
STUW

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

Gemeente Utrecht

Aan de leden van
Development Network Utrecht (DNU)

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/I
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	1744010	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de bijeenkomst van de Development Network Utrecht (DNU) op 16 februari jl is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) uitgebreid aan bod geweest. Na een toelichting heeft u een aantal vragen geformuleerd. Ook heeft u een aantal opmerkingen verzameld om als inbreng mee te geven.

Vragen uit de bijeenkomst van 16 februari 2021

1 Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.

2 Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.

3 Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?

Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.

Inbreng om mee te geven

U heeft de volgende opsomming gemaakt om als inbreng mee te geven.

1) Koers
- Hou lange termijnvisie vast, Blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2) Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3) Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4) Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aal RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor ov, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Wij nemen deze inbreng ter harte.

Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Eneco
De heer K. Gommers
Postbus 19020
3001 BA ROTTERDAM

Behandeld door	V.S. Haaksma	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 2864119	**Ons kenmerk**	8272740/210413/m
E-mail	v.haaksma@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	20210305KG	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Gommers,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040). Wij delen met u de opvatting dat er grote veranderingen op de rol staan wat betreft de energie-infrastructuur, zowel warmtenetten als elektriciteitsinfrastructuur. Wij stellen uw inbreng daarin dan ook zeer op prijs. En voor zover de RSU daarvoor niet het juiste kader is, dan geldt dat voor de inbreng in de Transitievisie Warmte, stadsakkoord Aardgasvrij en de regiegroep Energietransitie waarin Eneco deelnemer is.

Wij kijken ook met verwachting uit naar de input van het project Cityplan wat, naar wij begrijpen, nu binnenkort aan ons gepresenteerd gaat worden. Wij zijn verheugd om met die en deze geleverde input een beter beeld te krijgen van de verwachte extra warmteoverdrachtstations en andere infrastructurele aanpassingen. Wij menen in de huidige RSU nadrukkelijk aandacht gevraagd te hebben voor warmtebuffers, WKO installaties en een reservering voor nog locatie onbekende energie-infrastructuur.

Wat betreft de impact van het elektriciteitsnetwerk was recent door Stedin veel informatie aangeleverd over op korte termijn benodigde investeringen en het is correct dat dit dus duidelijker terug te vinden is in de RSU.
De RSU heeft ook ruimte opgenomen voor collectieve warmteoplossingen zoals staat beschreven in de tekst. Van een heel aantal warmte-elementen is de locatie en de grootte echter nog onduidelijk en erg afhankelijk van de uiteindelijke keuze voor warmteoplossing en bron per buurt. Een groot dilemma zoals de RSU ook laat zien is de concurrentie om deze ruimte met de andere functies.

Vanwege de huidige onzekerheid over locatie en type bronnen zijn op de kaart geen plekken aangegeven voor aardwarmte, WOS en ondergrondse structuren voor hoge temperatuur opslag, maar is wel een totaal oppervlak van 14 ha toebedeeld aan energie.

Bovengronds zijn veel van de warmteoplossingen in ruimte beperkt zoals bijvoorbeeld de E-boilers en warmtepomp. Meerdere installaties hebben tijdelijke ruimtevraag tijdens realisatie en in de exploitatie een veel beperktere ruimtevraag. De RSU gaat niet over de tijdelijke ruimtevraag. Daar waar wel zekerheid bestond zoals bij de warmtebuffers en enkele WKO netten, zijn deze op de kaart ook aangegeven.

De genoemde 14 hectare is als volgt onderbouwd:

- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar weinig concurrentie is met andere functies.

De aangeleverde informatie in deze brief kan de invulling voor de 14 ha echter wel specifieker maken. In de komende jaren wordt meer duidelijk over de invulling van de warmteoplossingen per buurt zodra meer wijkuitvoeringsplannen worden opgesteld. Dan wordt ook duidelijk welke warmtebronnen ingezet gaan worden voor de warmtevoorziening in die buurten. We zullen dan rekening moeten houden met bijvoorbeeld (1) grootschalige warmtepompen voor het opwaarderen van omgevingswarmte uit bodem of water (2) installaties voor het winnen van aardwarmte uit verschillende lagen in de bodem (3) piekbronnen op basis van elektriciteit in de vorm van extra warmtebuffers (4) seizoensopslag buffers (met name ondergronds) (5) warmteoverdrachtstations (naast de huidige 4 bestaande stations mogelijk tot 3 extra stations afhankelijk van benodigde uitbreiding of typ netten) (6) kleine warmteonderstations (meerdere per buurt).

Wij hopen hiermee uw inbreng recht te doen met een eerste antwoord op de vragen rondom de reservering van ruimte voor collectieve warmtesystemen. Graag blijven we in gesprek over dit belangrijke vraagstuk voor de stad. Voor aanvullende vragen kunt u contact met mevrouw Haaksma opnemen.
Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 19020, 3001 BA Rotterdam

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Rotterdam, 2021-03-05 Kenmerk: 20210305KG

Zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte heer/mevrouw,

De RSU2040 bevat - nu voor het eerst - een apart deel over energie en de energietransitie. Dat verdient hulde, omdat de energietransitie een belangrijk effect op de omgeving zal hebben en een goede ruimtelijke inpassing dus voorwaardelijk zal worden voor de energietransitie, althans een betaalbare energietransitie. Op dit moment lezen we dat de gemeente het ruimtegebruik van de energievoorzieningen in beginsel wel meeneemt, zowel bovengronds als ondergronds en daarbij al grote veranderingen voorziet.
Daarbij lijkt verzwaring van het elektriciteitsnet wel meegenomen te zijn. Eneco heeft echter de vraag nog niet gekregen wat de mogelijke impact zou zijn van uitbreiding van het warmtenet in de energietransitie of algemener – van collectieve warmteoplossingen (al dan niet los van Eneco).

De RSU2040 zou ‘up front’, ook zonder Eneco te polsen al ruimte kunnen en moeten reserveren voor collectieve warmte oplossingen. Het ontbreken hiervan zal immers betekenen dat de warmtetransitie het bereiken van de doelen in RSU2040, of juist vice versa, in de weg zal staan. Een voorbeeld van te voorkomen problemen is bijv. beleid om bomen te planten vs. (warmte)infrastructuur.

De gemeente zou deze informatie ofwel via Eneco kunnen verkrijgen, of van partijen die ervaring en expertise hebben op dit vlak. Graag geven we in deze zienswijze een indicatief beeld van de elementen waarmee rekening gehouden moet worden, en een indruk van de aard van de impact per element.

Eneco is uiteraard bereid om te helpen de ruimtelijke impact van collectieve warmte in concretere zin inzichtelijk te maken. Deze zienswijze kan als een uitnodiging daartoe worden opgevat.

Footprint elementen warmteketen

Collectieve warmte vergt extra ruimte voor verschillende elementen:

- Ruimte voor warmtebronnen zoals aardwarmte, buurtwarmte(pomp)centrales en bronnen voor piekwarmte
- Warmtebuffers, seizoenswarmtebuffers (zgn. HTO-buffers, d.w.z. hoge temperatuur opslag)
- Ruimte voor warmteoverdrachtstations (WOS), onderstations, hoofddistributieleidingen en distributieleidingen.

Hieronder is per element uit de collectieve warmteketen aangegeven wat de indicatieve ruimtelijke ‘footprint’ is (boven- en/of ondergronds). Deze impact is onafhankelijk of dit het stadswarmtenet betreft, of een decentraal collectief warmtenet.

Buurtwarmtepomp o.b.v. oppervlaktewater (TEO/Thermische Energie uit Oppervlaktewater)

- In- en uitlaatpunten in het kanaal
- Warmtepompcentrale nabij het kanaal
- WKO-installatie met meerdere doubletten naast de warmtepompcentrale.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Warmtepomp o.b.v. afvalwater (TEA, Thermische Energie uit Afvalwater)

- Centrale op of nabij een afvalwaterzuiveringslocatie.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Aardwarmtebron

- Typisch oppervlak benodigd voor realisatie is 1,5 ha (70x200m)
- Typische vermogen 15MWth-30MWth, ca. 15.000-25.000 woningen
- Veiligheidscontour aan te houden

Piekbron (bijv. E-boiler)

- Te realiseren naast of in een warmteoverdrachtsstation
- Extra oppervlak: 5 x 5 m

Hoge Temperatuur Opslag (seizoensbuffer)

- Enkele doubletten zoals bij een WKO, met ca. 200 meter afstand tussen de koude en warme bronnen. Bovengronds ruimtegebruik is ná realisatie beperkt tot de boorputdeksels, en verbindend leidingwerk.
- Afmetingen terrein: 200 x 200 m. Dit terrein is na realisatie tevens geschikt voor bebouwing. *Kans(!):* Bij *tijdige planvorming* kan HTO optimaal worden opgenomen in bebouwde omgeving.
- 5 ontwikkellocaties voorzien in Utrecht (drie reeds in beeld in RSU2040)

Warmtebuffer (dagbuffer)

- Orde grootte: 4.000 m3 voor een gebied van 10.000-20.000 woningen. Ronde stalen bovengrondse tank van 18m diameter, 18m hoogte. Geplaatst naast een warmtebron of warmteoverdrachtsstation. Hekwerk op zo'n 2 meter afstand rondom.
- Afmetingen terrein ca. 25 x 25 m

Warmteoverdrachtsstation (WOS)

- Eenheid om duurzame warmte uit de warmtebronnen over te dragen aan een nieuw lokaal distributienet voor een grote wijk
- Levert warmte aan gemiddeld ca. 10.000 huishoudens
- Afmetingen gebouw: 20 x 25 m
- Afmetingen terrein: 25 x 35 m
- Hoogte gebouw: max. 10 m

Warmteonderstation

- Eenheid om warmte in de wijk te verdelen naar de straten
- Levert warmte aan maximaal 250 huishoudens
- Afmetingen ca. 5x5m, vaak ergens in een garage of in een groter gebouw op te nemen

Warmteleidingen (impact ondergrond)

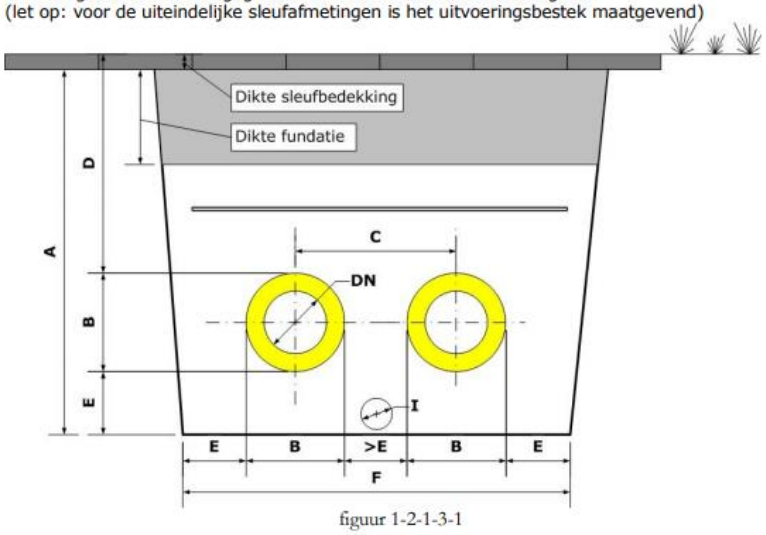
Deze laten zich opdelen naar verschillende categorieën:

- grotere distributie leidingen stadsniveau: DN250-DN500
- kleiner distributie leidingen wijkniveau: DN100-DN200
- distributie leidingen in de straat: <DN100

Als een warmtenet wordt voorzien is steeds een leidingenpaar nodig in de ondergrond. Onderstaande sleufafmetingen gelden daarbij in beginsel als minimale maten:

3.6. Sleufafmetingen

De sleufafmetingen en sleufvorm kunnen door plaatselijke omstandigheden zoals bodemgesteldheid, nabij gelegen constructies e.d. sterk verschillen. In dit verband wordt onder meer verwezen naar het EnergieNed rapport "Invloed van bodemgesteldheid op het ontwerp van stadsverwarmingsleidingen". Ook lokale overeenkomsten met wegbeheerders en/of andere leidingeigenaren kunnen oorzaak zijn van verschillende sleufafmetingen.
In het algemeen wordt uitgegaan van onderstaande sleufafmetingen:
(let op: voor de uiteindelijke sleufafmetingen is het uitvoeringsbestek maatgevend)



figuur 1-2-1-3-1

diameter	A in cm	B in cm	C in cm	D in cm	E in cm	F in cm	sleufinhoud in m³
DN20	101	11	31	70	20	82	0,828
DN25	101	11	31	70	20	82	0,828
DN40	102,5	12,5	32,5	70	20	85	0,871
DN50	104	14	34	70	20	88	0,915
DN65	106	16	36	70	20	92	0,975
DN80	108	18	38	70	20	96	1,037
DN100	112,5	22,5	42,5	70	20	105	1,181
DN125	115	25	45	70	20	110	1,265
DN150	118	28	48	70	20	116	1,369
DN200	125,5	35,5	55,5	70	20	131	1,644
DN250	130	40	70	70	20	150	1,950
DN300	135	45	75	70	20	160	2,160
DN350	140	50	80	70	20	170	2,380
DN400	176	56	86	100	20	182	3,203
DN450	183	63	93	100	20	196	3,587
DN500	191	71	101	100	20	212	4,049

I horizontale drain 100mm i.o.m directie plaatsen
* sleuftalud zie normblad 25 van Arbeidsinspectie en werkbestek

Er is een spreadsheet (FO-TEC-WN-01) ter beschikking voor het berekenen van de inhoud bij elke willekeurige dikte van sleufbedekking en fundatie.

Ik uit hierbij mijn vertrouwen dat bovenstaand overzicht u, zeker met de (concept) Transitie Visie Warmte in de hand, een eerste indruk kan geven van de forse ruimtelijke opgave t.a.v. de warmtetransitie en collectieve warmte daarin. De RSU2040 lijkt dit nog onvoldoende te reflecteren.

Als u vragen heeft, kunt u contact met me opnemen door een e-mail te sturen naar koen.gommers@eneco.com of te bellen naar 06-28881033.

Met vriendelijke groet,

Koen Gommers
City Manager Warmte voor Utrecht

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	8272740/20210413/b
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
    a. De groene stad
    b. De verbonden stad
    c. De compacte stad
    d. De inclusieve stad
    e. De toekomstbestendige stad
    f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
    ~~a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen~~
    ~~b. Overvecht~~
    ~~c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg en Amelisweerd~~
    ~~d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven~~
    a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
    b. Overvecht
    c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
    d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
    a. Geen dak blijft onbenut
    b. Groen tenzij
    c. Circulair tenzij
    d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
    e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
    f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
    g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.

h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
   - het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
   - opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
   - meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
   - mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

   Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.

8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsvelden; het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de verdere verstedelijking. Ten opzichte van de RSU 2030 is er langs drie lijnen gewerkt: verbreden (onderwerpen en geografisch), verdiepen (onderwerpen) en verlengen (tijdshorizon). De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. Tevens zijn de ontwikkel- en investeringsstrategie een integraal onderdeel van de RSU 2040. In de RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.

Context

Aanleiding

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij "Gezond stedelijk leven voor iedereen" centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

In de RSU 2040 zijn kaders en condities voor nieuwe ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid aangegeven, die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030, die in 2016 is vastgesteld en die de basis vormt voor het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) . De ruimtelijke strategie is verlengd, verdiept en verbreed. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. RSU2040 legt ook een verbinding met regionale ontwikkelingen en maakt de samenhang inzichtelijk. De RSU is de inbreng van de gemeente in de regionale en bovenregionale discussies over de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de toekomst.

De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan liggen in elkanders verlengde, waarbij de RSU2040 een koersdocument is en het Mobiliteitsplan een uitwerking is voor mobiliteit richting 2040. De hoofdlijnen van de RSU2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio Utrecht. Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsonderzoeken voort (USP/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden momenteel uitgevoerd samen met regio, Provincie Utrecht en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen. De RSU 2040 biedt daarnaast de koers van de stad voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) waarbij we samenwerken in U10 verband.

De concept RSU2040 heeft ter inzage gelegen vanaf 27 januari tot en met 10 maart 2021. In totaal hebben we 145 reacties ontvangen. Daarnaast hebben we veel input gekregen van inwoners, maatschappelijke organisaties, ondernemers en belangengroepen tijdens een van de webinars en een van de stakeholdersbijeenkomsten. In de Reactienota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staan de uitkomsten.

Juridische context
De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema's.

Beoogd effect
De vastgestelde RSU2040 biedt het verstedelijkingsperspectief van de stad en geeft aan hoe Utrecht de groei binnen de kaders van Gezond stedelijk leven voor iedereen wil opvangen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbesluit Vaststelling Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Op 18 juni 2020 heeft de raad de nota "Op weg naar een ruimtelijke strategie Utrecht 2040" vastgesteld. Deze uitgangspunten geven invulling aan de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen" voor de verdere verstedelijking van de stad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor de RSU2040.
- Raadsbrief vrijgave voor inspraak van de RSU 2040 op januari 2020
- De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De visie van 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de vijf stadsprofielen: a. De groene stad b. De verbonden stad c. De compacte stad d. De inclusieve stad e. De toekomstbestendige stad f. De vertraagde stad
Argumenten	
1.1	De visie sluit aan bij de kwaliteiten van de stad
	De kracht van Utrecht nu is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving, de 10 minutenstad.
1.2	De visie sluit aan bij de ambitie Gezond stedelijk leven voor iedereen.
	Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent 'gezond stedelijk leven voor iedereen' in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Binnen de mobiliteitstransitie zetten we, naast ov, in op actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen. Gezonde verstedelijking betekent ook dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt.
1.3	De visie sluit aan bij de uitgangspunten van de RSU2040 die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld
	In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de RSU2040 vastgesteld, die invulling geven aan de ambitie 'gezond stedelijk leven voor iedereen' voor de verdere verstedelijking van de stad. Tezamen zorgen deze uitgangspunten voor de integraliteit van de ruimtelijke ontwikkeling.
1.4	De visie ligt in lijn met een groot deel van de inspraakreacties

	Veel insprekers vinden groen, een inclusieve stad en de nabijheid van de dagelijkse voorzieningen belangrijk. Naar aanleiding van een aantal reacties hebben we het stadsprofiel Vertraagde stad toegevoegd aan de profielen. Dit profiel betreft een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad vanen voor inwoners.
Beslispunt	
2	Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone): ~~a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen~~ ~~b. Overvecht~~ ~~c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg en Amelisweerd~~ ~~d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven~~ a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen b. Overvecht c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd,Galgenwaard en Lunetten Koningsweg d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6
Argumenten	
2.1	De vier nieuwe centra geven uiting aan de verstedelijkingsvolgorde die is vastgesteld bij de nota van uitgangspunten (18 juni 2020).
	Het uitgangspunt over de prioritering van de verstedelijking luidt: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad. Door meerdere centra te maken vermindert de druk op de binnenstad.
2.2	De nieuwe centra zijn nodig om de groei op te vangen waarbij sprake blijft van de 10 minutenstad
	Utrecht wil tot 2040 ca 60.0000 woningen toevoegen. In het MPR staan plannen voor het toevoegen van 40.000 woningen (de harde planvoorraad). De overige 20.000 woningen komen in de verschillende centra waarbij rekening is gehouden met het karakter en de mogelijkheden in een gebied. Naast woningen worden werkplekken, groen en (dagelijkse) voorzieningen toegevoegd. Het Wiel met spaken verbindt de vijf centra Utrecht
2.3.	De locaties van de nieuwe centra betreffen gebieden waar openbaar vervoer samenkomt en/of waar ruimte is voor transformatie.
	Er is gekozen voor deze knooppunten omdat de locaties zich ontwikkelen rondom bestaande stations en/of in gebieden waar al veel ontwikkeling plaatsvindt en/of in gebieden in de stad waar ruimte is op programma toe te voegen. De knooppunten worden verder uitgewerkt in een aantal verdiepende gebiedsonderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt.
Beslispunt	

3	De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.
Argumenten	
3.1	<u>De RSU2040 borgt een integrale benadering van de verstedelijking door de Utrechtse barcode</u>
	De groei van de stad zetten wij met name in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. Werk, mobiliteit, groen, maatschappelijke voorzieningen, vraag naar energie groeien mee. De Utrechtse barcode, ontwikkeld voor de RSU 2040, is het instrument om de ruimtevraag van die verschillende thema's inzichtelijk te maken. Dat vergroot het inzicht in de stand van zaken van de ambities op de verschillende thema's en zorgt ervoor dat deze in evenwicht met elkaar blijven bij de groei. Het ruimtegebruik van de verschillende thema's zou een te groot beslag op de ruimte leggen van de stad. Daarom hanteren wij een intelligente barcode die rekening houdt met onder andere functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast is het een optie om voor sommige thema's buiten het plangebied ruimte te zoeken in overleg andere (lokale) overheden. De RSU 2040 bevat ook een mechanisme dat ervoor zorgt dat bij de gebiedsplannen de barcode ook daadwerkelijk wordt gehanteerd, zodat de zogenaamde "harde belangen" de "zachte belangen" niet ondersneeuwen. Gebiedsontwikkelingen moeten dus ook plannen bevatten voor energie, groen en voorzieningen. Deze moeten expliciet, in beslispunten, worden voorgelegd aan het college. Na vaststelling van de RSU2040 wordt het mechanisme verder uitgewerkt.
3.2	<u>De barcode laat zien wat op stedelijk niveau de gemeentelijke ambities is.</u>
	De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie is. Daardoor kan gestuurd op verevening of compensatie indien in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	<u>De huidige plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) houden soms nog te weinig rekening met de Utrechtse barcode</u>
	Het hanteren van het nieuwe instrument de Utrechtse barcode vraagt om een bredere aanpak in de gebiedsontwikkeling. Naast wonen, verkeer, openbare ruimte zijn factoren als nabijheid van groen, maatschappelijke voorzieningen, duurzame energie etc van belang. Hiervoor is een inhaalslag nodig waarbij de doorwerking op verschillende schaalniveaus (project, wijk, stad) aandacht vraagt.
Beslispunt	
4	De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling: a. Geen dak blijft onbenut b. Groen tenzij c. Circulair tenzij d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan. h. Versterken boven gelijk houden i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit

	j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling
Argumenten	
4.1	De principes dragen bij aan Gezond Stedelijke leven voor Iedereen,
	Het eerste uitgangspunt van de RSU luidt: Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad. De principes dragen alle direct of indirect bij aan dit uitgangspunt en daarmee aan de tien-minutenstad.
4.2	<u>De gebundelde principes geven helder richting aan alle ruimtelijke plannen</u>
	De principes worden al gehanteerd de binnen de afzonderlijke beleidsterreinen. De principes samen dragen bij aan de integrale aanpak van gebiedsontwikkeling en maken dat transparant, ook voor onze partners. Ze maken ook afwegingen op plot-gebiedsniveau mogelijk in relatie tot de stedelijke opgave. Daardoor is het ook goed te monitoren waar we staan.
Beslispunt	
5	De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.
Argumenten	
5.1	<u>De fasering tot 2030 sluit aan bij de ruimtelijke plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte.</u>
	De RS2030 heeft in het MPR voor een groot deel vorm gekregen. We hebben nu duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2030 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities.
5.2	<u>De fasering maakt inzichtelijk hoe nieuwe knopen ontwikkeld kunnen worden en hoe bestaande knopen doorontwikkeld kunnen worden.</u>
	Aan de hand van de barcode ontstaat een scherper beeld of met de bouwontwikkelingen voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld en wat eventueel moet worden toegevoegd. In de fasering is hiervoor een indicatie opgenomen.
Beslispunt	
6	De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 te laten landen waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht: • het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren); • opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht; • meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;

	• mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks). Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.
Argumenten	
6.1	<u>Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RSU is de investeringsstrategie herijkt</u>.
	De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. De strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. De inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen volgt uit vastgestelde of nog vast te stellen of uit te werken kaders. Op korte termijn, te verwerken in de Voorjaarsnota 2022, wordt gewerkt aan een bredere inzetbaarheid van het groeikader en vindt uitwerking plaats van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk of andere overheden (provincie, Europa) nodig, en bijdragen van baathebbers. Het verwerven van grote fondsen verloopt via aparte trajecten, waarin de RSU voeding geeft aan de aan te bieden proposities. Onderzoek naar het optimaliseren van kostenverhaal via een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is gestart. Tenslotte zetten we ons in om het beprijzen autogebruik in te voeren.
Kanttekeningen/risico’s	
6.1	<u>Het behalen van de ambities van de RSU is mede afhankelijk van investeringen van andere partijen</u>
	Voor de benodigde investeringen is de gemeente mede afhankelijk van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Dat is een van de redenen dat een investeringsstrategie onderdeel is van de RSU 2040.
Beslispunt	
7	En met in acht name van het bovenstaande Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.
Argumenten	
7.1	<u>De RSU2040 beschrijft de koers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 20 jaren</u>
	De RSU2040 legt de nadruk op de *integrale* aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast wonen, werken en verplaatsen krijgen (maatschappelijke) voorzieningen en groen nadrukkelijk een plek. De barcode is daarbij het instrument dat inzicht geeft in het ruimtebeslag van de verschillende thema’s.
7.2	<u>De RSU2040 gaat uit van kracht van de stad en voegt kwaliteit toe voor de huidige inwoners</u>
	De RSU2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten: Rijke historie en erfgoed; Compacte stad te midden van diverse landschappen; • Knooppunt in nationaal netwerk; • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau; • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen.

	Daarnaast wordt kwaliteit aan de stad toegevoegd waar ook de huidige bewoners van kunnen profiteren (denk aan groen, voorzieningen, etc). Het principe wat daarbij gehanteerd wordt is Versterken boven gelijk houden.
7.3	De RSU2040 bevat een uitvoeringsstrategie en een investeringsstrategie die richting geven aan de inzet in de hele periode
	Als de RSU wordt vastgesteld, dan is een implementatiestrategie nodig die richting geeft aan de inzet van de gemeente. De uitvoeringsstrategie en investeringsstrategie zijn dan belangrijke pijlers.
7.4	Met de RSU2040 is de inzet van Utrecht in verschillende regionale en landelijke plannen duidelijk
	Utrecht werkt mee aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio. In UNED werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De RSU2040 geeft duidelijk aan wat hierbij de inzet is van de stad.
Kanttekeningen/risico's	
7.1	Een aantal insprekers heeft zorgen over de impact van de groei van de stad op de leefbaarheid in de stad.
	Een aantal inspraakreacties betreft de impact van de groei op de leefbaarheid, waarbij aantasting groen, verkeer en drukte vaker worden genoemd. De RSU 2040 gaat uit van verdichten en vergroenen in balans. De barcode is het instrument dat naast woningen en werkplekken ook ruimte bestemt voor groen en voorzieningen. Het mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op deze wijze wordt recht gedaan aan de leefbaarheidsinvalshoeken. Daar komt bij dat door concentratie van de groei rond de knopen ook de bestaande kwaliteiten in grote delen van de stad in stand blijven en worden gekoesterd. Voor de hoogbouw wordt apart een hoogbouwvisie gemaakt waarbij bij op bepaalde locaties (knooppunten) hoogbouw is toegestaan. De principes uit de hoogbouwvisie zijn in de RSU 2040 opgenomen.
7.1	Een aantal insprekers mist de impact van de Corona pandemie in de RSU2040
	Voor de RSU zijn cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie gebruikt. De structurele effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen we de RSU 2040 aan.
Beslispunt	
8	'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/
Argumenten	
8.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) wordt vervangen door de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en maakt deel uit van de koers van de omgevingsvisie.

Financiën
In de RSU2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie opgenomen. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Het prioriteringsvraagstuk dat bij de kanttekeningen wordt geschetst is ook een belangrijk onderdeel van de strategie om te komen tot het uitvoeren van investeringen, en dus een belangrijk element bij deze jaarlijkse afweging. De investeringsstrategie vraagt in dat proces om een nieuw integraal afwegings- en investeringskader waar spelregels en bekostiging beter verbonden zijn.

In de investeringsstrategie wordt er indicatief rekening mee gehouden dat de gemeente tot 2040 ca 2,4 miljard euro kan bijdragen. Gelden komen uit het groeikader, Meerjaren Perspectief Ruimte en ook van zogenaamde baathebbers. Het blijft een uitdaging om de benodigde middelen te verwerven.
Tot ca. 1,5 miljard euro kan op basis van het geschetste groeipad redelijkerwijs verwacht worden dat dit zekere dekkingsbronnen betreft waar extrapolatie voor zou kunnen worden toegepast, en waar de gemeente grotendeels zelf de omvang kan bepalen. Om meer zekerheid te krijgen over toekomstige dekkingsbronnen bij RSU 2040, is het voorstel om:

- Voor middellange termijn op hoofdlijnen een overzicht samen te stellen van mogelijke investeringen conform de mijlpalen zoals deze geschetst worden in hoofdstuk Uitvoeringsstrategie en mogelijke dekkingsbronnen. In zo'n langjarige planning kunnen suggesties worden gedaan voor optimale toepassing van de afzonderlijke dekkingsbronnen. Daarnaast helpt een langjarige doorkijk om optimaal te adviseren over de programmering van de verschillende jaarsneden. Zo werken we aan ervaring met het perspectief van verschillende dekkingsbronnen, zonder dat alle financiële spelregels hiervoor moeten worden verkend en/of aangepast, of dat dit tot voorgenomen besluiten moet leiden.
- Dit jaar, in een planning passend bij de raadsbehandeling van de RSU, advies uit te brengen over het mogelijk instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waarmee maximaal aantoonbaar wordt ingezet op kostenverhaal.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig ter waarde van ca. 4,7 miljard euro. Het behalen van de ambities van de RSU is dus mede afhankelijk van investeringen van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Om deze omvangrijke (rijks)fondsen te kunnen verwerven is binnen de RSU een heldere, gedragen redeneerlijn nodig, die enerzijds recht doet aan de reeds bestaande fondsen en daarbij lopende aanvragen, en anderzijds het belang van ontkokering onderschrijft.

Vervolg
Als de RSU2040 wordt vastgesteld, wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie waarbij de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie belangrijke pijlers zijn.

Participatie
We hebben op verschillende manieren de inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen, etc input gevraagd op de RSU 2040. Zo hebben we een peiling gehouden onder de leden van het burgerpanel. We hebben tijdens twee webinars (voor stakeholders en voor inwoners en andere belangstellenden) de RSU toegelicht en reacties opgehaald. Daarnaast was er voor ondernemers, sportverenigingen en de DNU een bijeenkomst over de RSU.
De RSU 2040 heeft daarnaast ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben 147 inspraakreacties ontvangen. Het resultaat hiervan staat in de reactienota die is bijgevoegd.

Communicatie
Als de RSU2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Ruimtelijke Strategie Utrecht

Bijlagen informatief

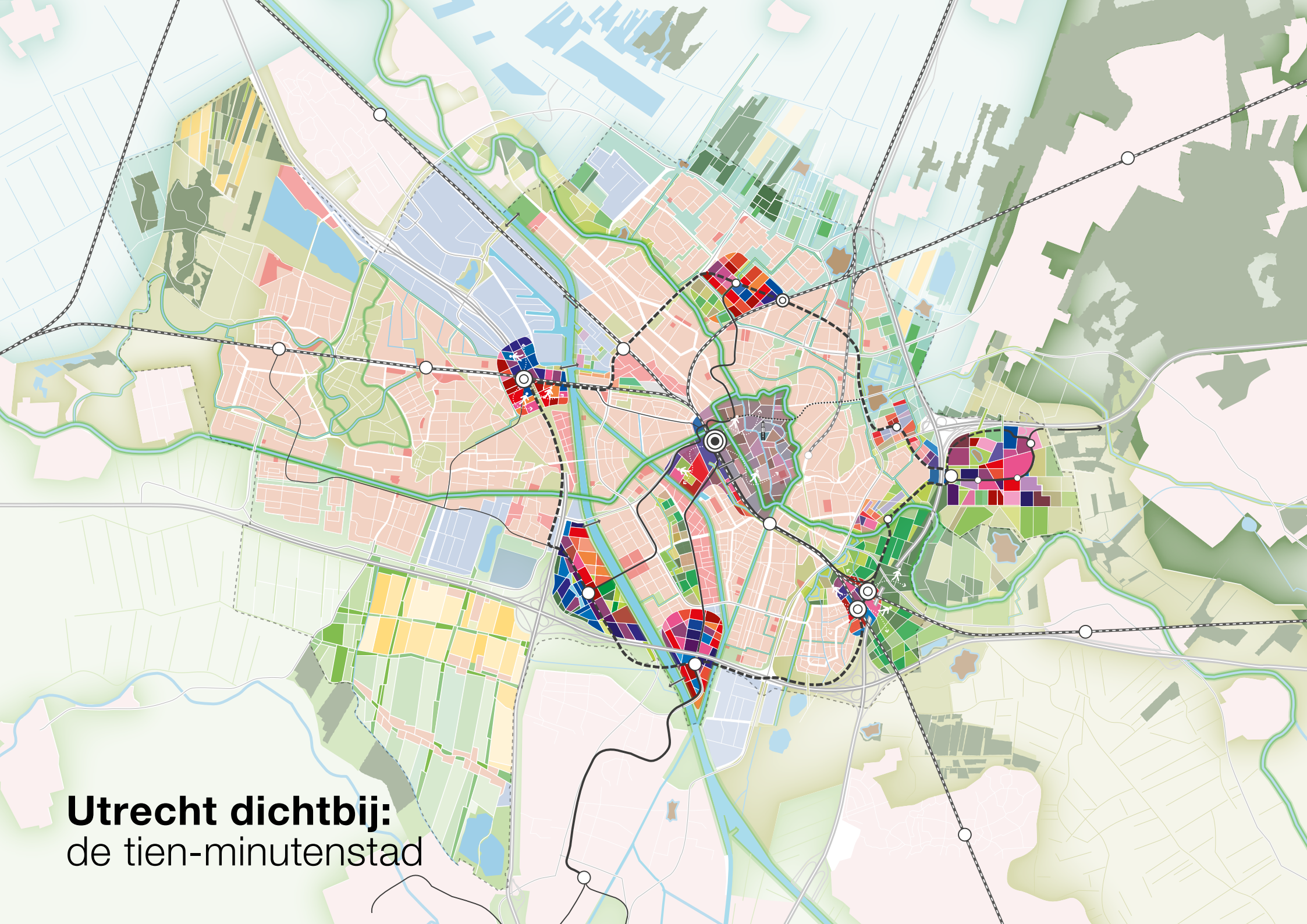
- De reactienota inclusief het tweekolommenstuk en het overzicht van de wijzigingen
- Afschriften van brieven aan Provincie Utrecht, Stichtse Vecht, IJsselstein, Nieuwegein, Zeist, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waternet, STUW, Eneco en de DNU

Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Inhoud

6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

Voorwoord
Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

Status en doorwerking van de RSU

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking.
Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op

De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1

De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6

termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7

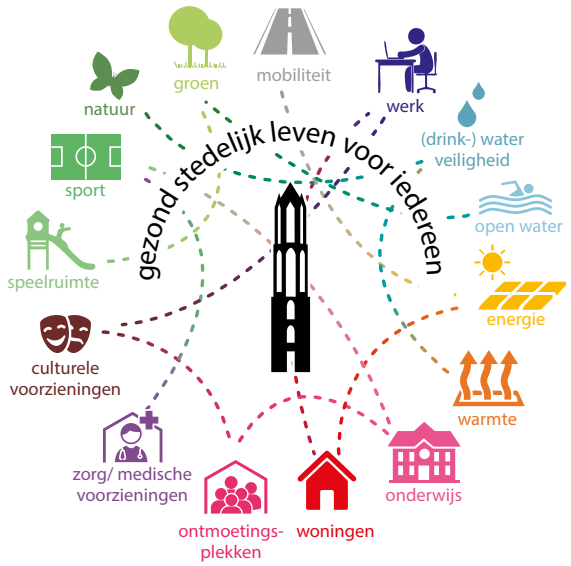
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8



Inleiding
De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



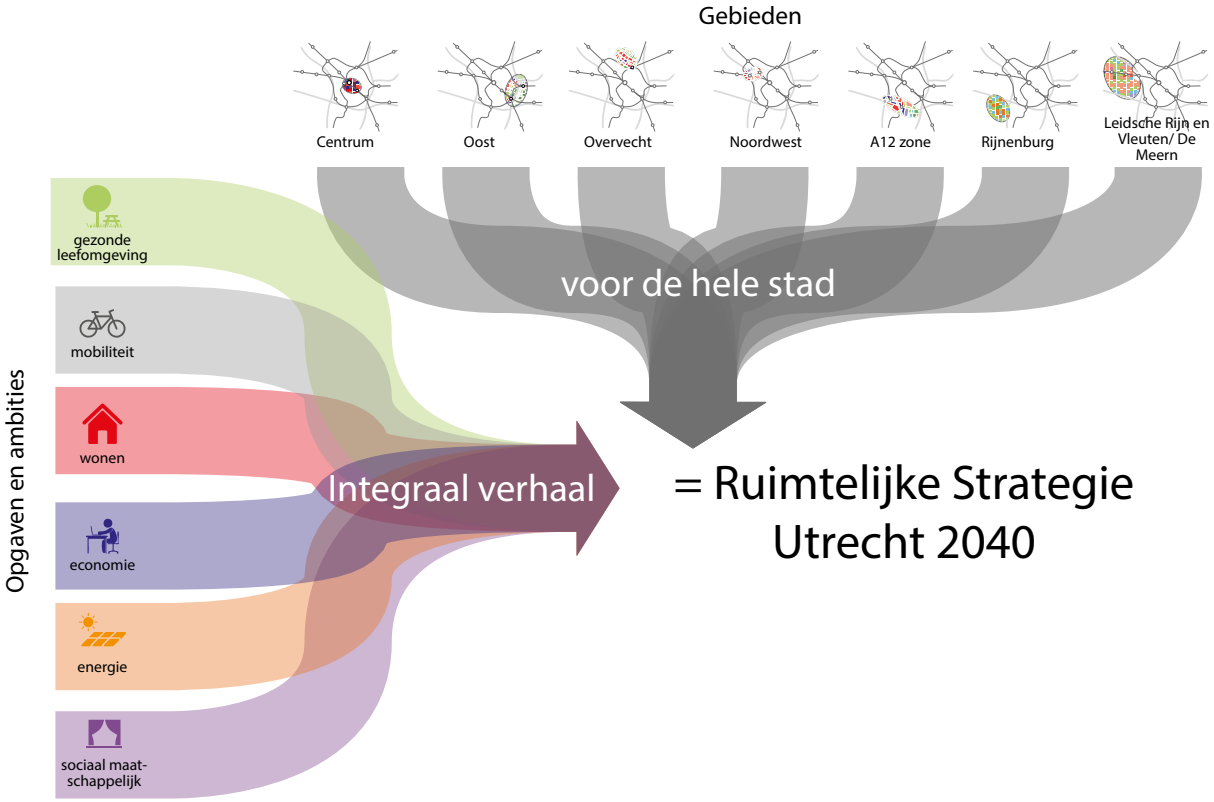
Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



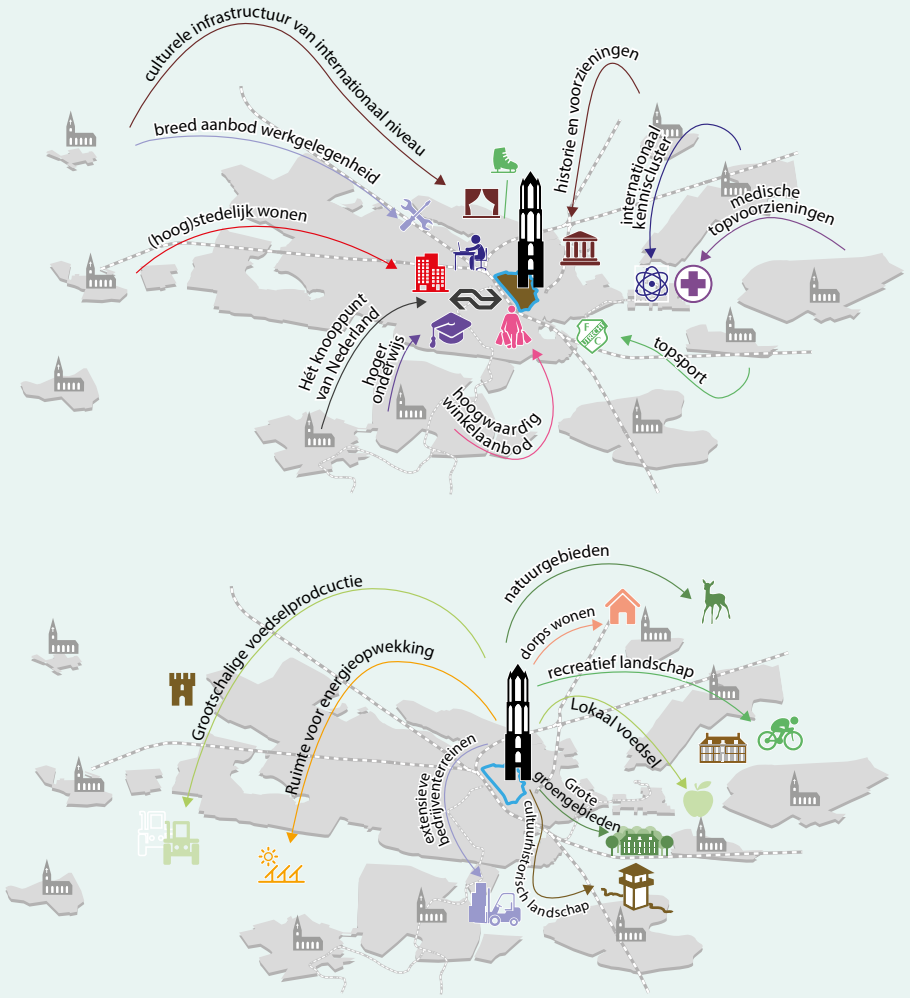
De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.



Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

LEGENDA
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

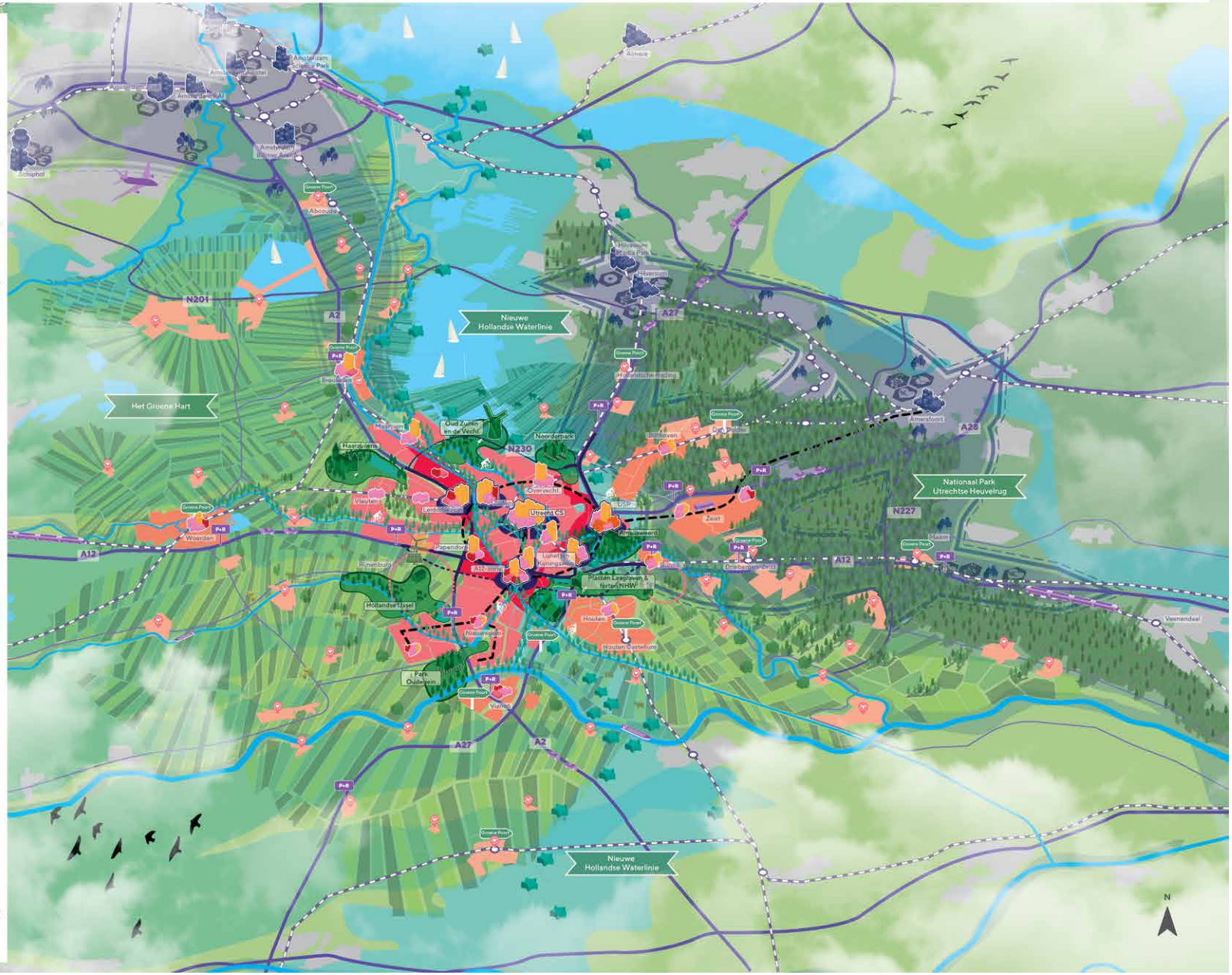
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

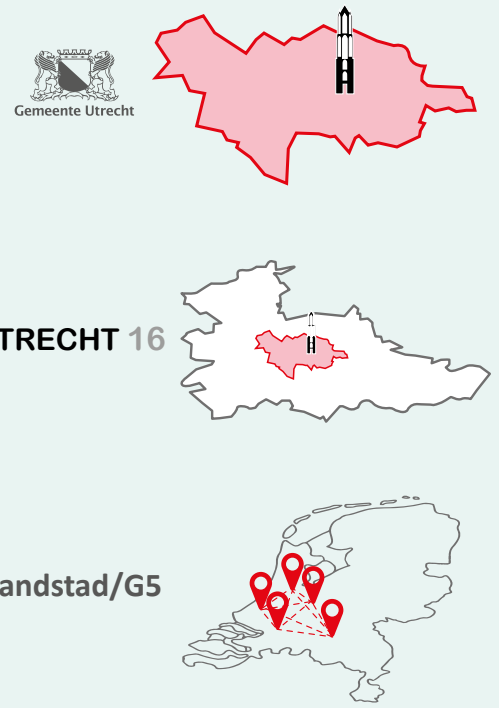
Context

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

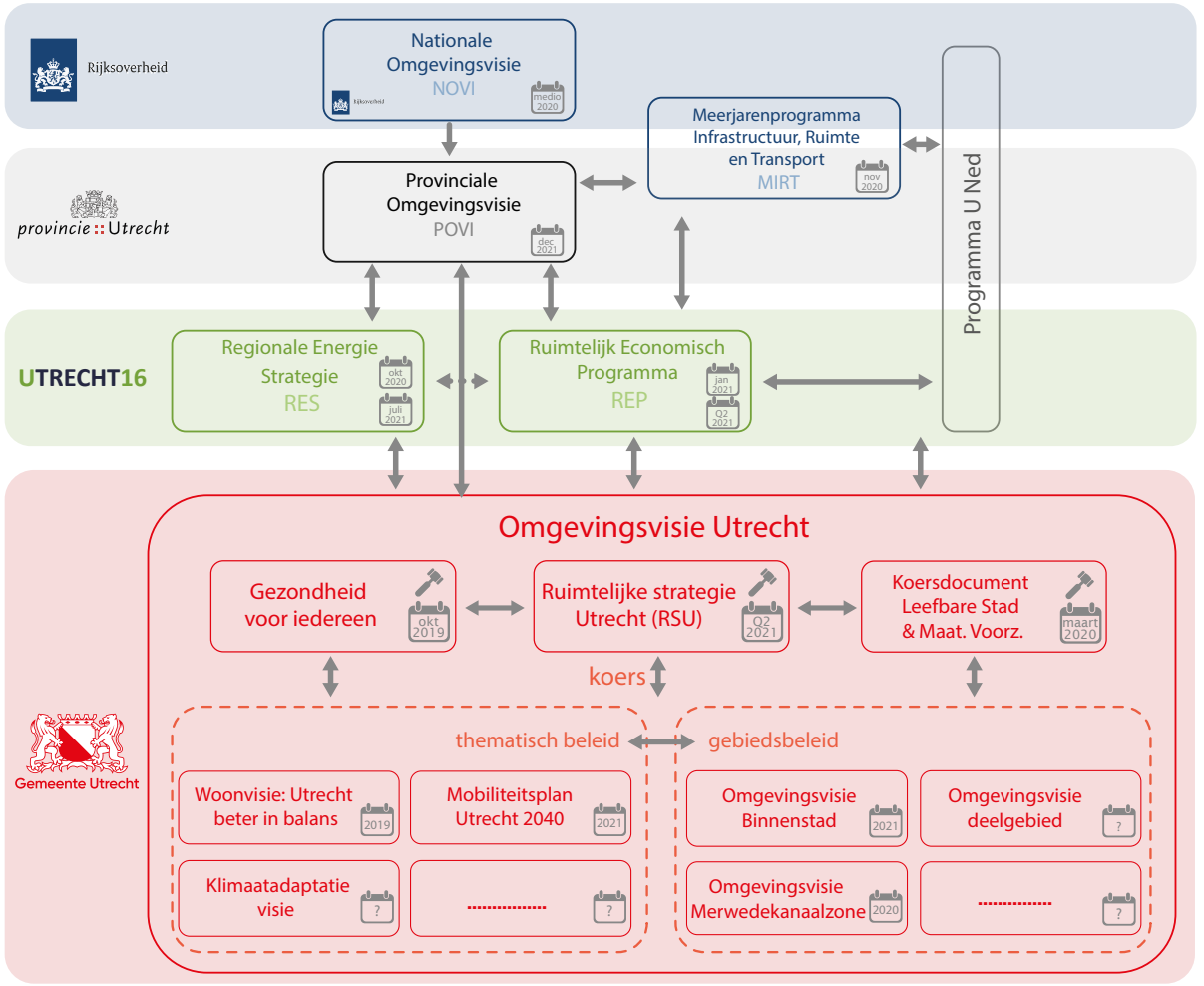
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.



Utrecht in de regio en de Randstad

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

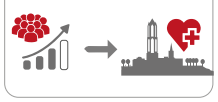


Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Leeswijzer

Inleiding

aanleiding



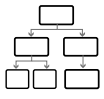
wat is de RSU 2040?



intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



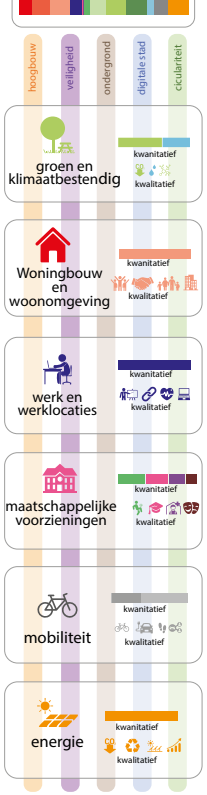
de stad verandert



Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

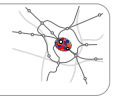
methodiek: de Utrechtse Barcode



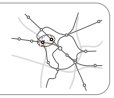
Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



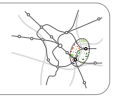
Noordwest



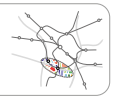
Overvecht



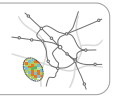
Oost



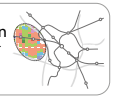
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.



De tien-minutenstad

1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

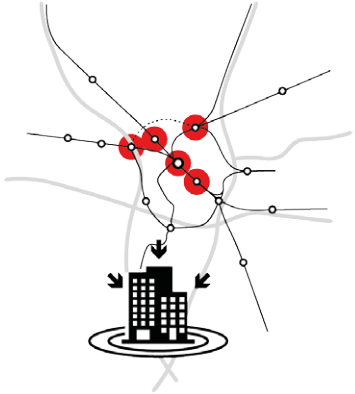
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

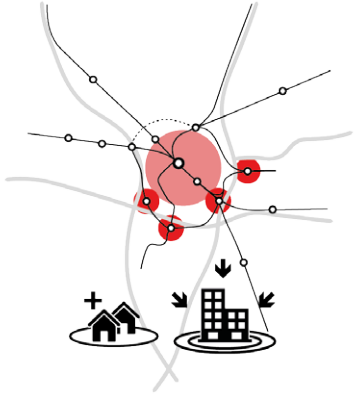
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



1 *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



2 *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

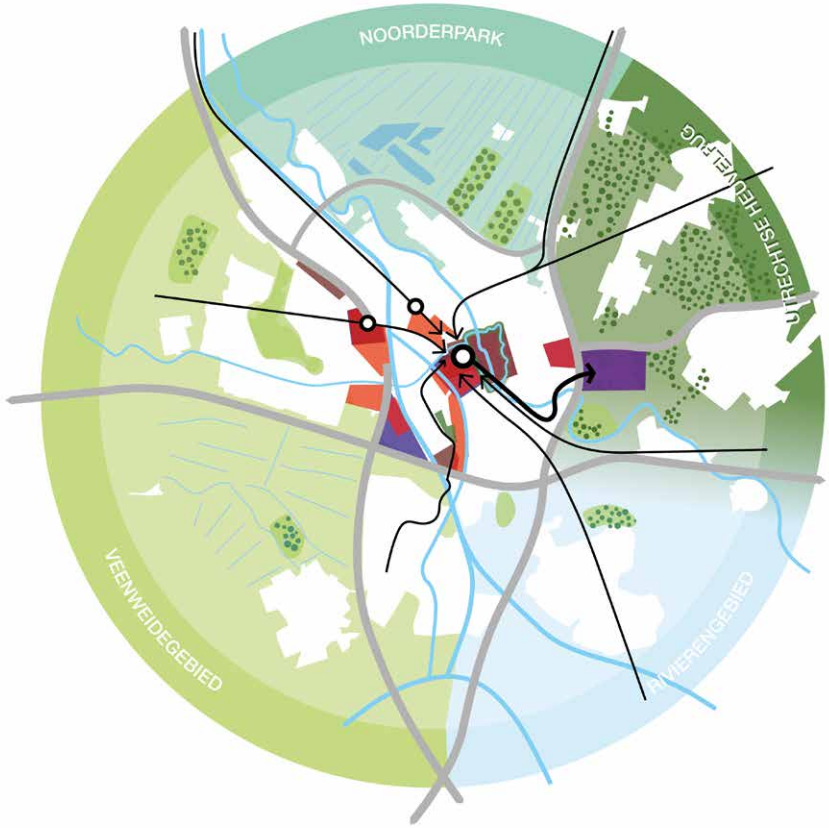


3 *Buiten de stad*

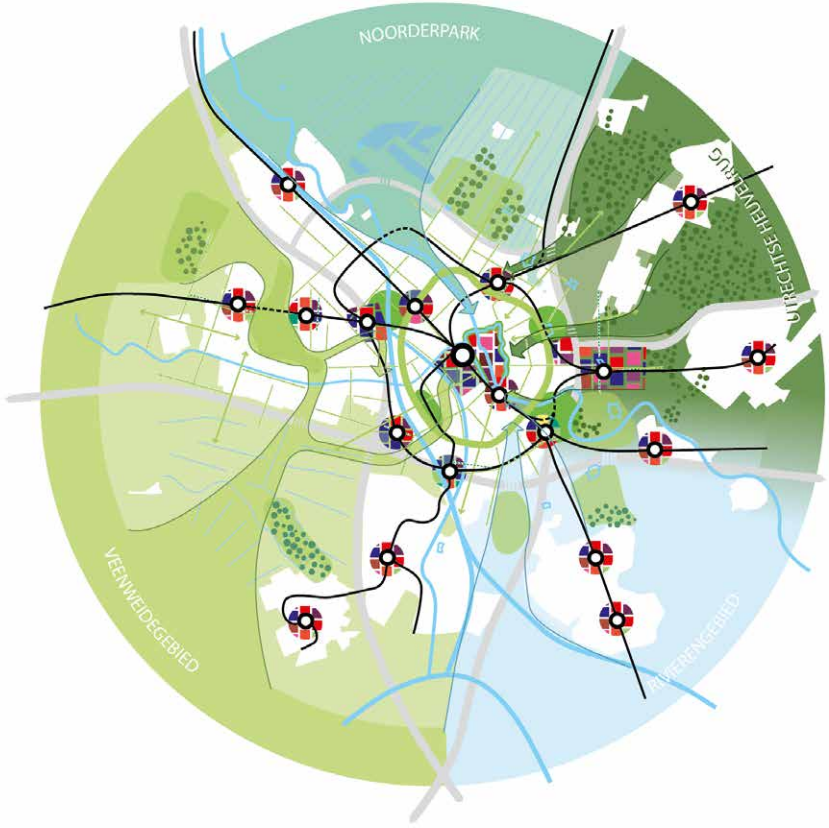
Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke knooppunten

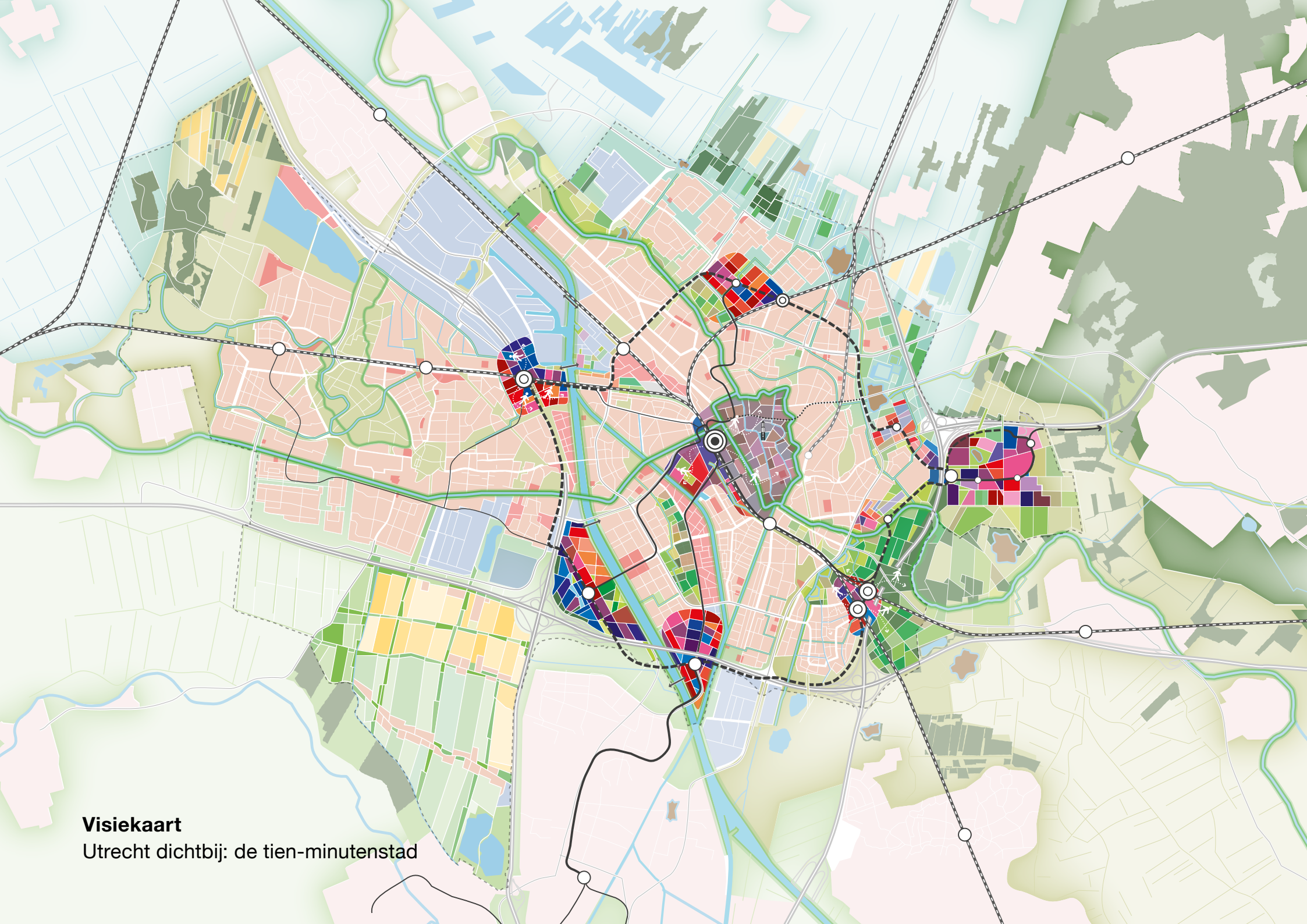
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt



Van een stad in het landschap met één centrum ....



... naar een landschap in de stad met meerdere centra.



Visiekaart
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De compacte stad

Bestaande stad
Versterken bestaande stad

Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied

Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



de groene stad



de verbonden stad



de compacte stad



de inclusieve stad



de toekomstbestendige stad

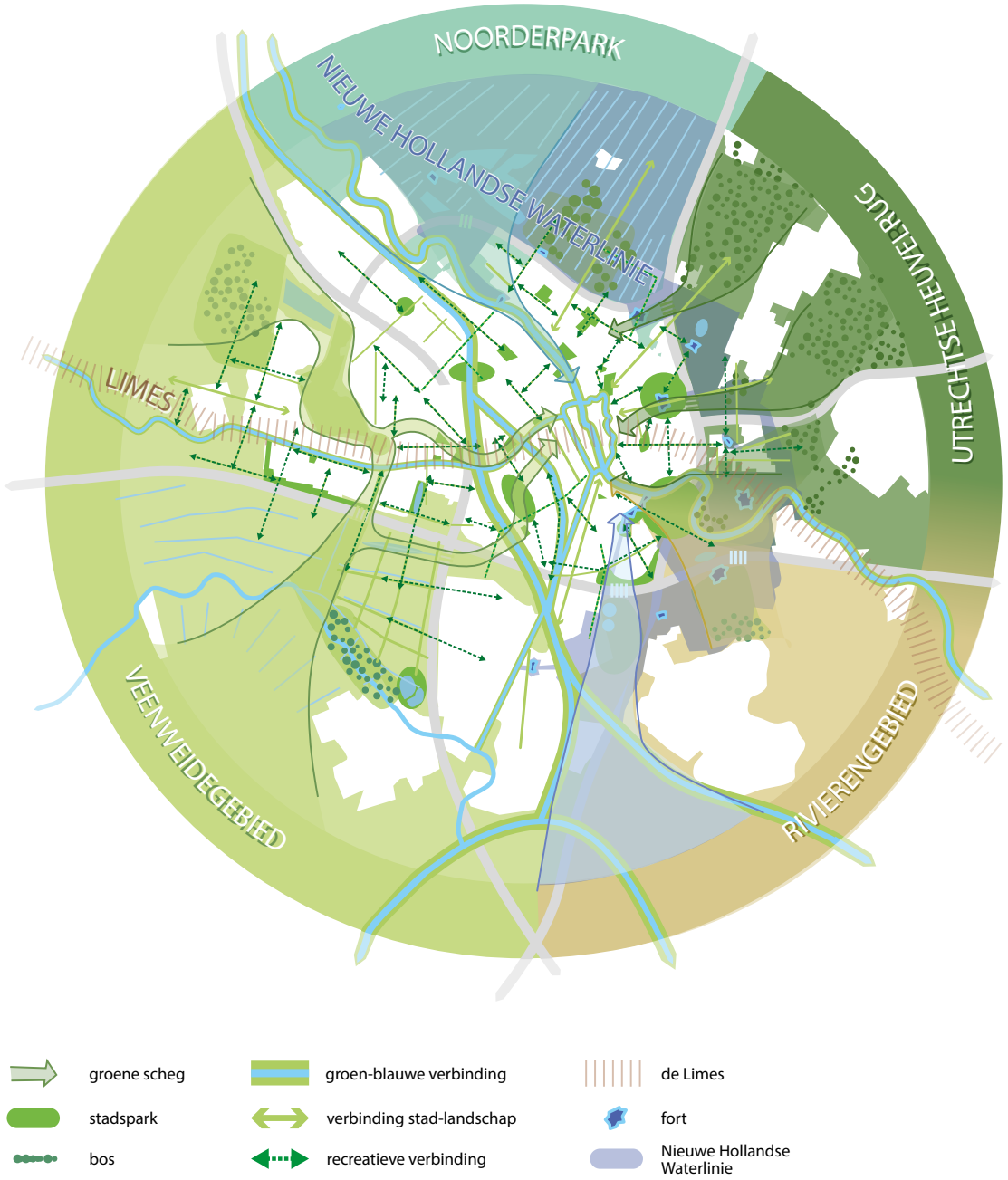


de vertraagde stad

De groene stad

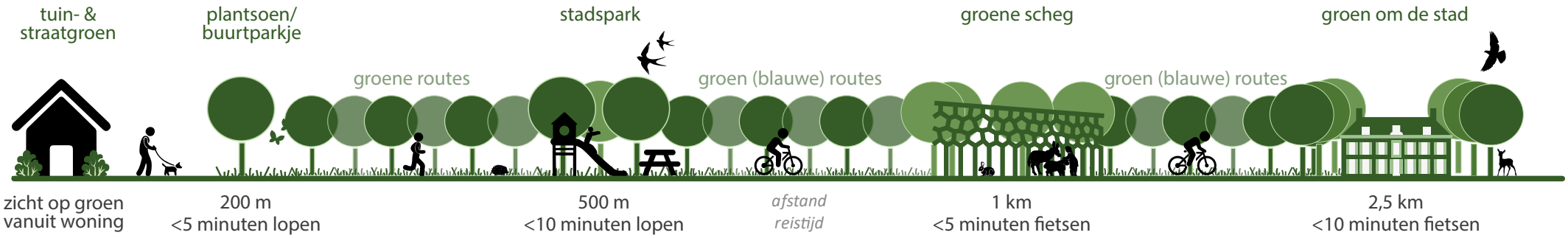
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.



Een divers landschap op alle schaalniveaus

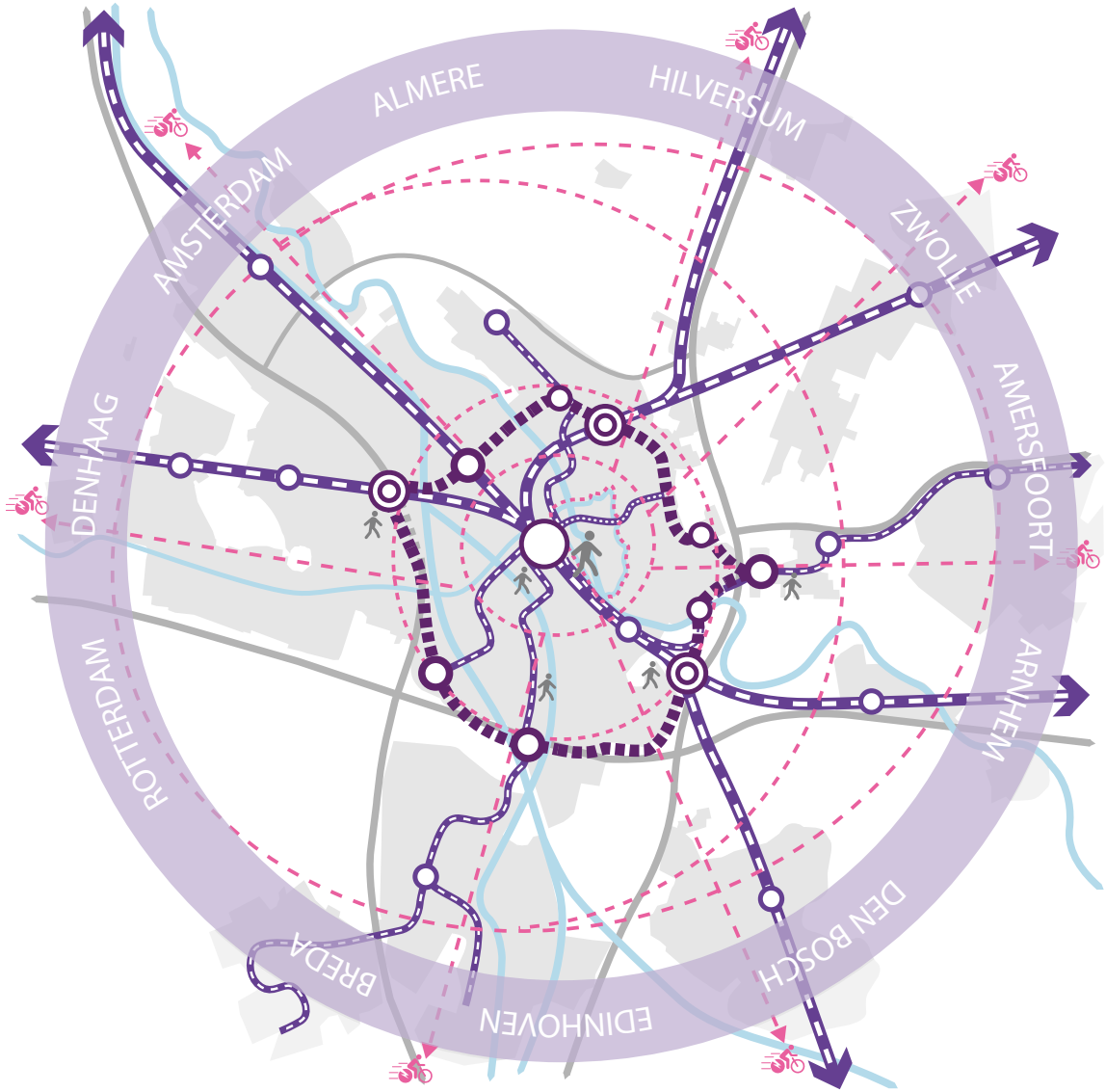


De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

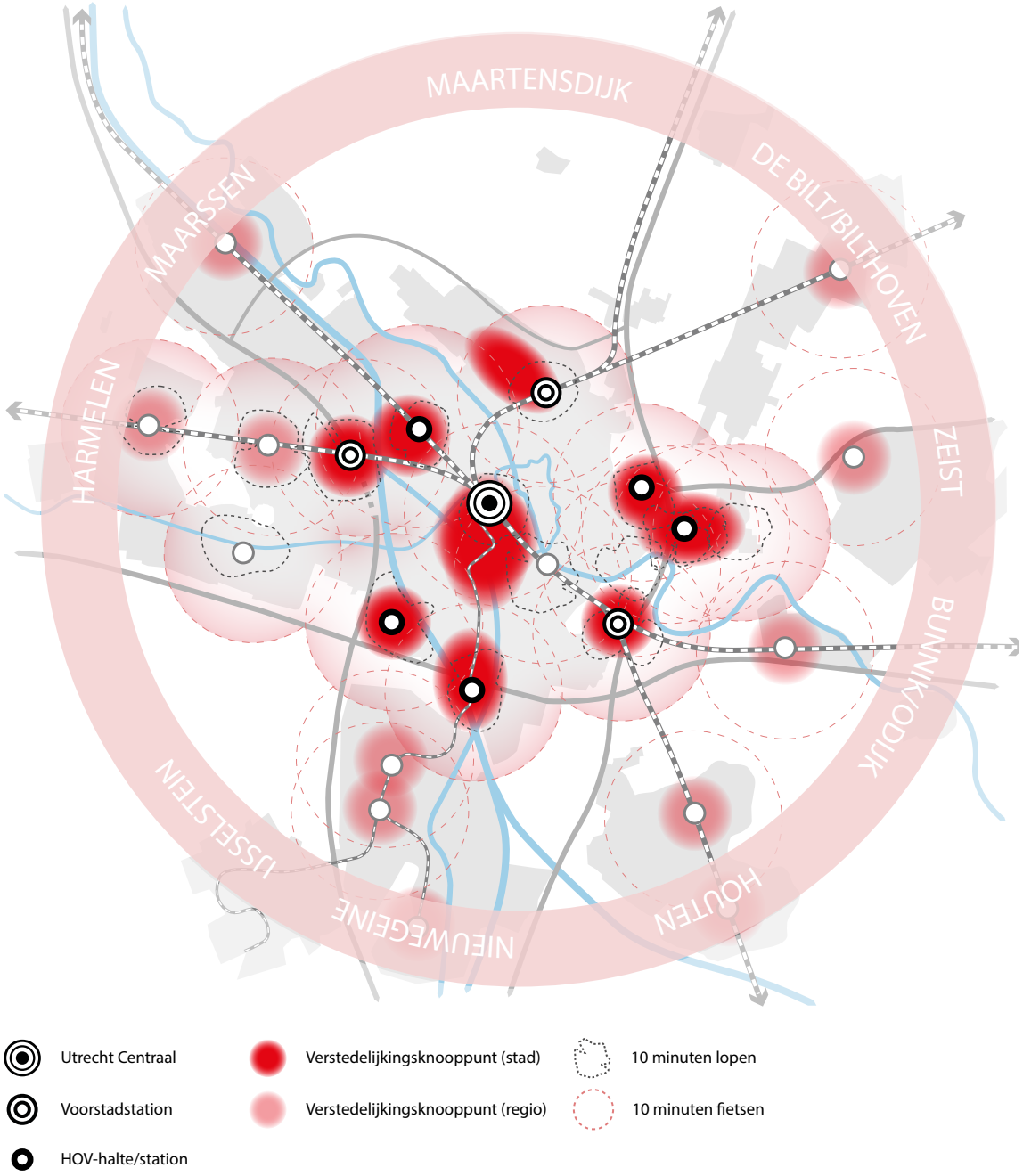
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



De compacte stad

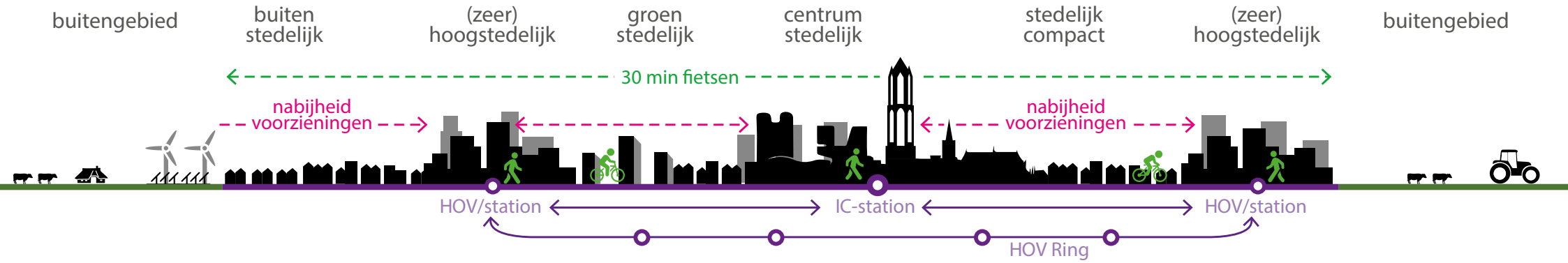
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.



Nieuwe silhouet van de stad



De inclusieve stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



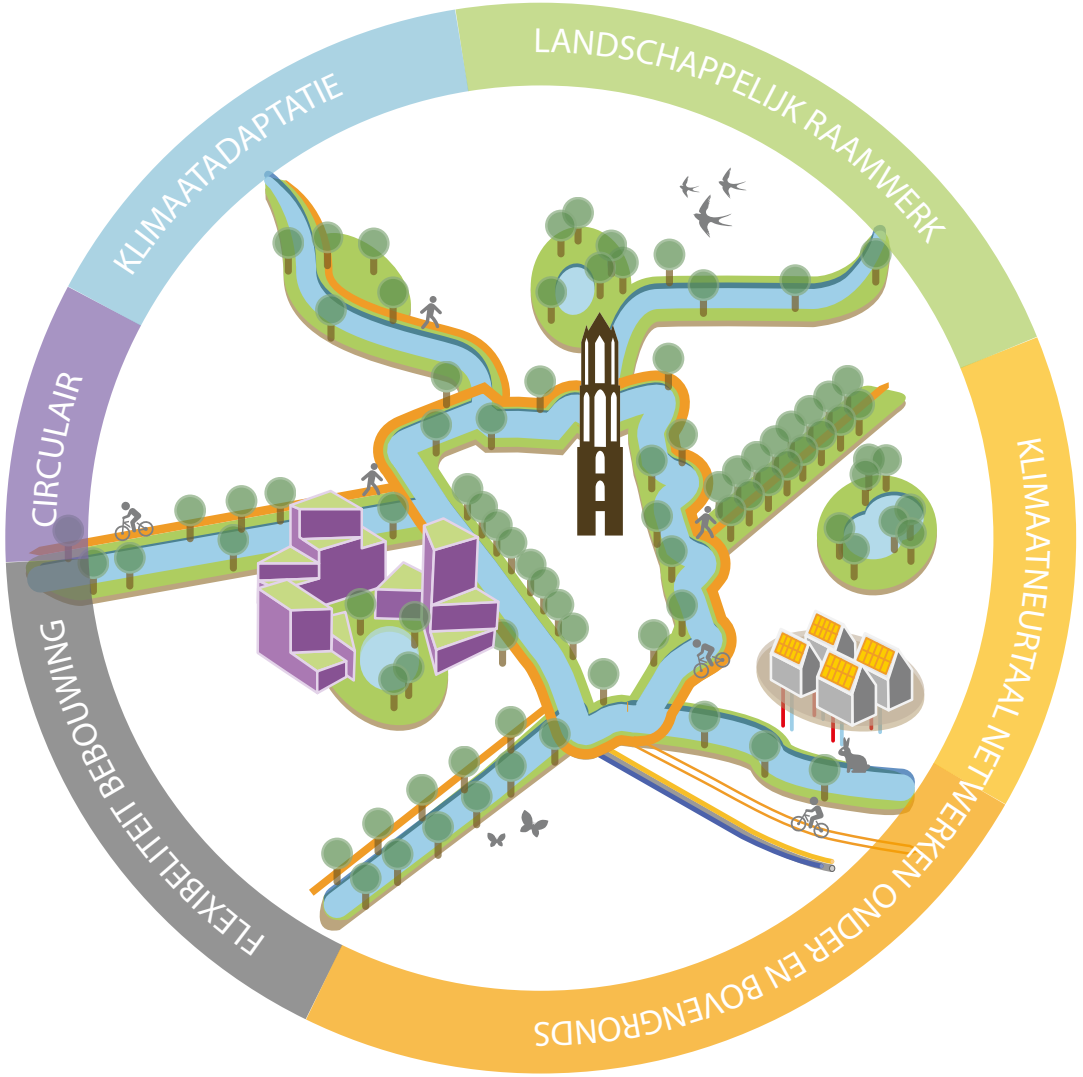
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maakindustrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar. In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

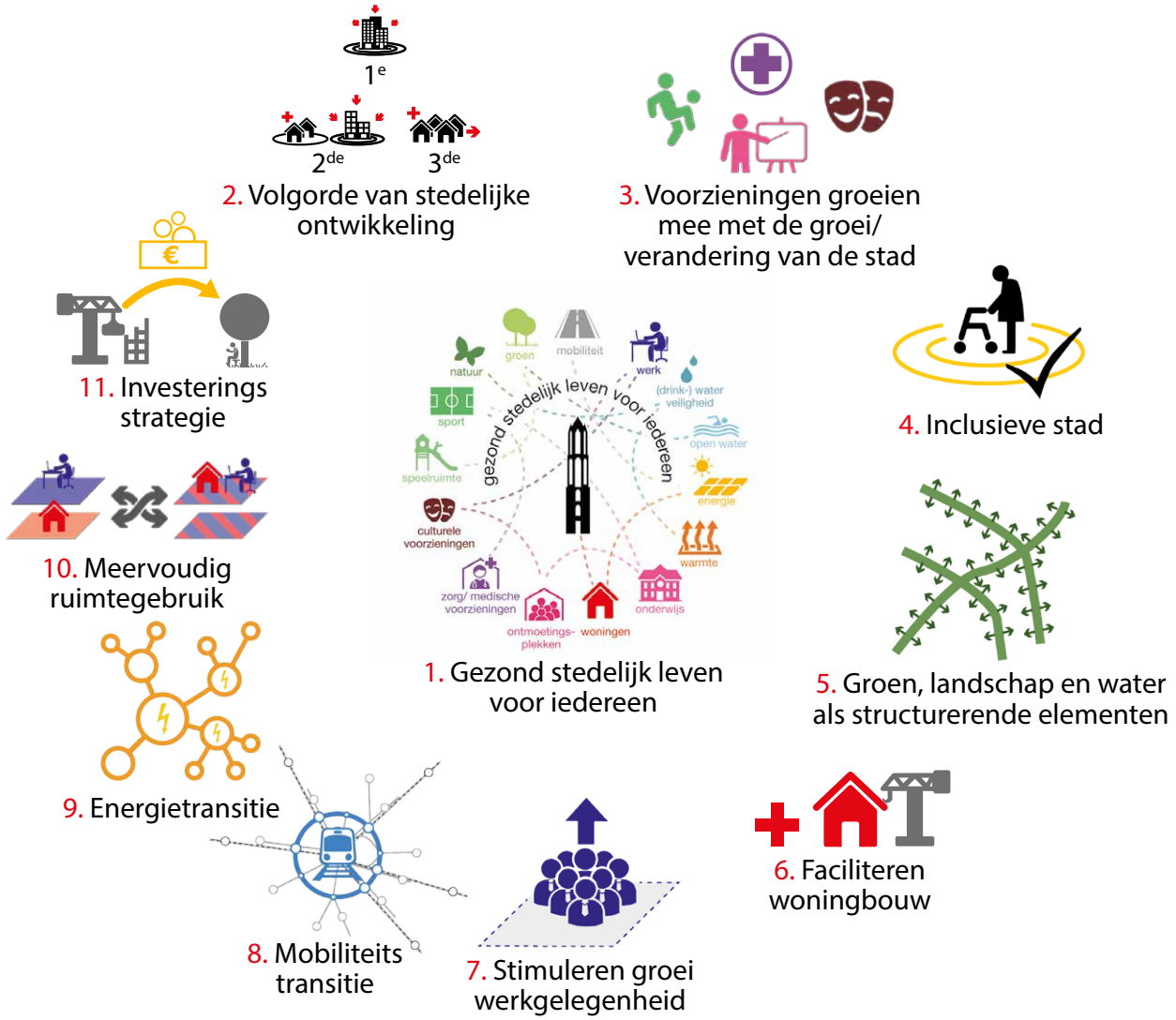
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.



Het gemeentebestuur heeft de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).



11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

Intermezzo

Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



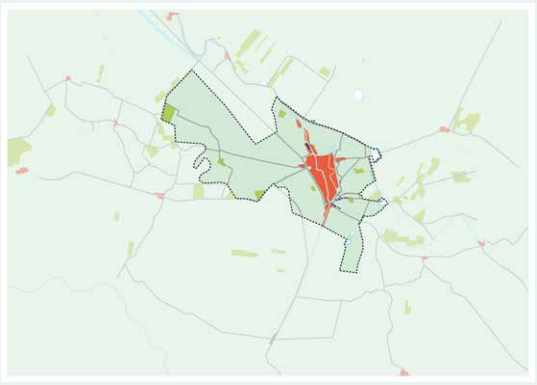
Paardentam Domplein, circa 1900

Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:

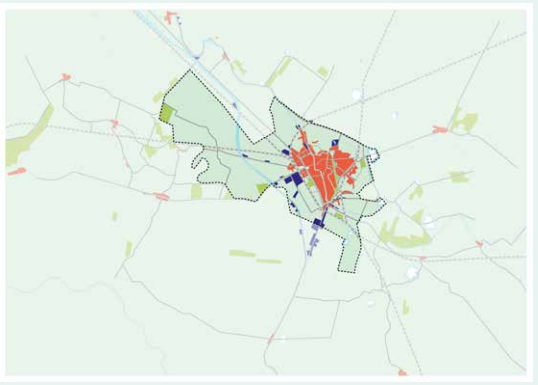
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

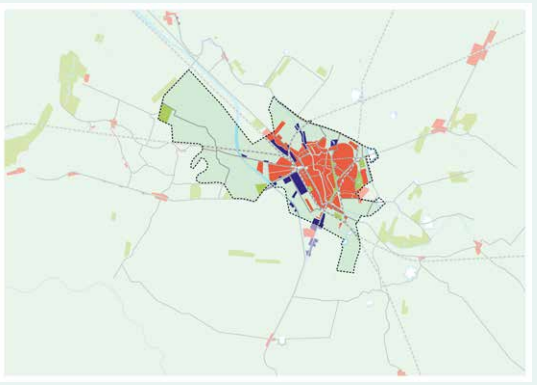
1800



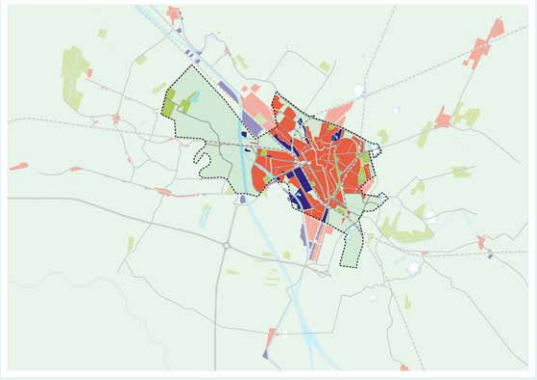
1900



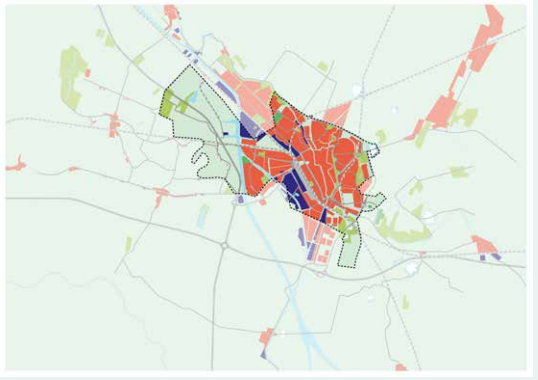
1920



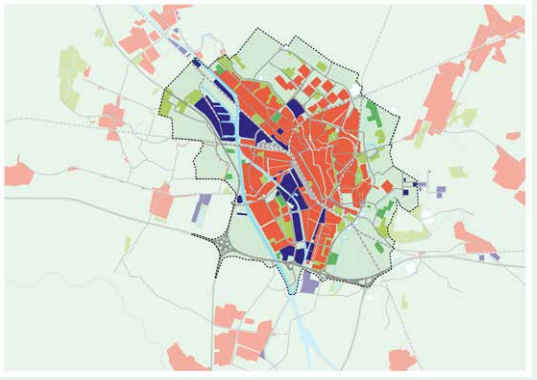
1940



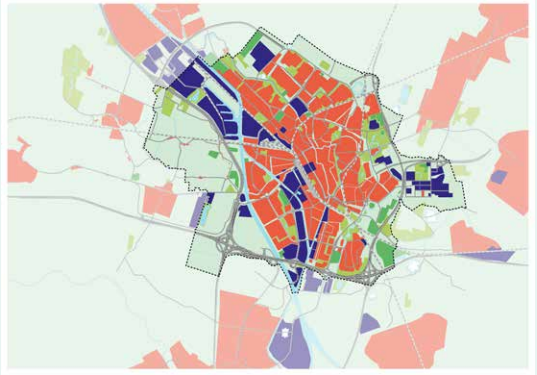
1960



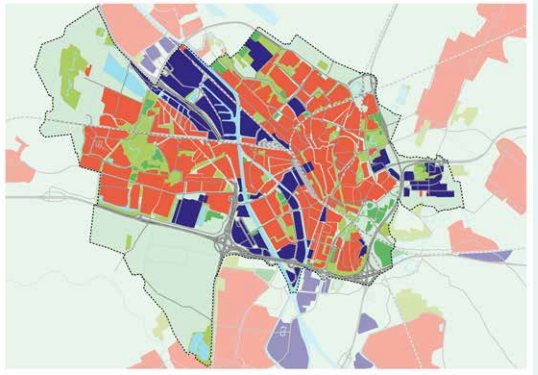
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

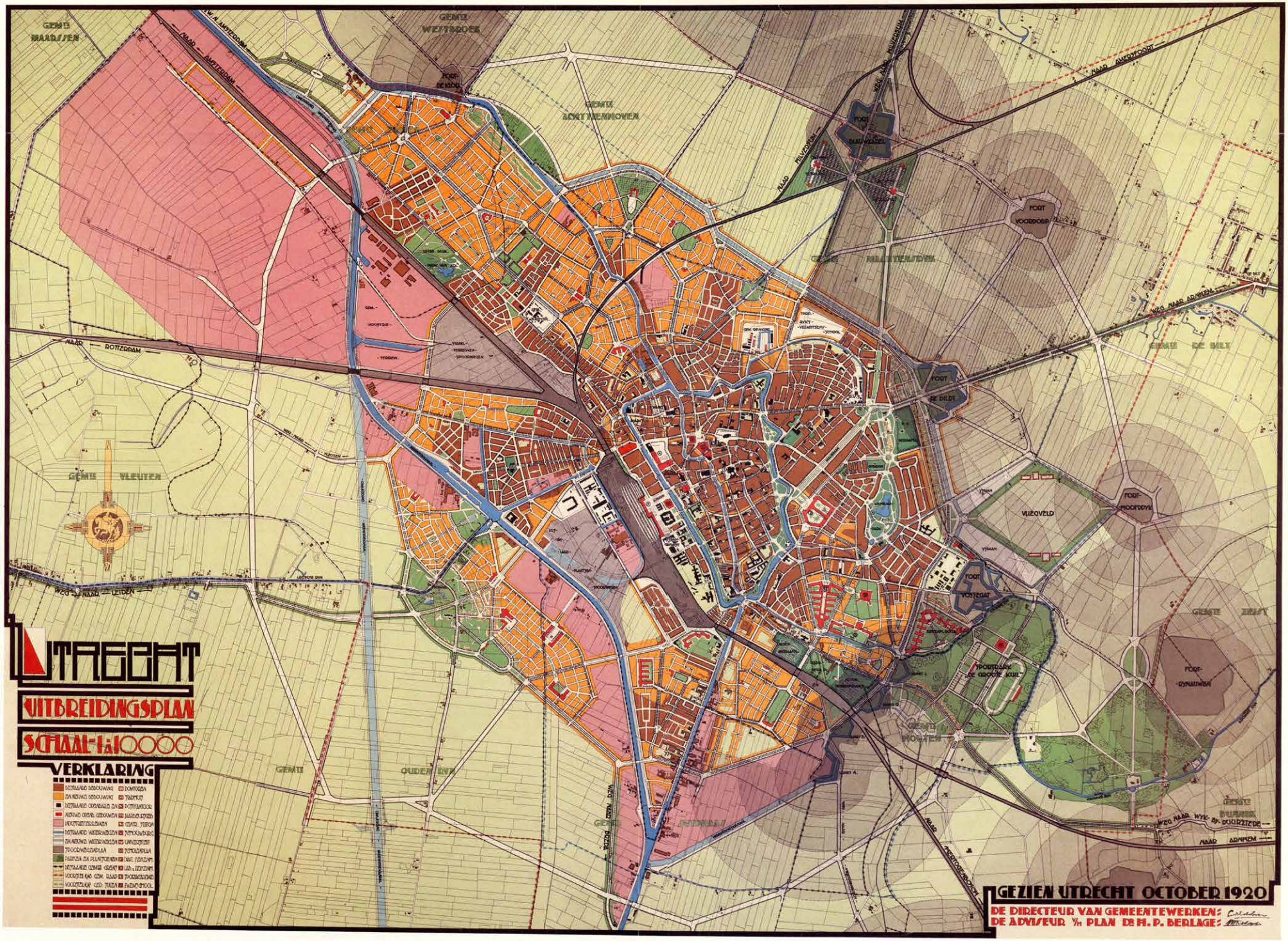
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WESTBROEK
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
FORT DE KOCK
FORT VOORBERG
FORT DE BILDT
FORT VOSSEGAT
FORT RIJNAUWEN
VLIEGVELD
NAAR AMSTERDAM
NAAR ROTTERDAM
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
NAAR UTRECHT

3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.





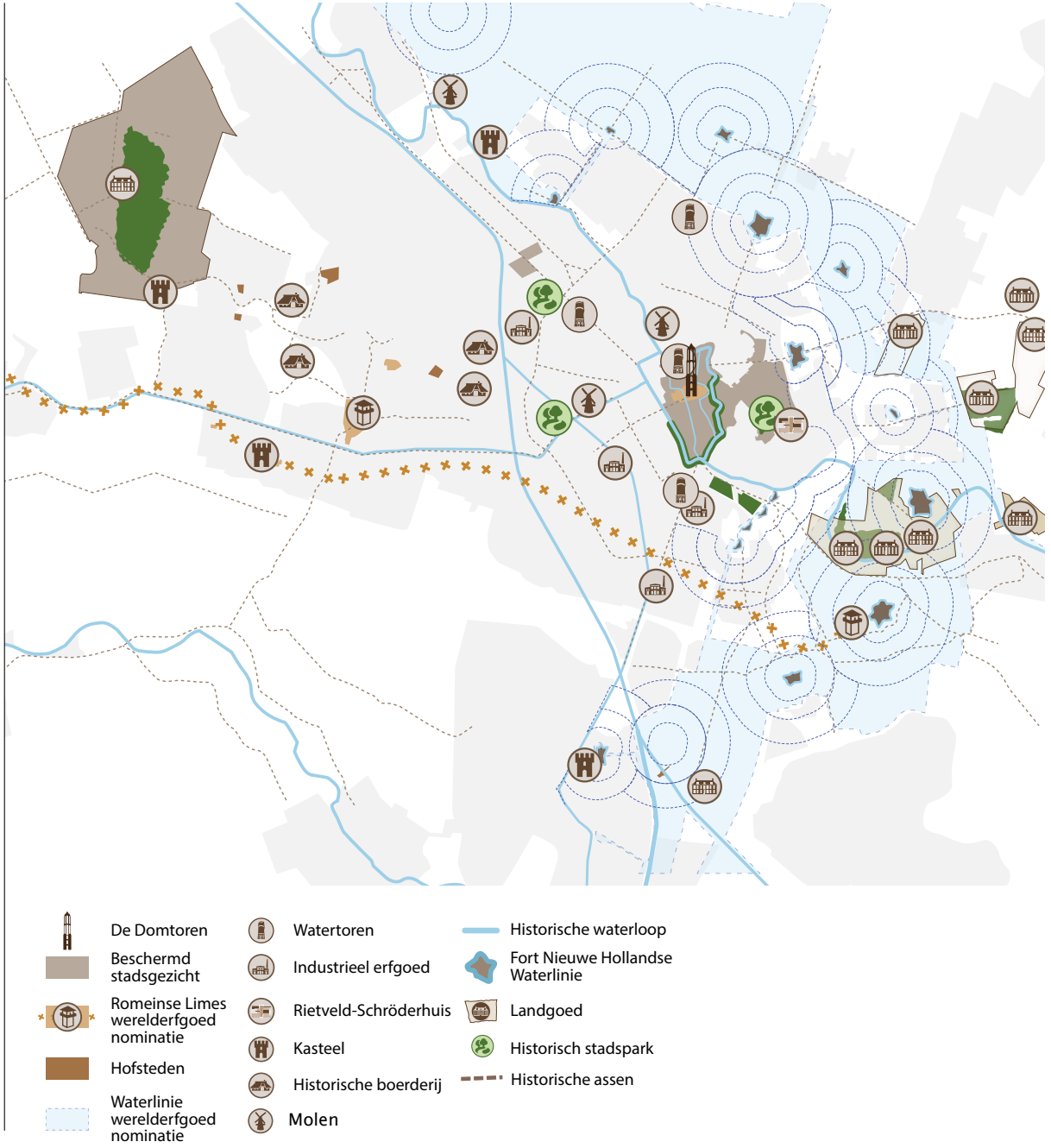






Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



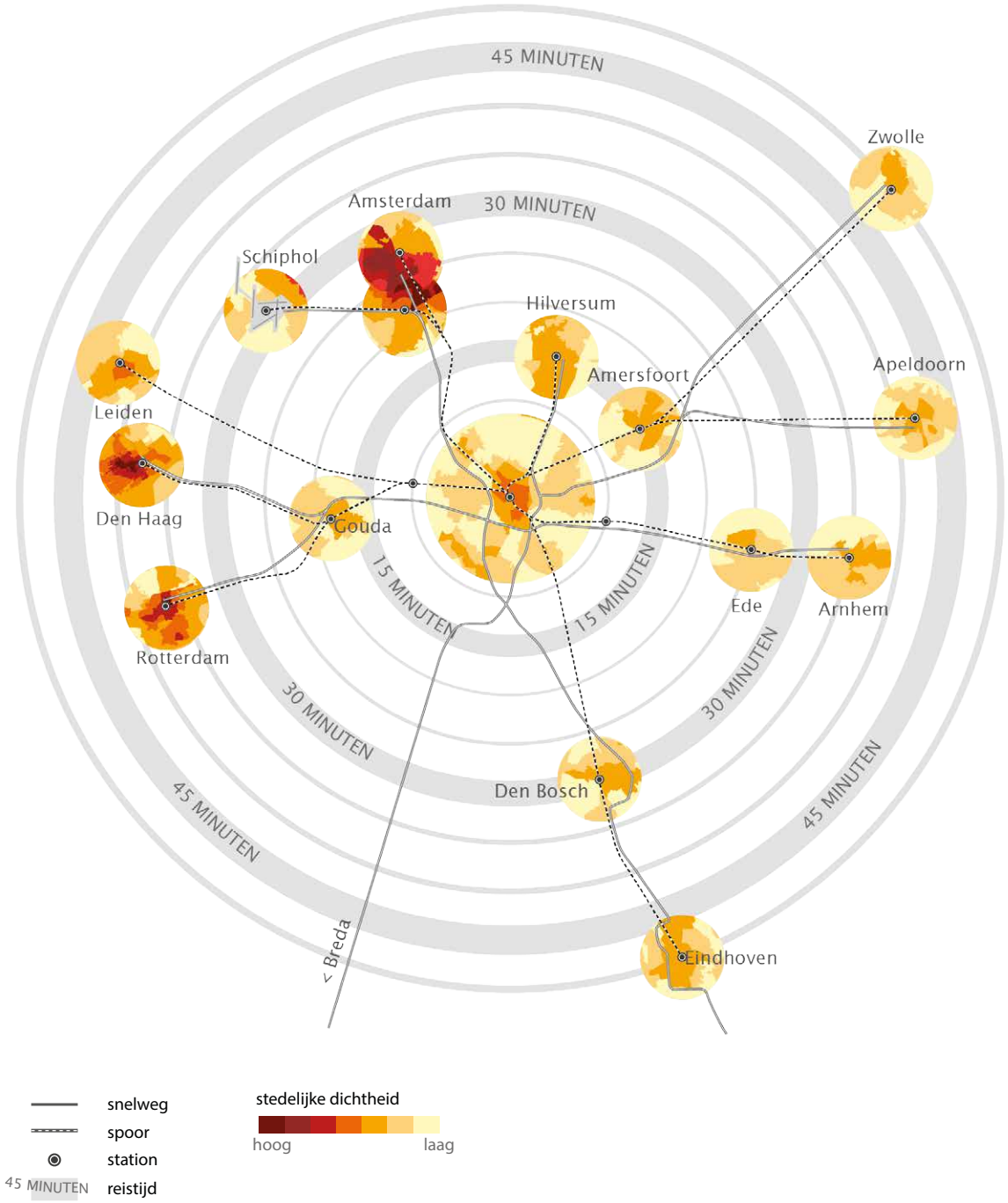
Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



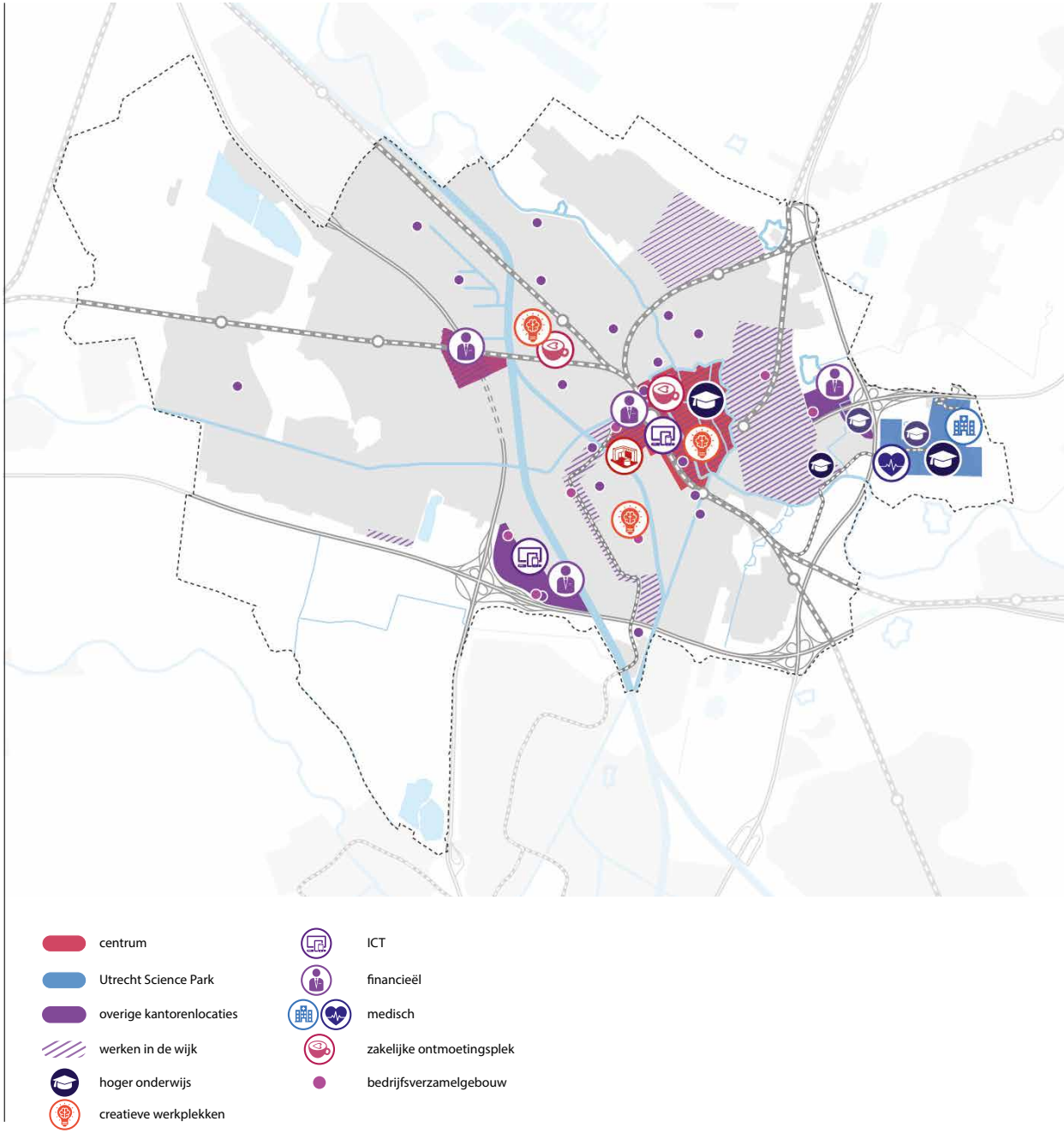
Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



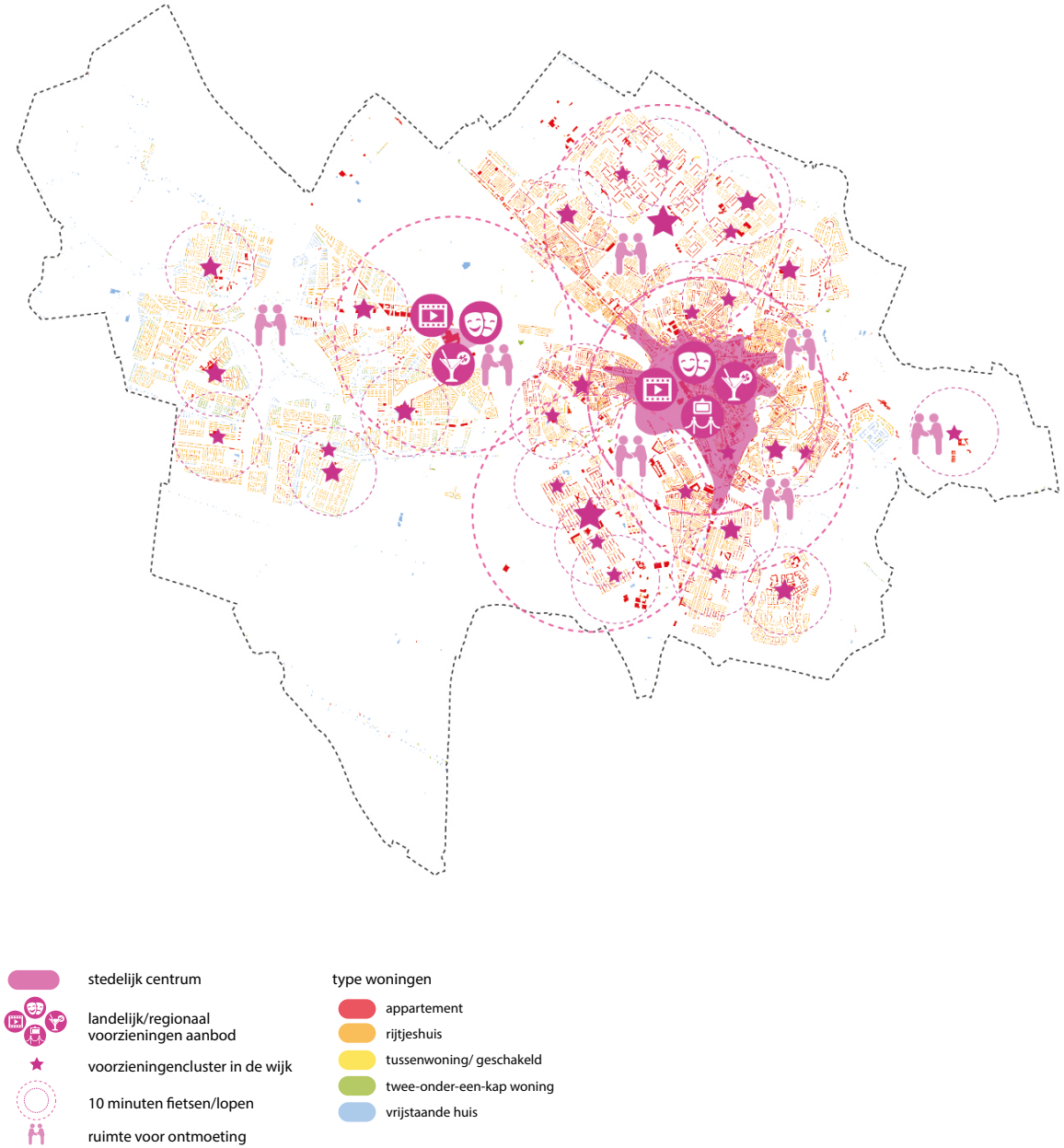
Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

4.1 Samenleving

4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

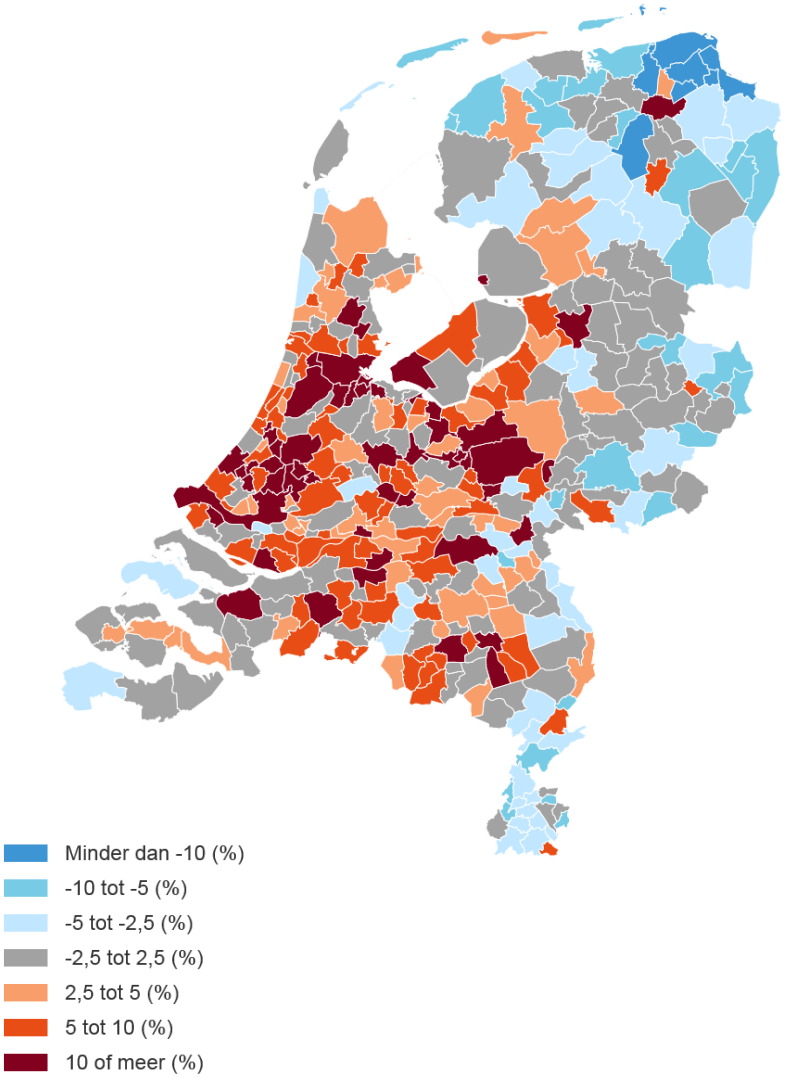
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.



De 17 sustainable development goals van de VN

4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.



Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)

4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

4.2 Gebruik

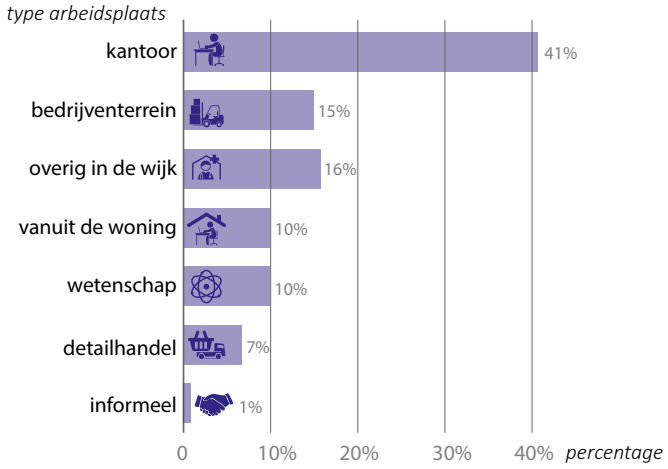
4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.



Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)

4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg[30].

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

4.3 Natuurlijk kapitaal

4.3.1 Klimaatverandering

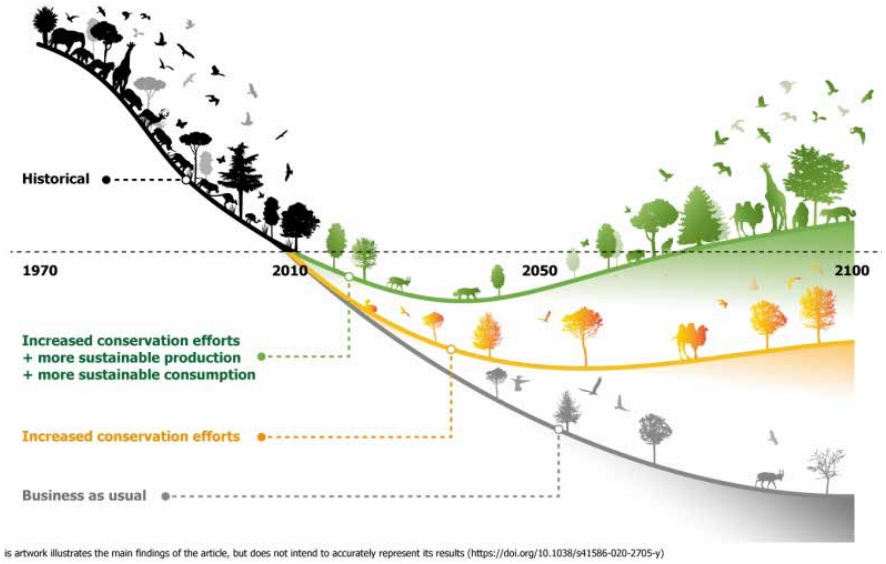


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

4.3.2 Biodiversiteit

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent[40]. Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.



Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.
(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)


2,5

5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



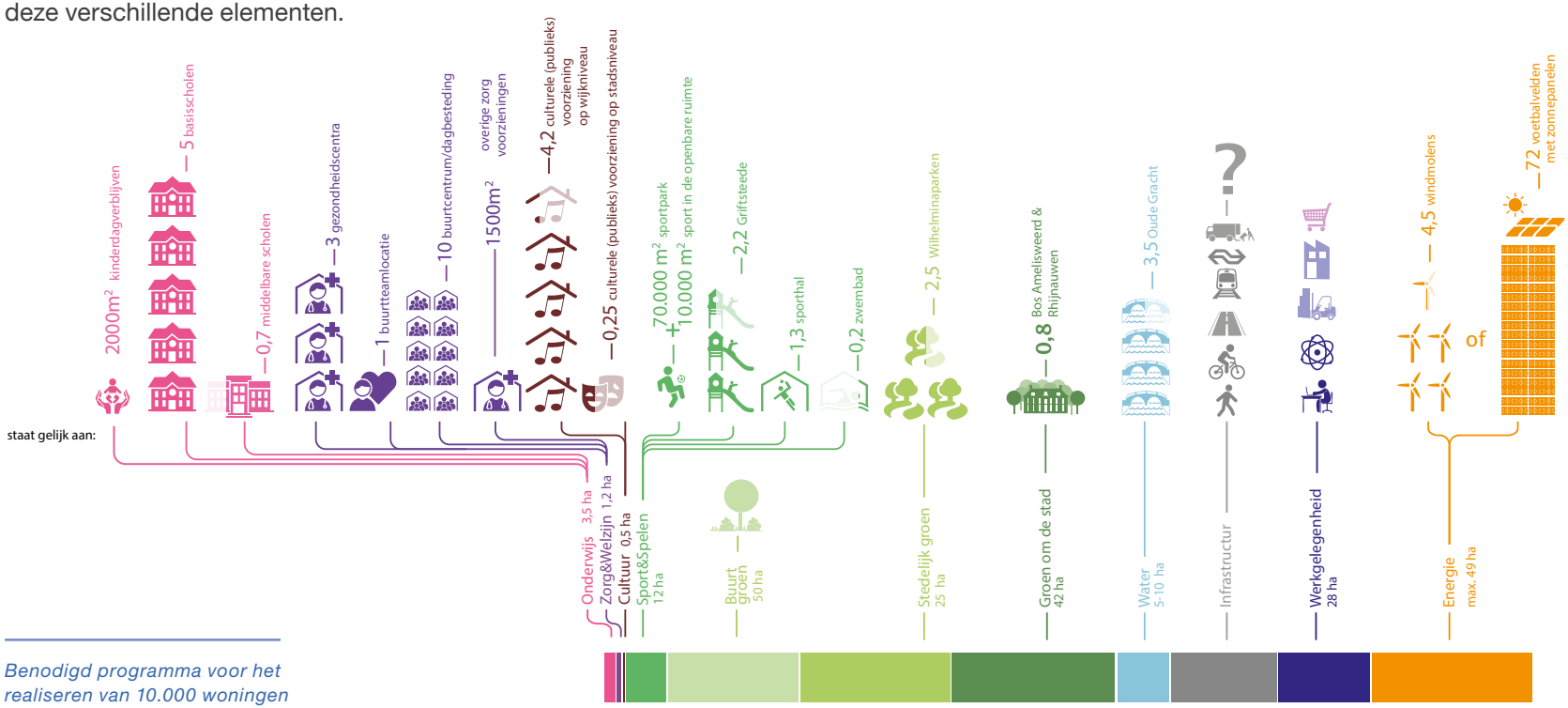
Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.



Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

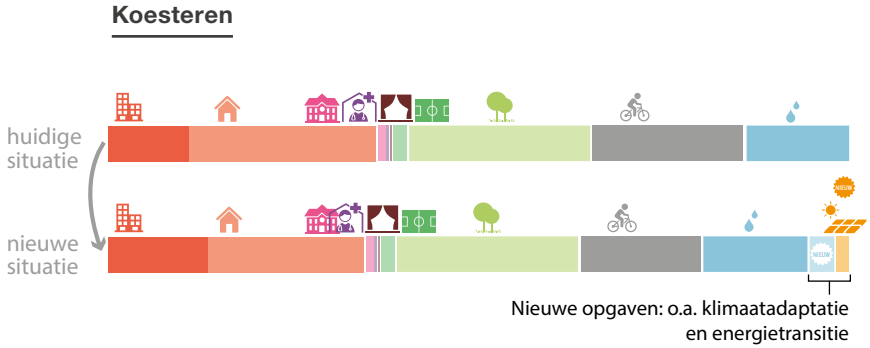
Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



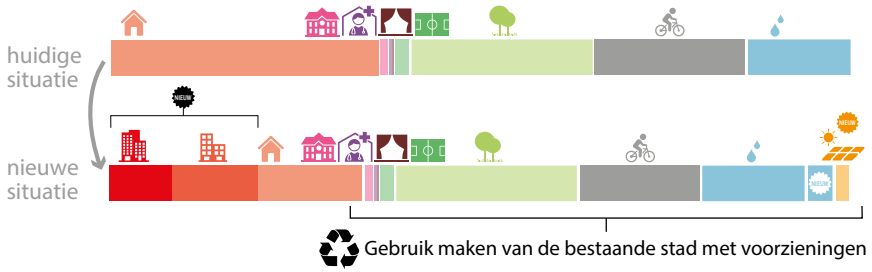
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

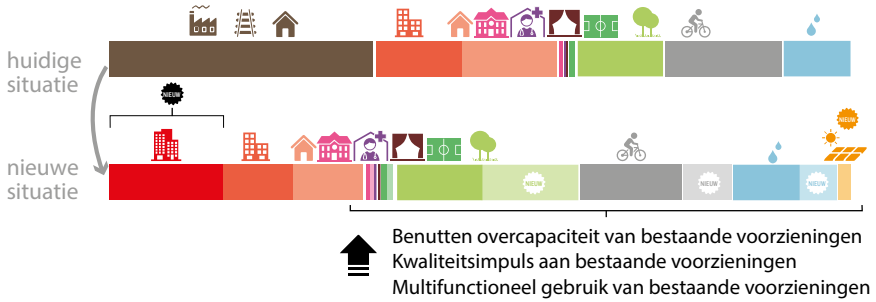
Uitleggen: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

Inbreiden



Transformeren



Uitleggen



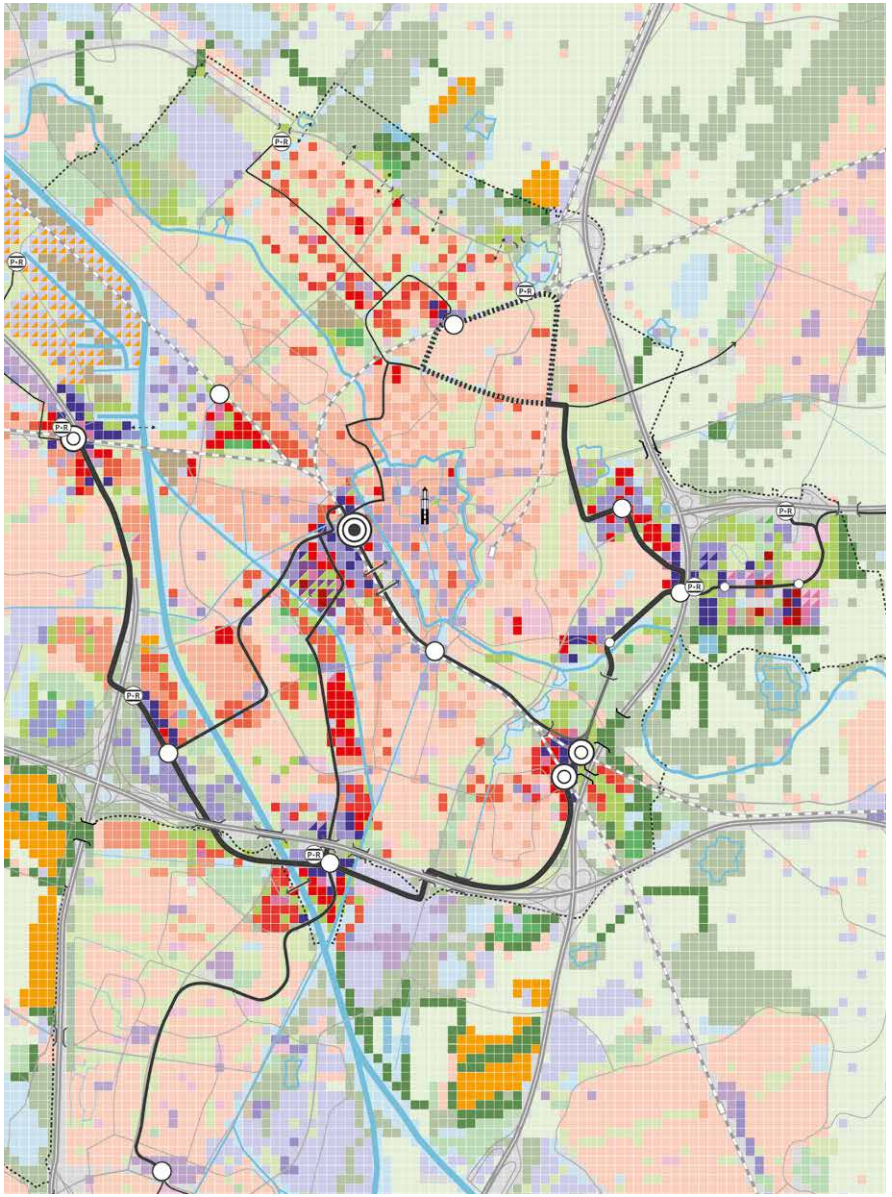
5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



Voorbeeld pixelstudie

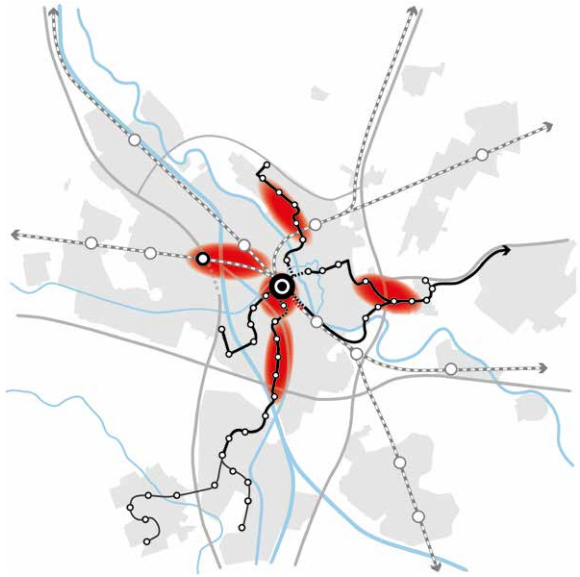
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



Het concentrische model

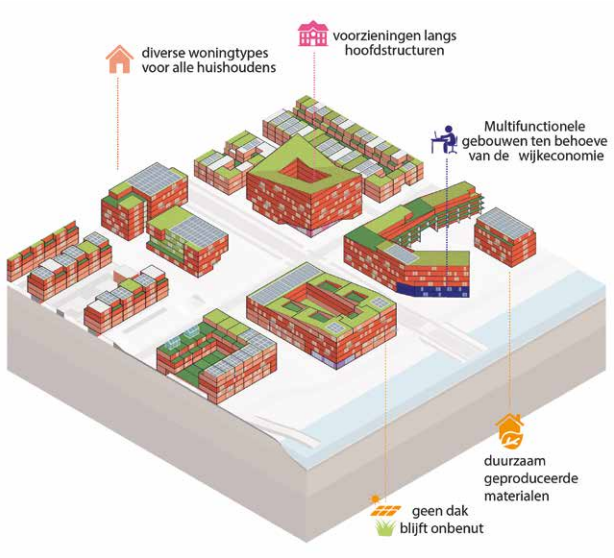


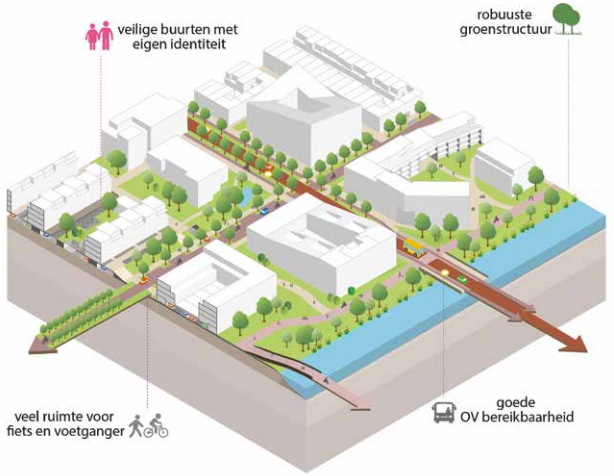
Het polycentrische model



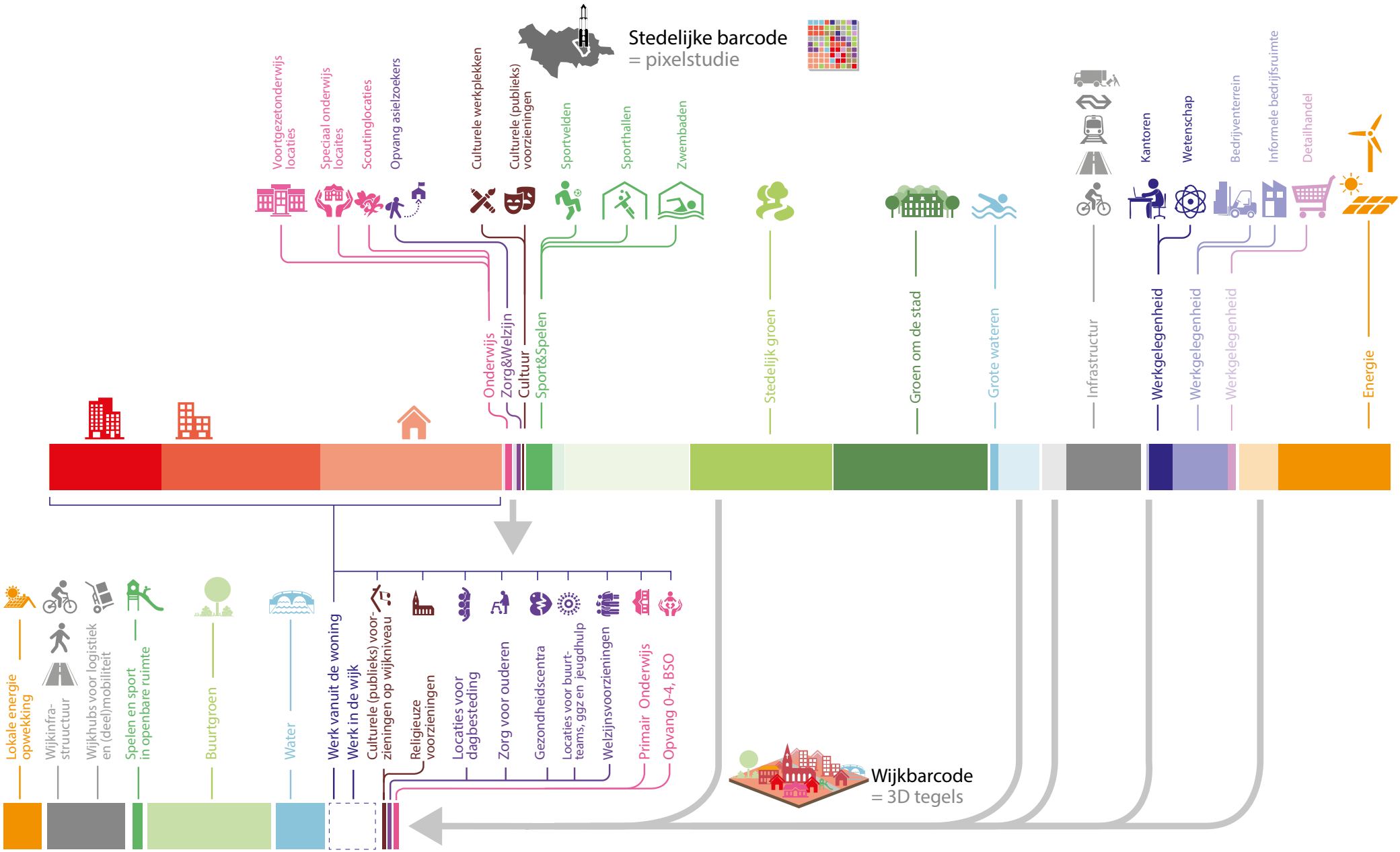
Het excentrische model

Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.





3D-tegels



De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk

5.2 De grote opgaven voor Utrecht

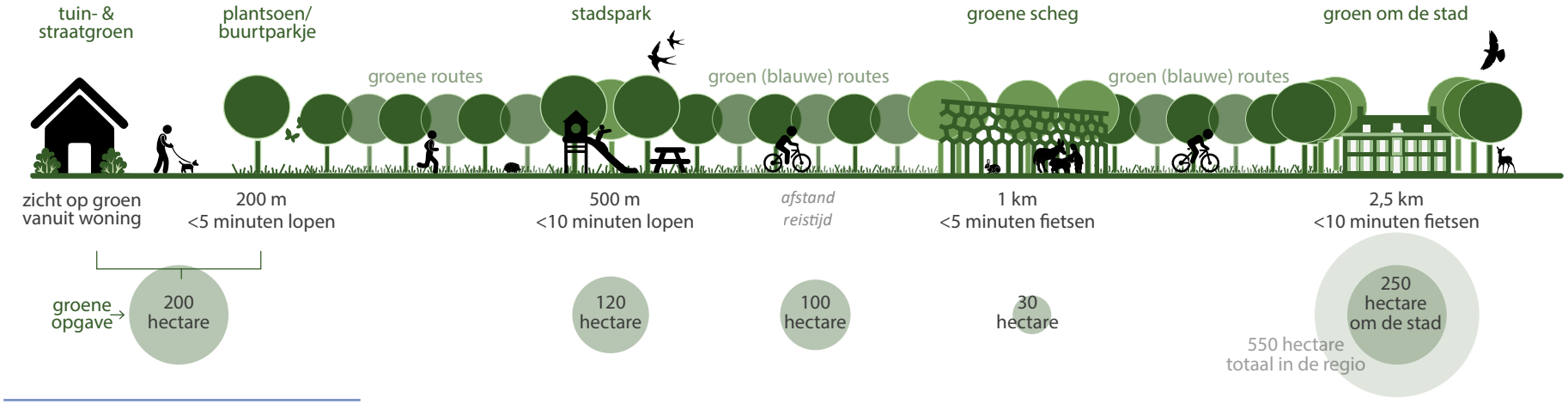
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van



Een divers landschap op alle schaalniveaus

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 m^2 openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 m^2 groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

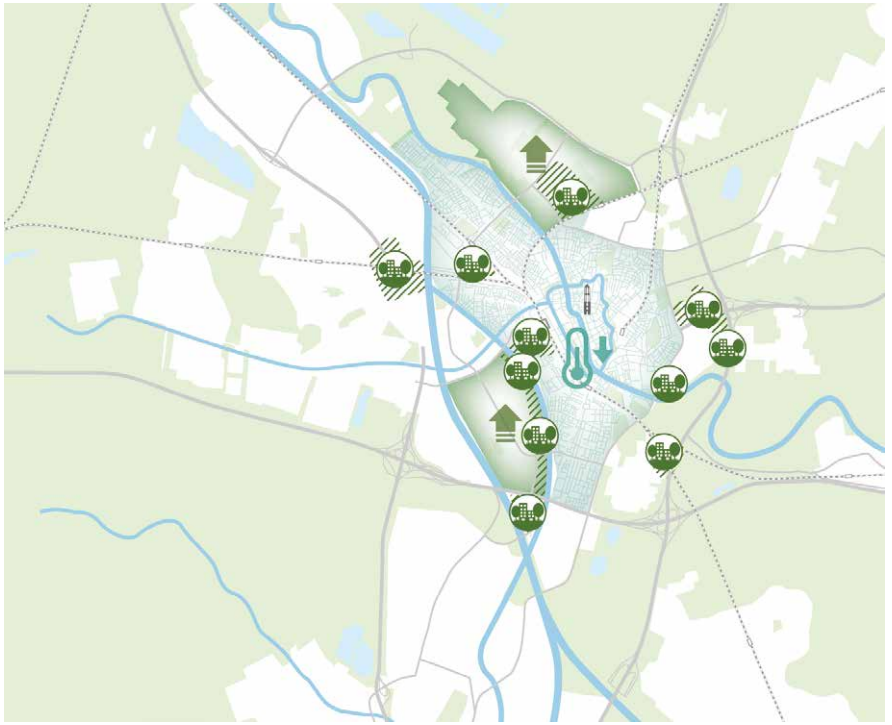
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

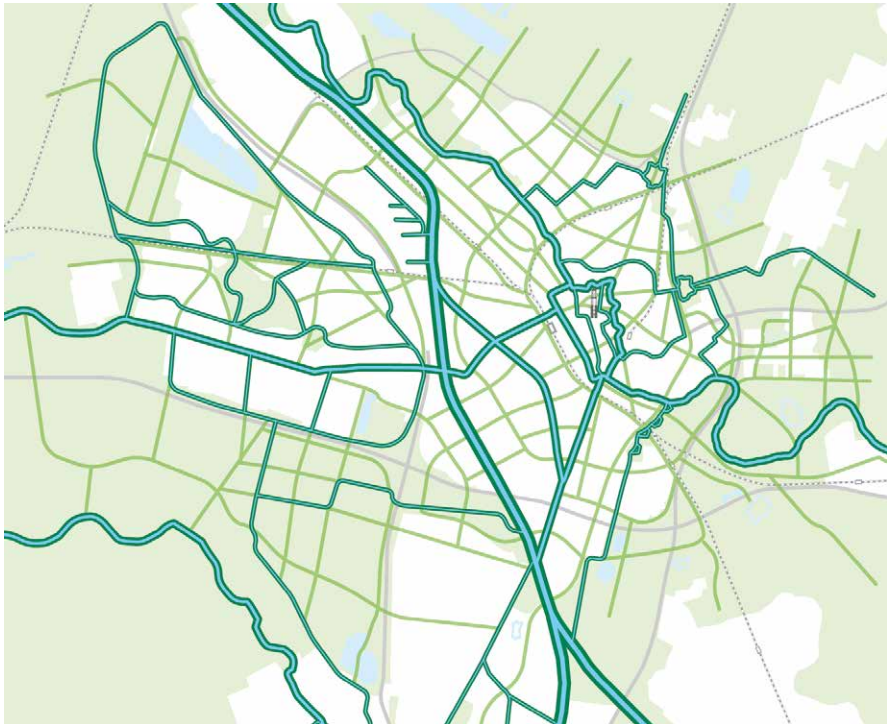
vergroening/verkoeling groenarme wijk

Impressie van mogelijkheden voor extra groen

Schaalniveau 2: Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

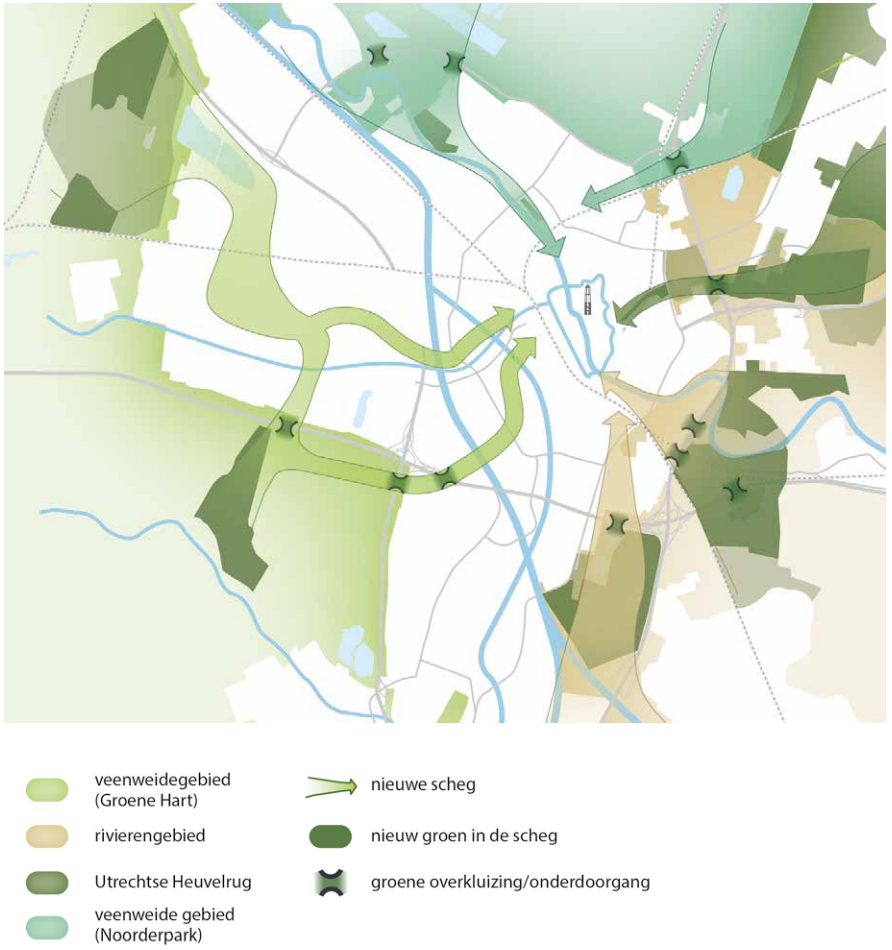


Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



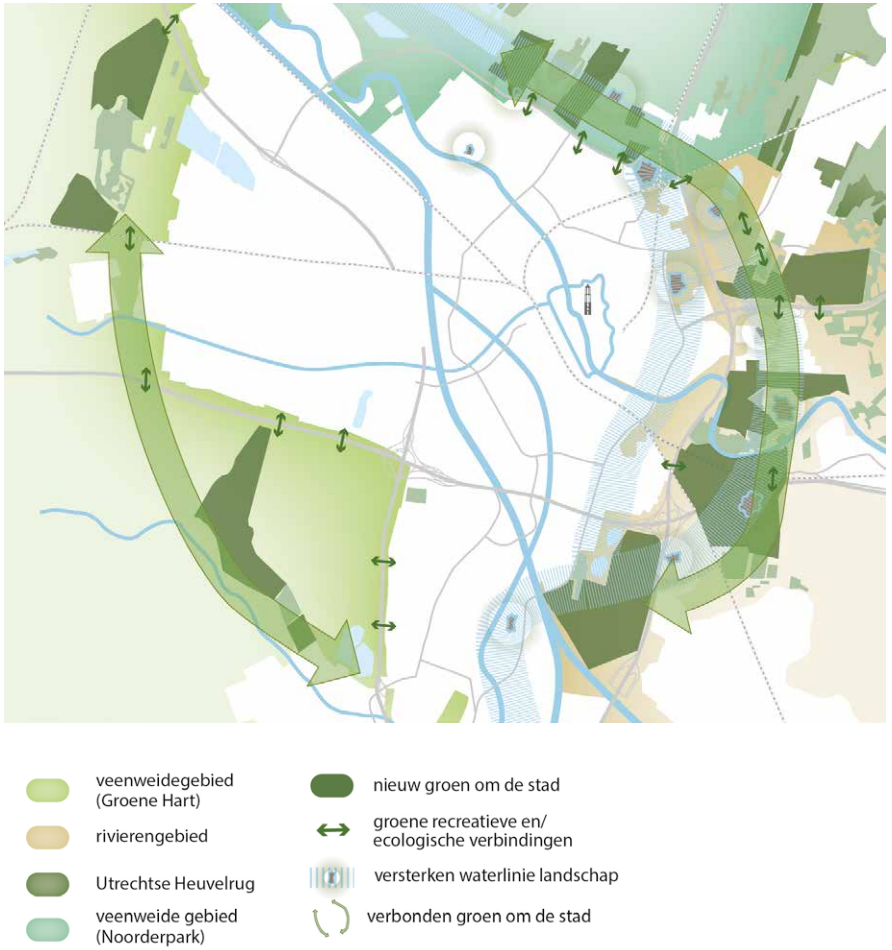
Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



Schaalniveau 5: Groen om de stad

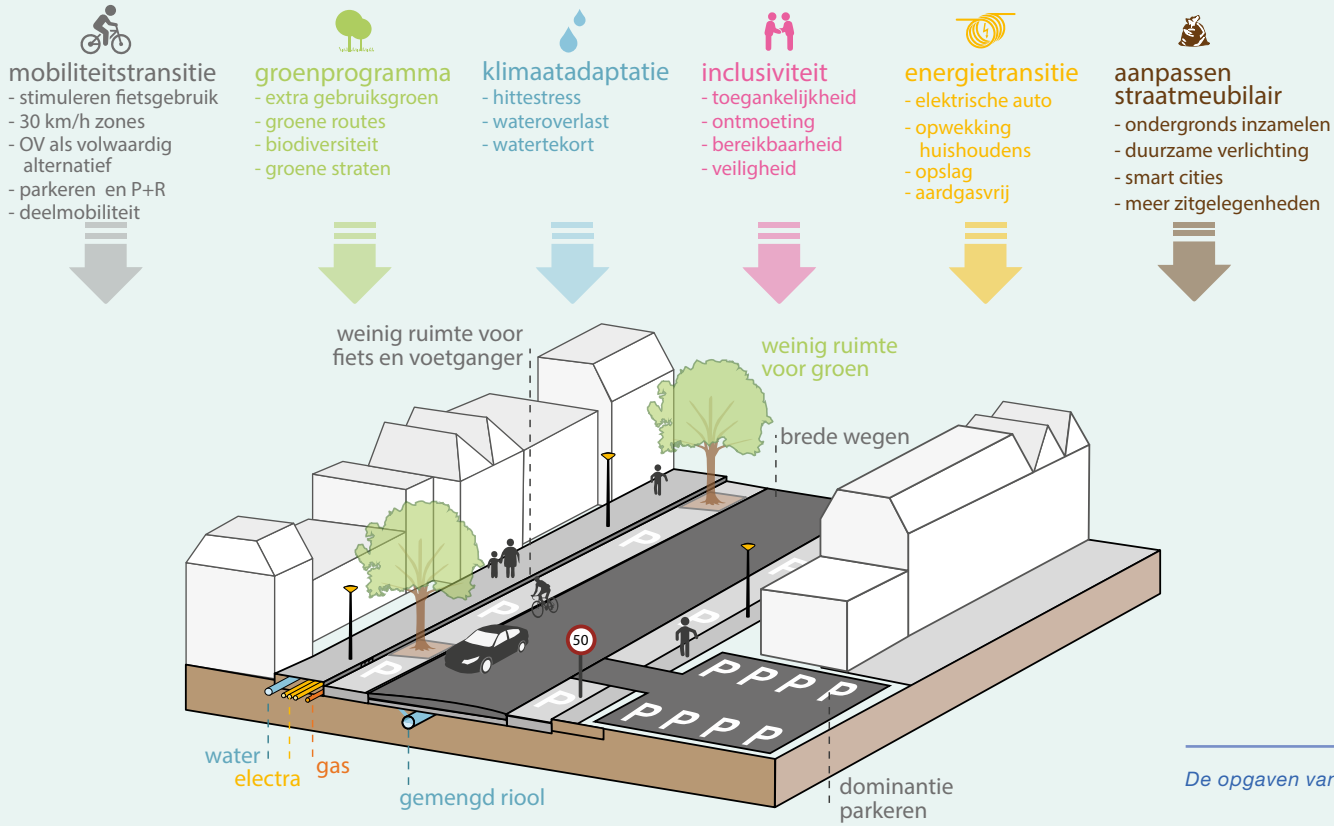
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

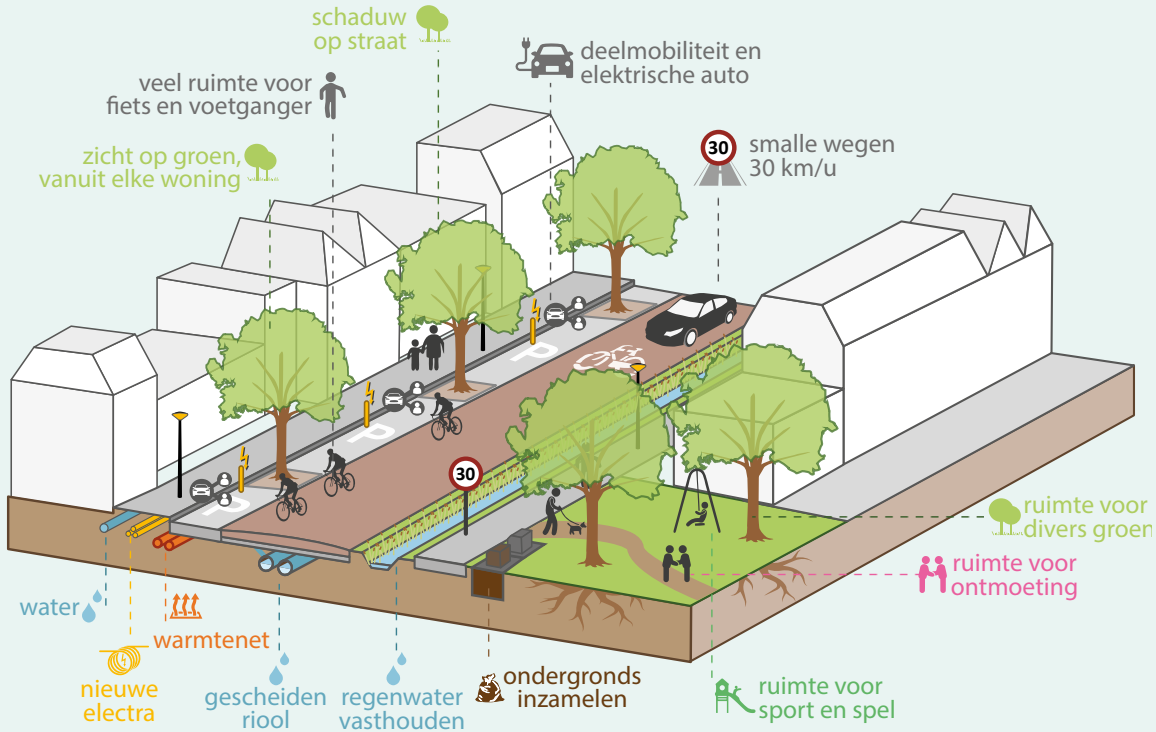


De opgaven van de openbare ruimte

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.



Principes toekomstige openbare ruimte

5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen.
Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken.
Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald.
De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

Woonmilieus

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

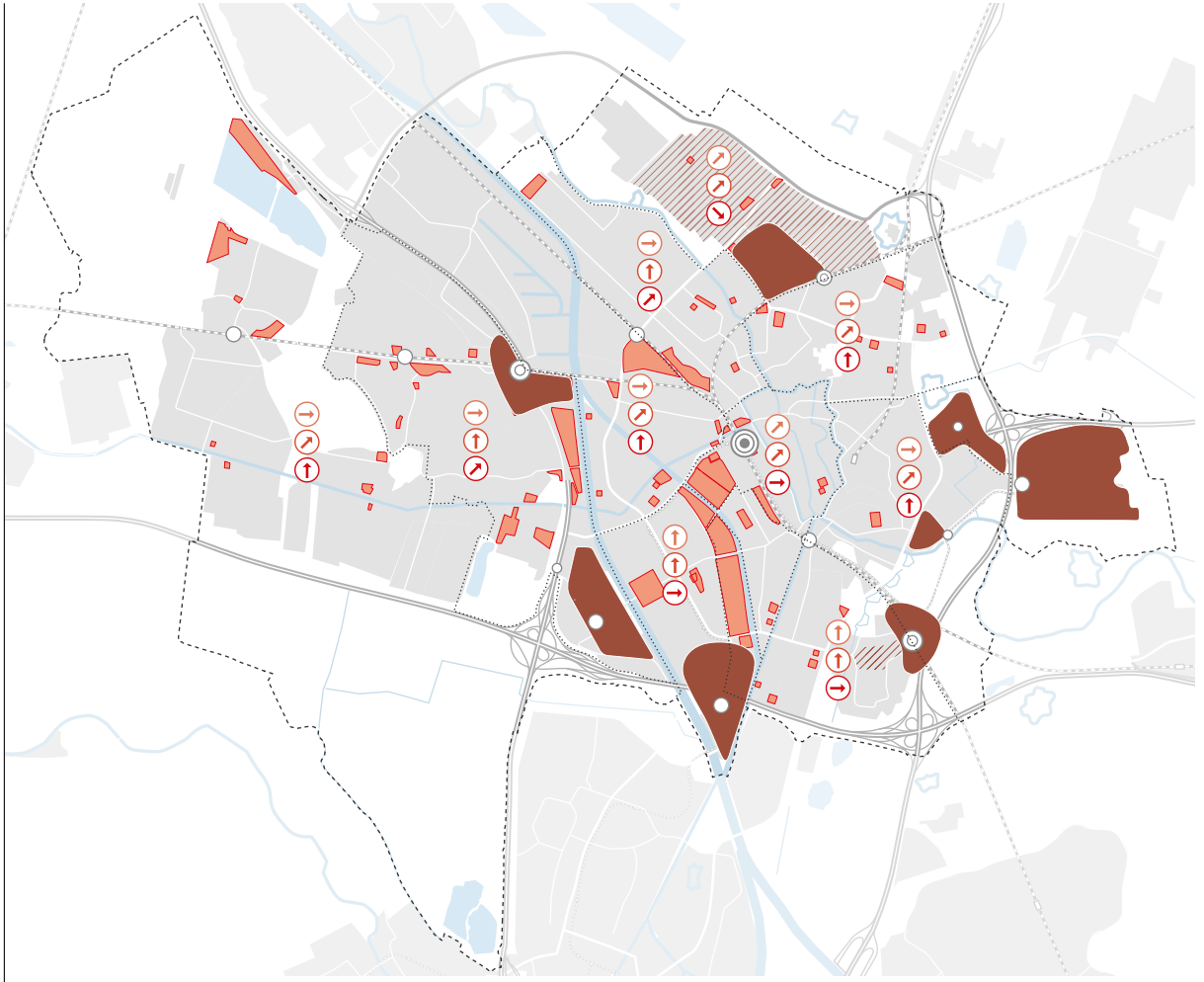
Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.



Woningbouwlocaties

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

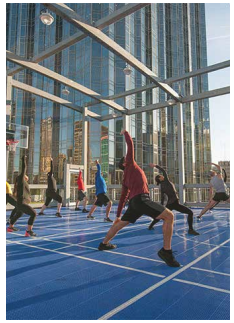
Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

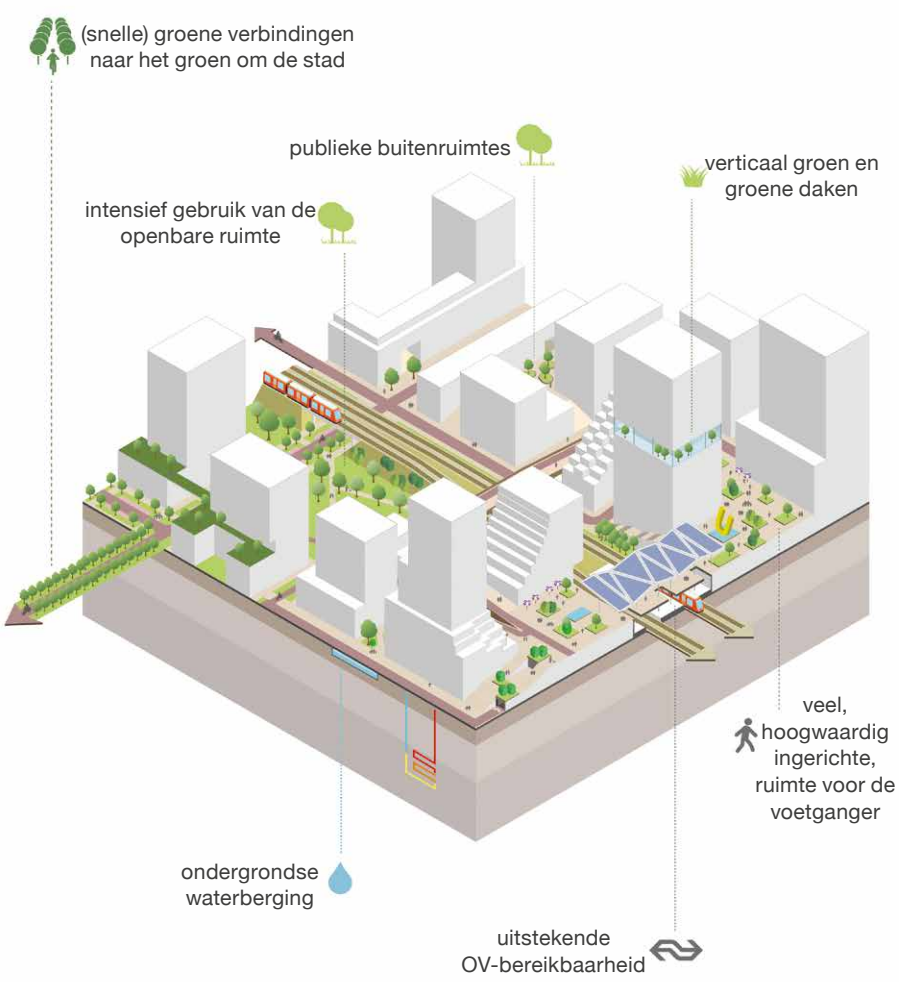


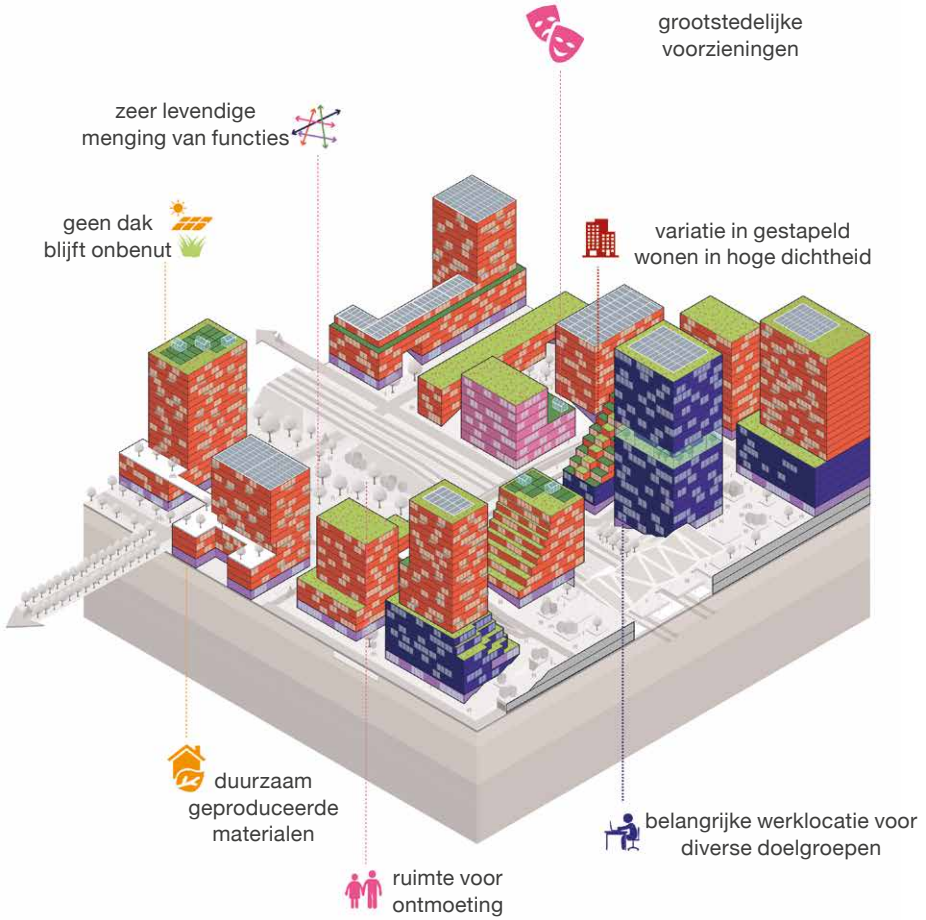







Centrum stedelijk: centrumgebied





Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

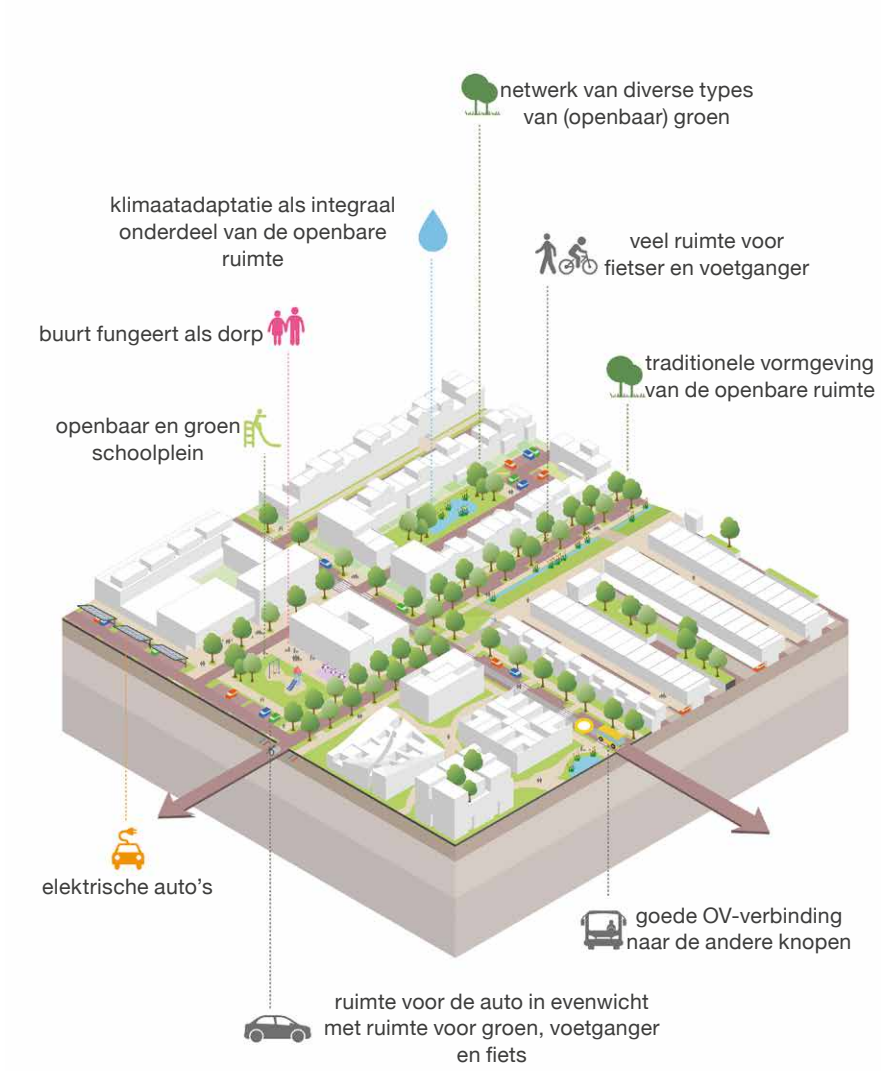


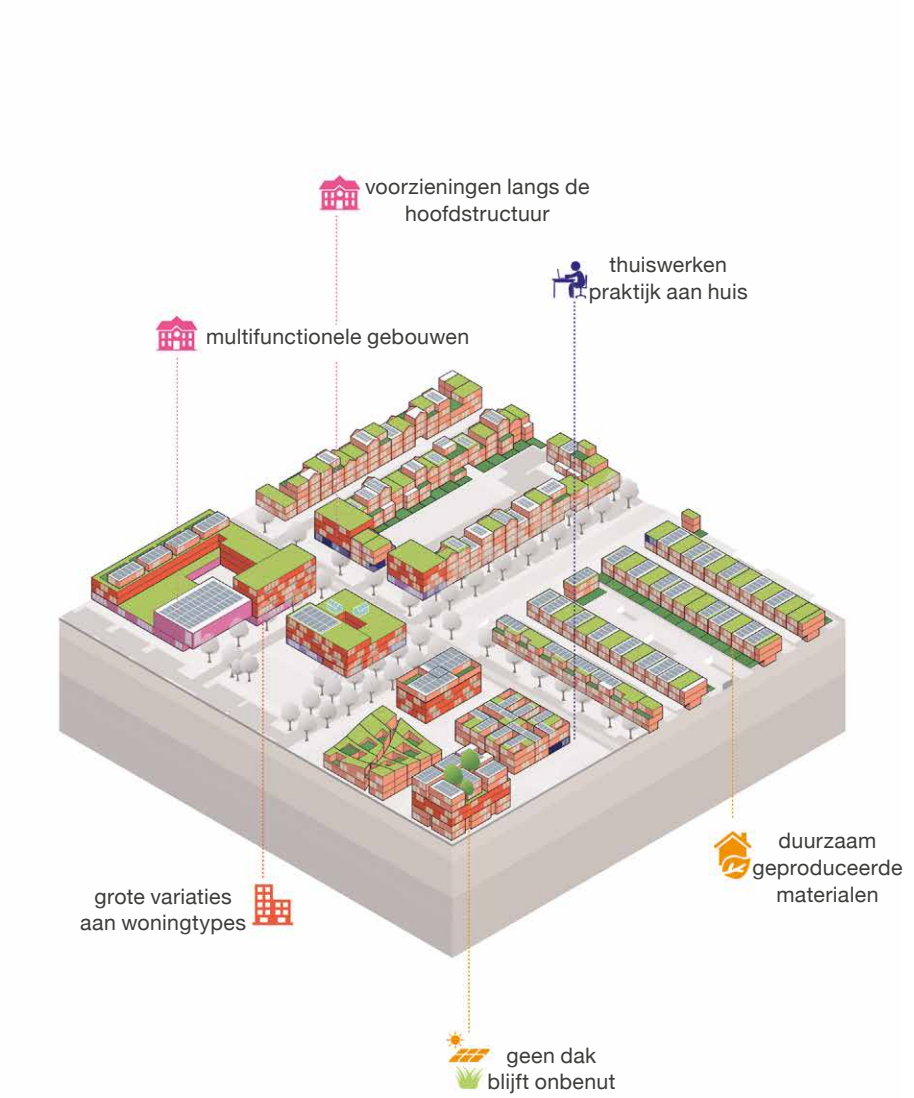






Centrum stedelijk: traditionele wijk



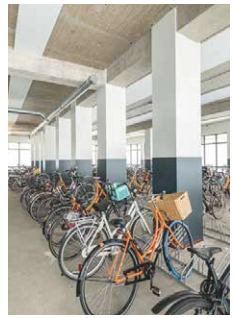


Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

De nieuwe wijk is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



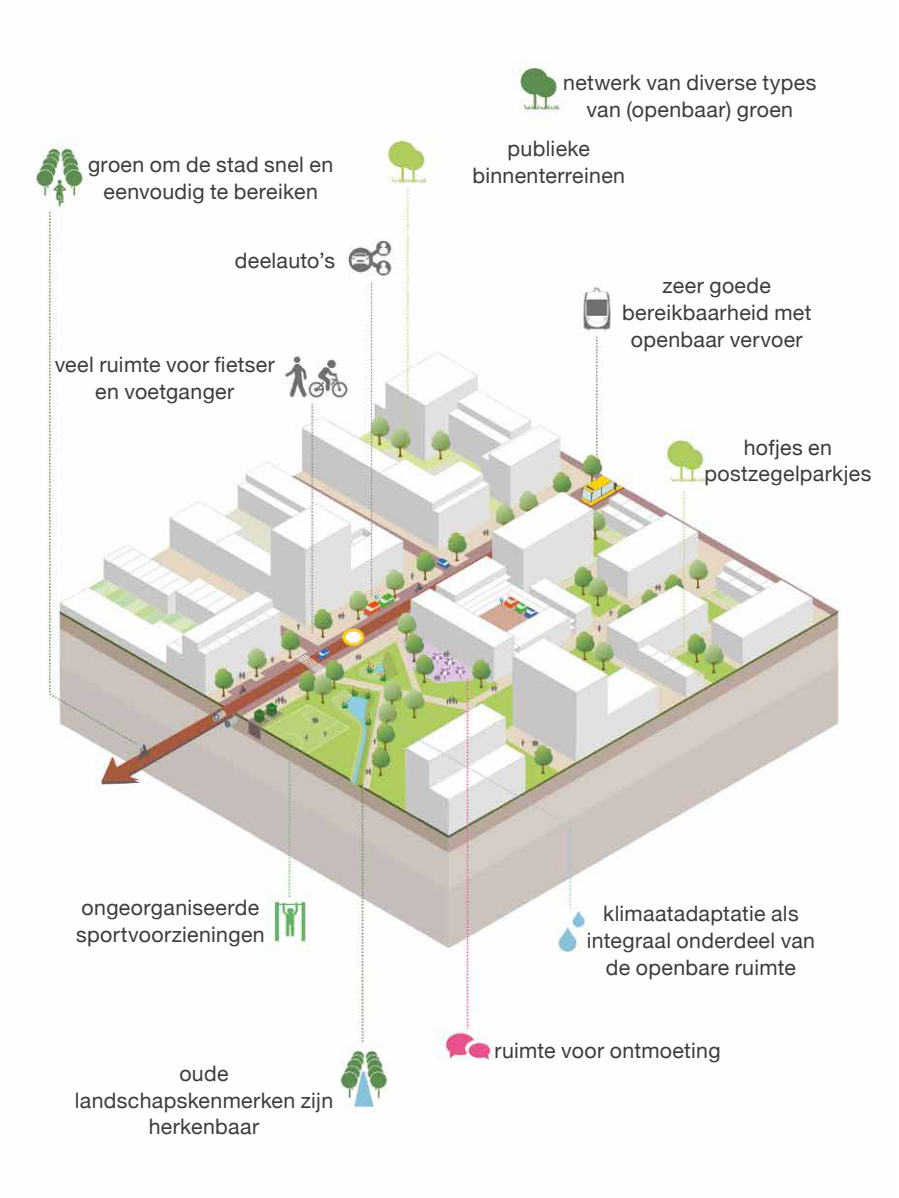


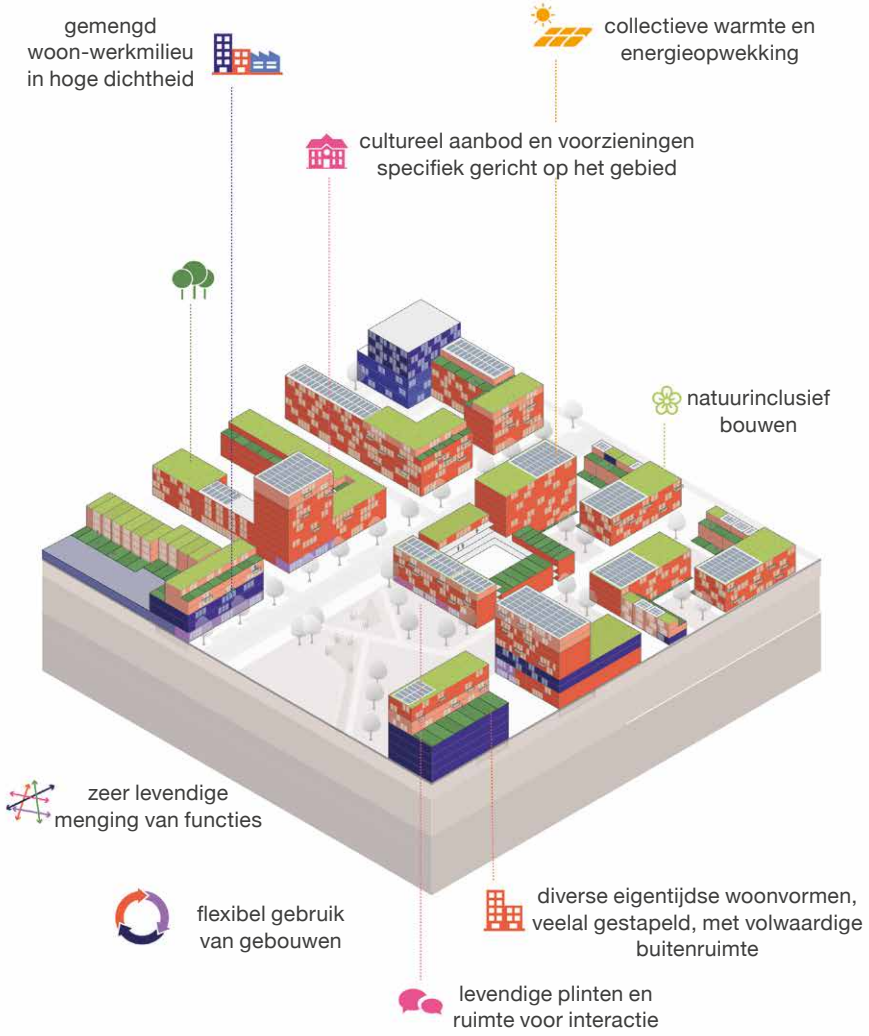







Centrum stedelijk: de nieuwe wijk





Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



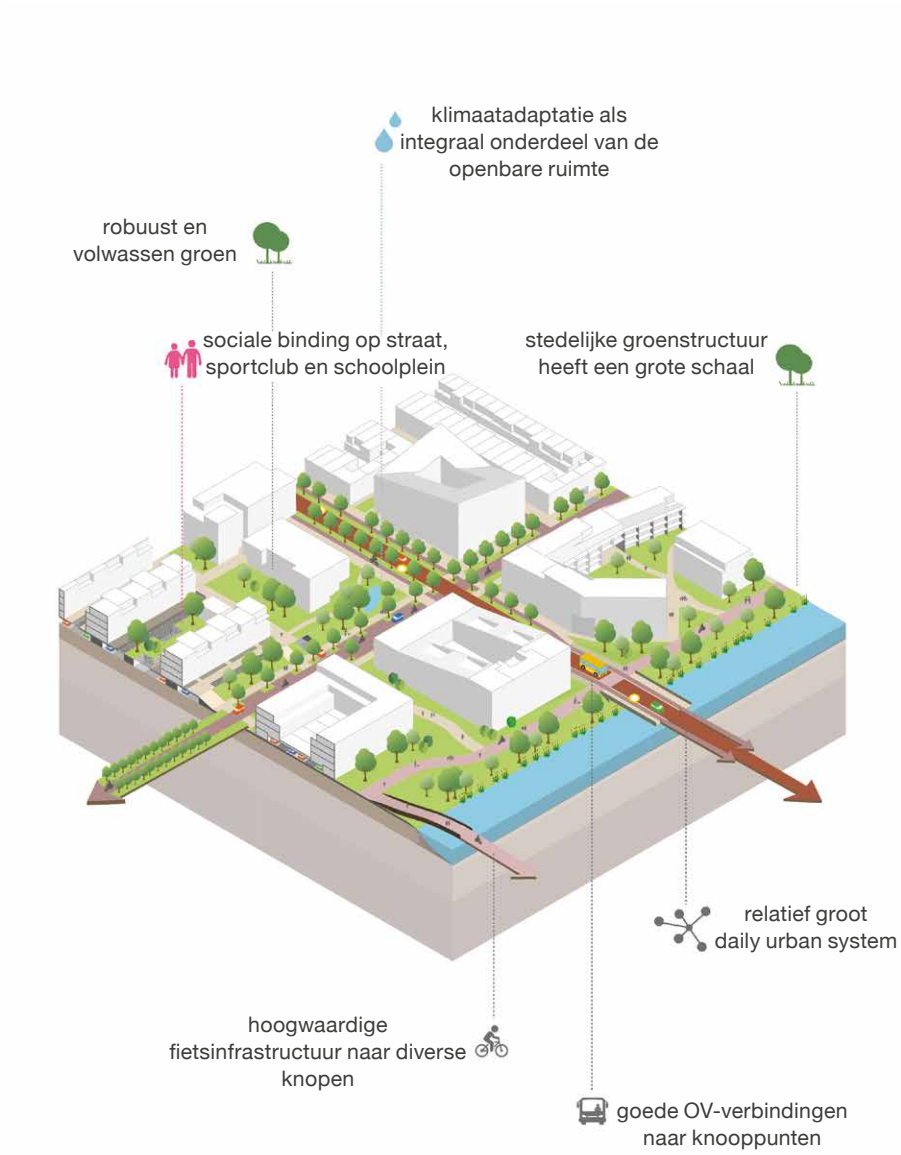








Groenstedelijk: De groene wijk





5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

Categorie		
Kantoren		**28.000**
Bedrijventerrein		**13.000**
Wetenschap (met name USP)		**4.000**
Detailhandel		**1.000**
Werklocaties in wijken		**24.000**
• Werken vanuit woningen	10.000	
• Solitaire bedrijfspanden	1.000	
• Overige (maatschappelijk, leisure, zorg)	13.000	
Totaal		**70.000**

Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)

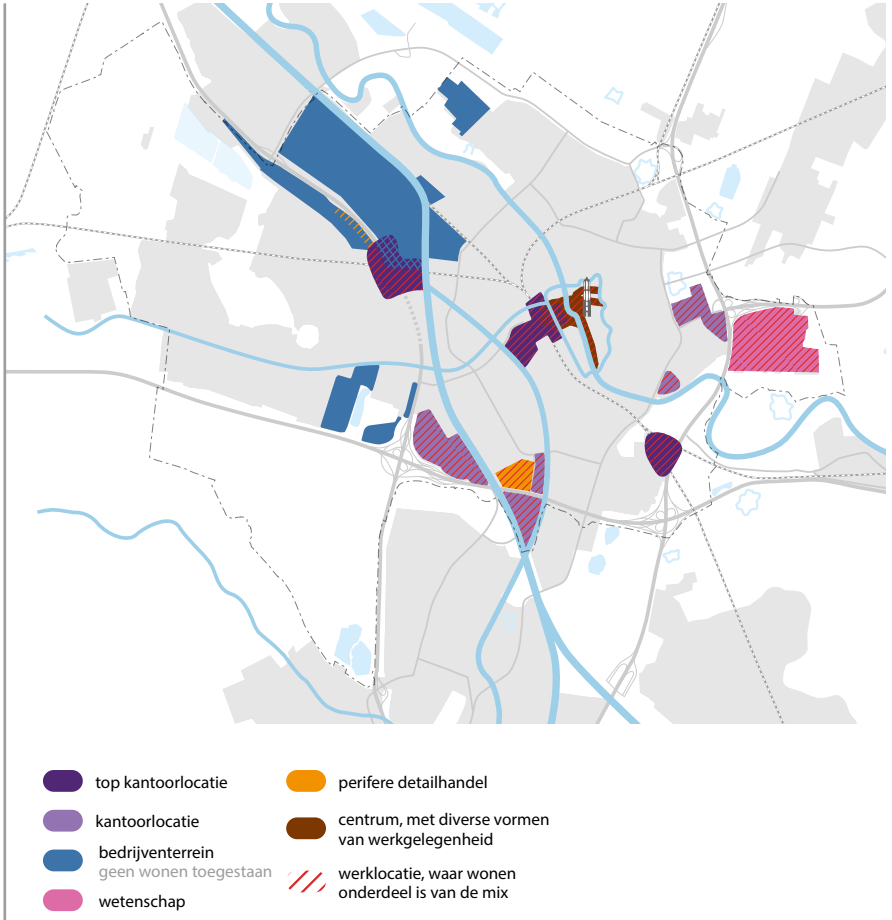
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).



Werklocaties

Bedrijventerreinen
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

Multifunctionele kantoorlocaties
(prioritair multimodaal en overige locaties)
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

Life Sciences en Health / wetenschap
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

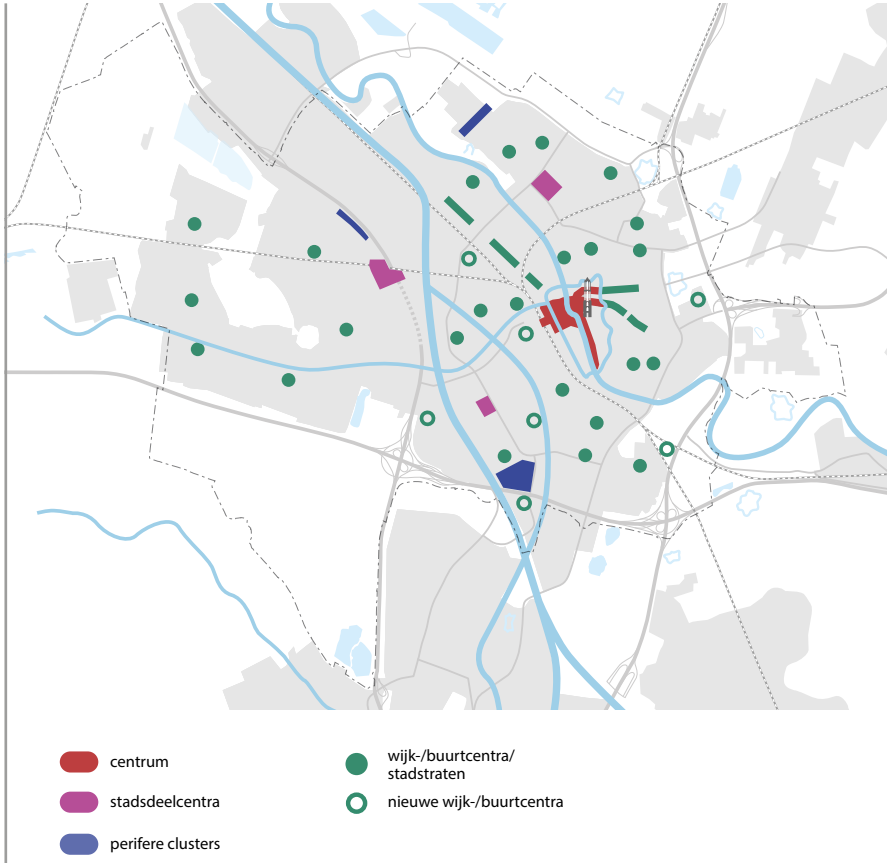
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra



Hoofdwinkelstructuur

Type gebied	Aantrekkings-kracht	Omvang en type aanbod	Locatie
Hoofdcentrum	Internationaal, landelijk	Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur	Binnenstad/centrum
Perifere clusters	Regionaal	Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting	Woonboulevard The Wall Franciscusdreef
Bovenwijkse centra	Regionaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters	Shopping Center Overvecht Nova Leidsche Rijn Centrum
Stadsstraten, wijk- en buurtcentra	Overwegend lokaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang	Diversen

Monitoring
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

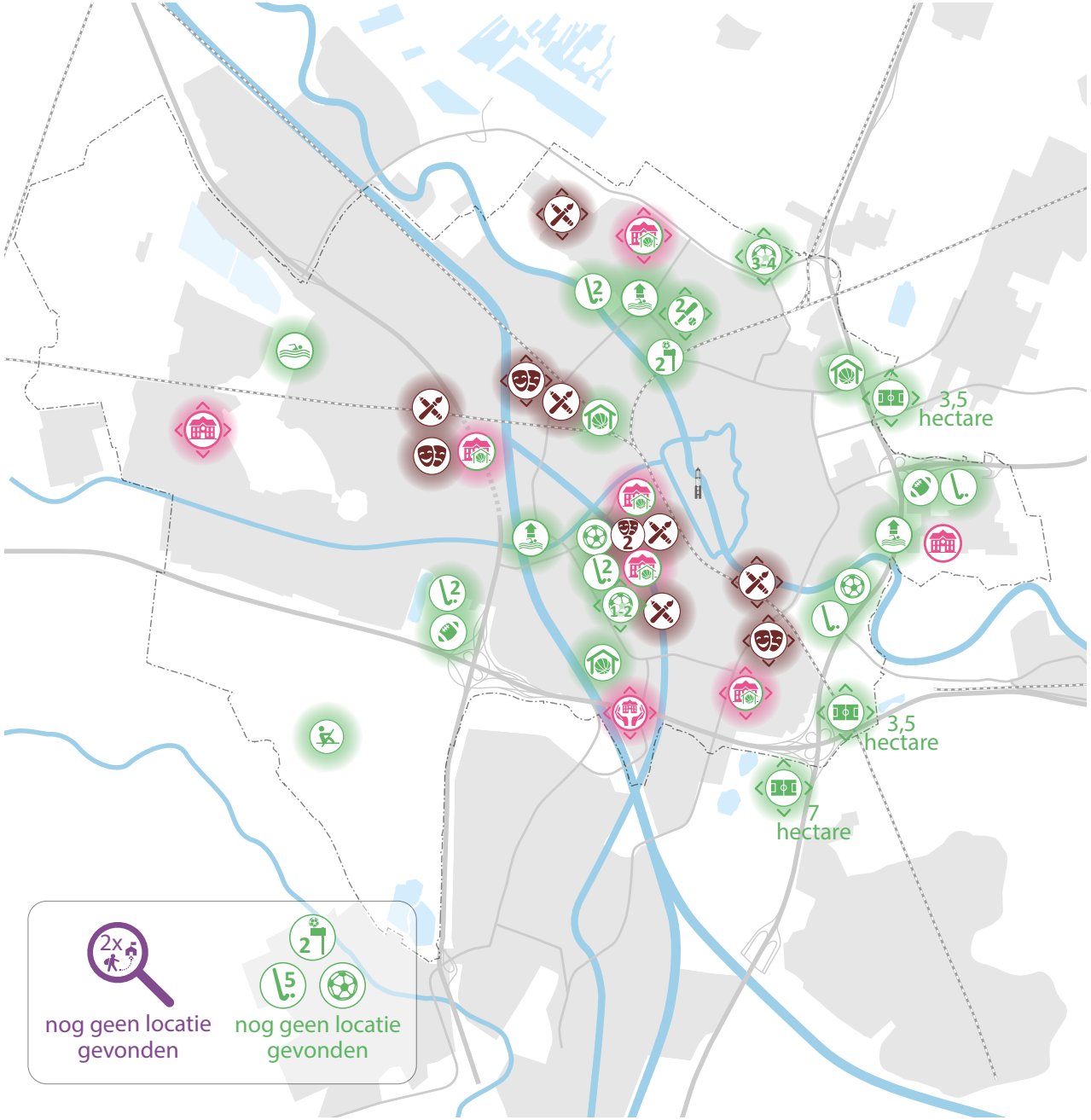


Buurt- en wijkvoorzieningen

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.



Cultuur

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

Onderwijs

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

Zorg

- nieuw asielzoekerscentrum

Sport

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



Cultuur

Broedplaatsen

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



Opvang internationale nieuwkomers
International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

Asielzoekers
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

Overig
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

5.2.5 Mobiliteit

Urgentie

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

Het wenkend perspectief

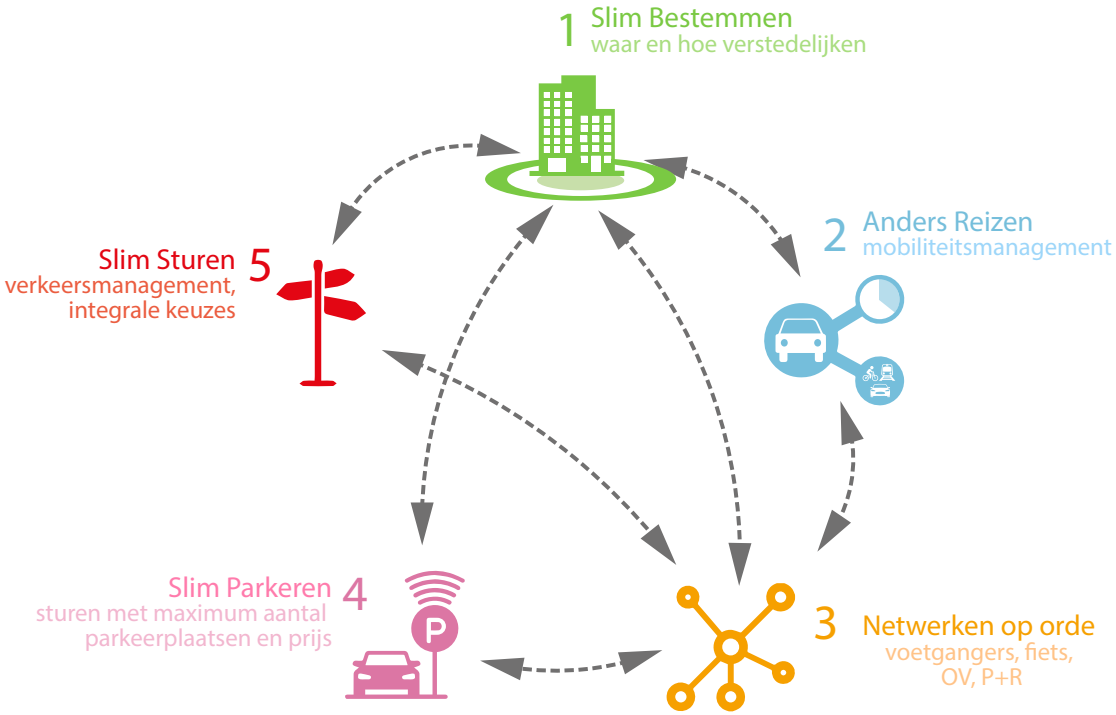
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass.

De Utrechtse mobiliteitsaanpak

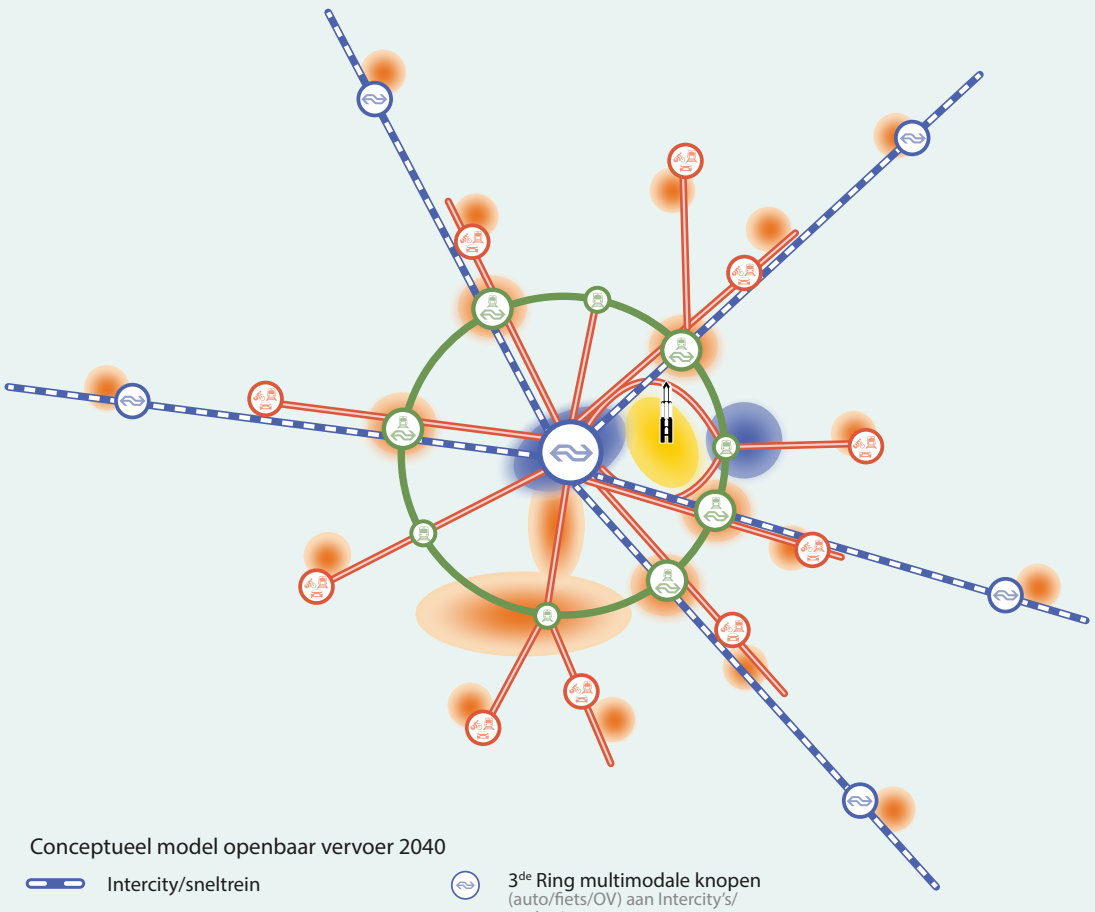
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.



Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak

Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



Slim bestemmen
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



Anders reizen
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



Netwerken op orde
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



Slim parkeren
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



Slim sturen
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:

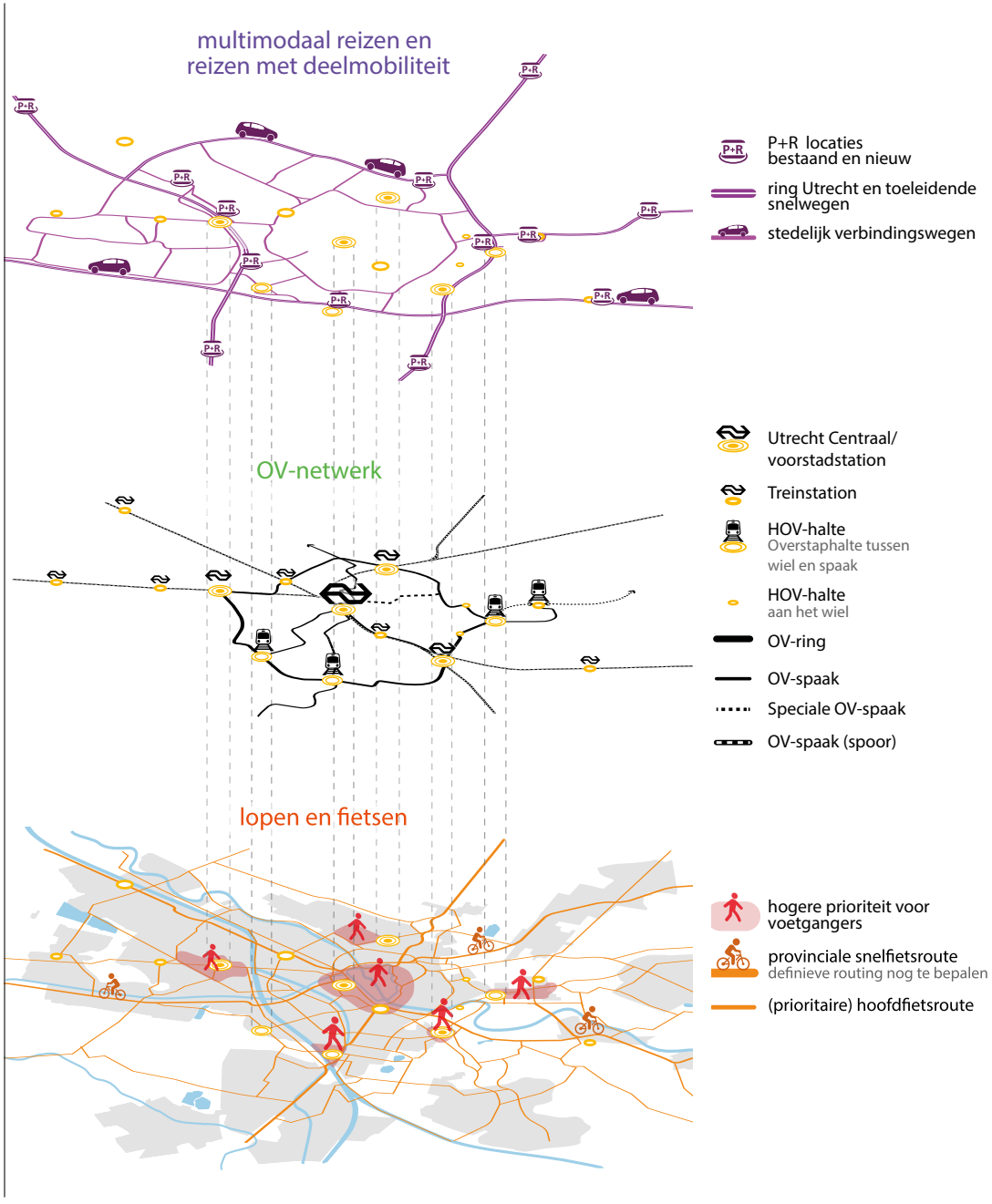
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

OV-netwerk:

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

Lopen en fietsen:

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad



Mobiliteitsnetwerken

Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

Hub	Grootte	Locatie	Karakteristieken
Stads-distributiecentrum	5.000 - 10.000 m^2	Rand van de stad, nabij snelweg	Meerlaags, combi met andere functies
Wijkhub	1.000m^2	In de stad	Flexibel, op- en overslag
Buurthub	100m^2	Winkels/ appartementen	Pakketpunt, pakketkluis

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

Duurzaam bouwen
Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

Benutting van daken en gevels
Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

Ruimte voor duurzame energie
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.

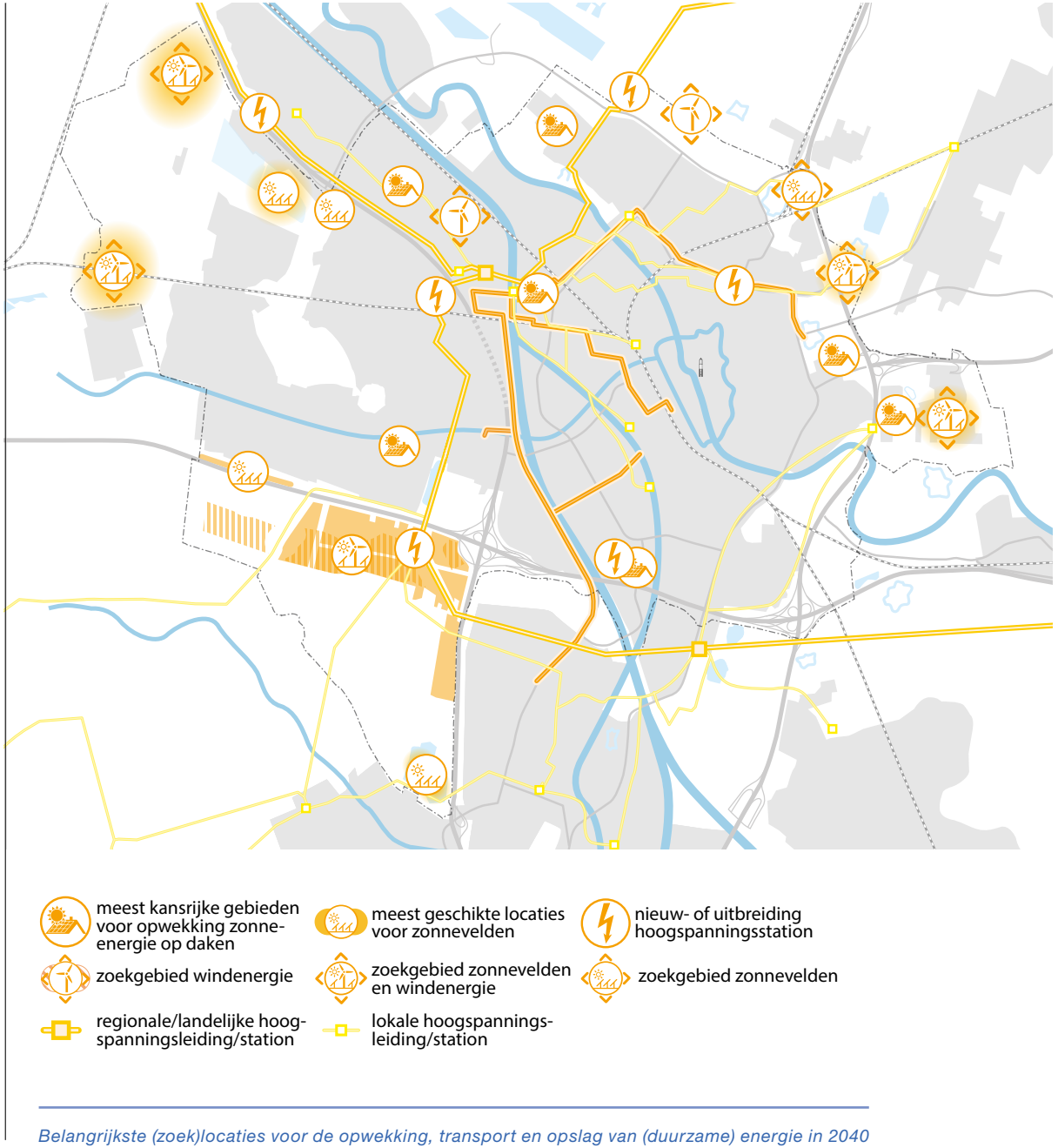
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

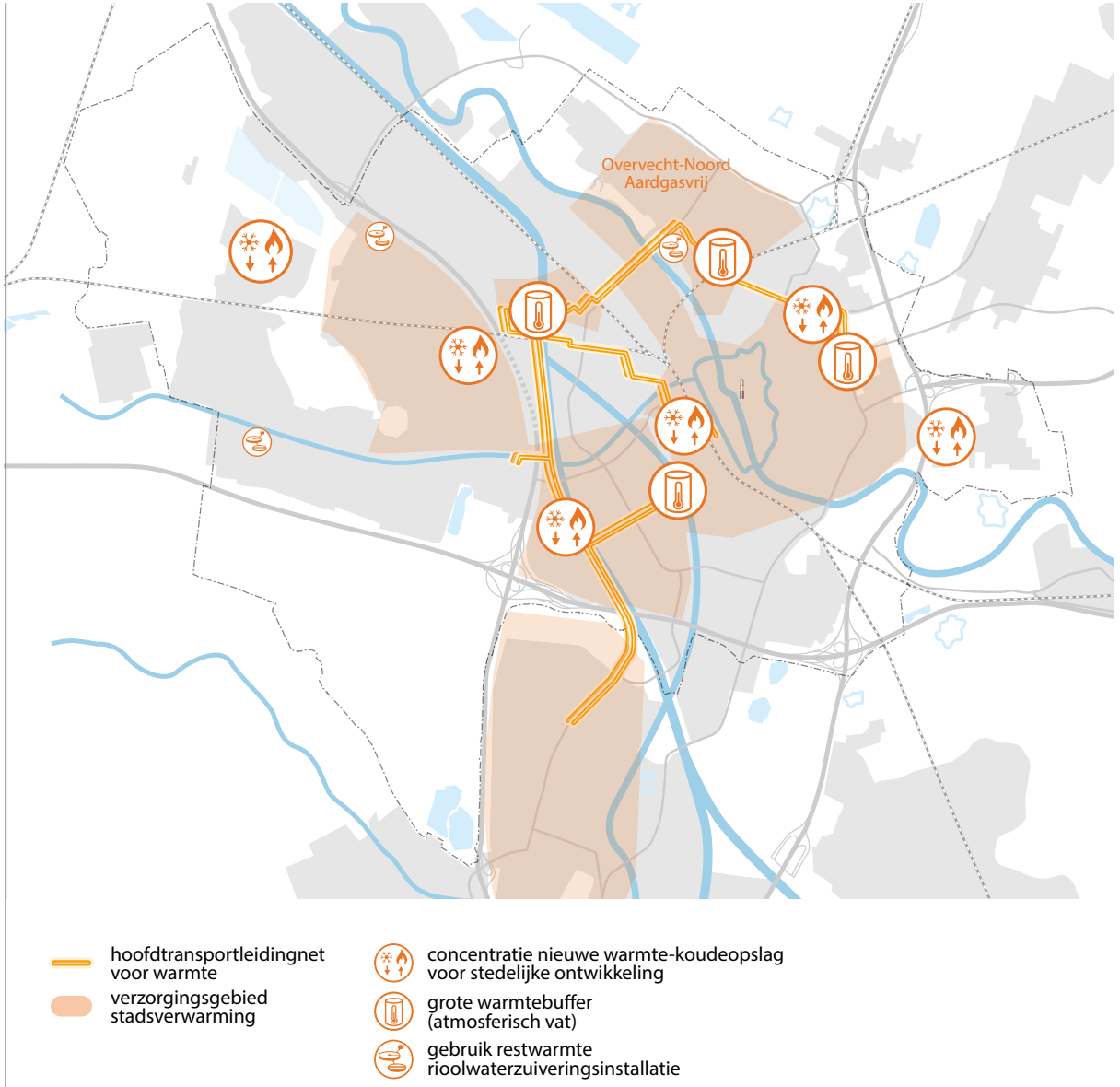


Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040

Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.



Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040

5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

Hoogbouw volgens de Utrechtse maat
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

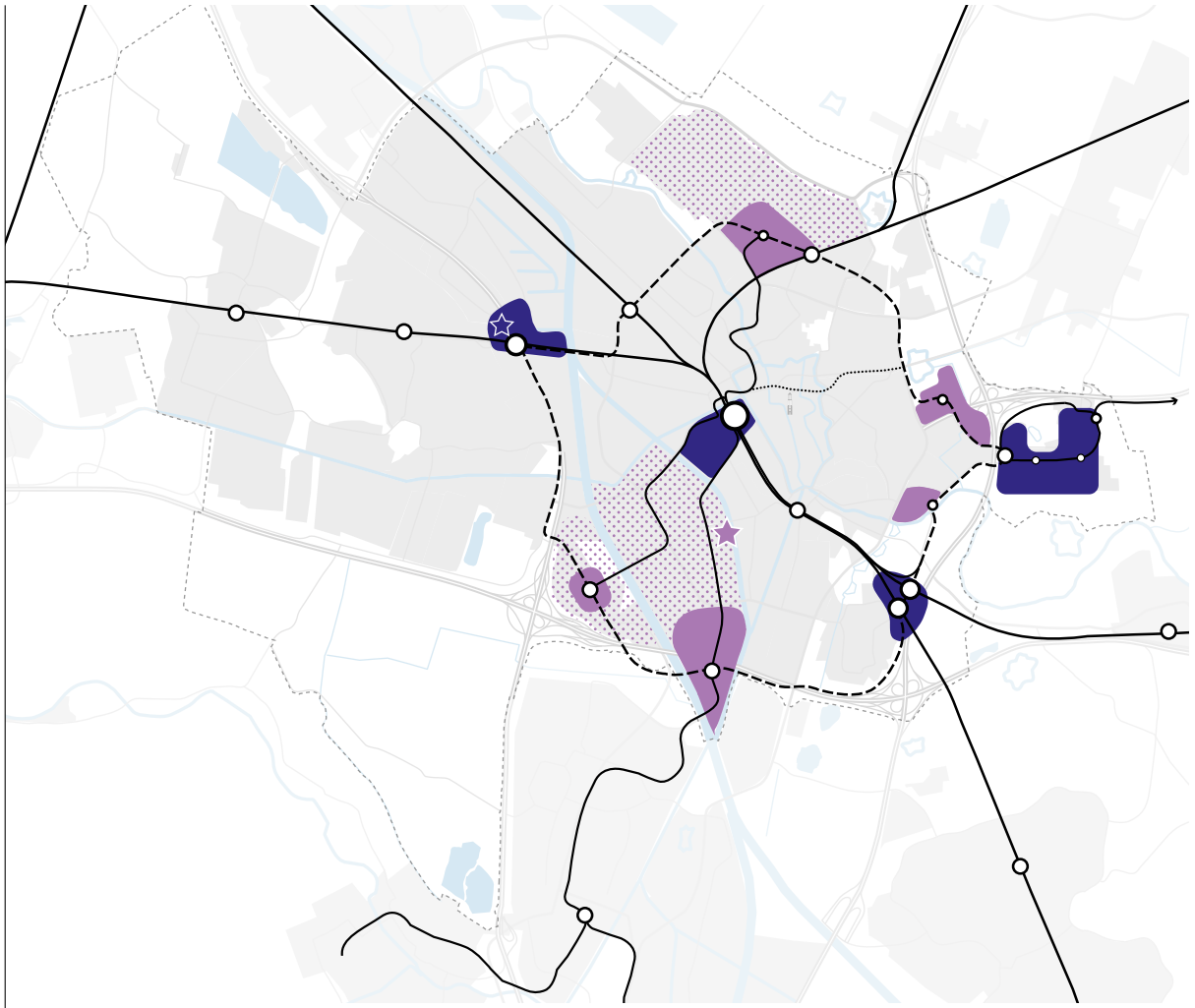
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter



Condities voor hoogbouw

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

Straatniveau
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

Gebouwniveau
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



Stadsniveau



Straatniveau



Gebouwniveau

5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

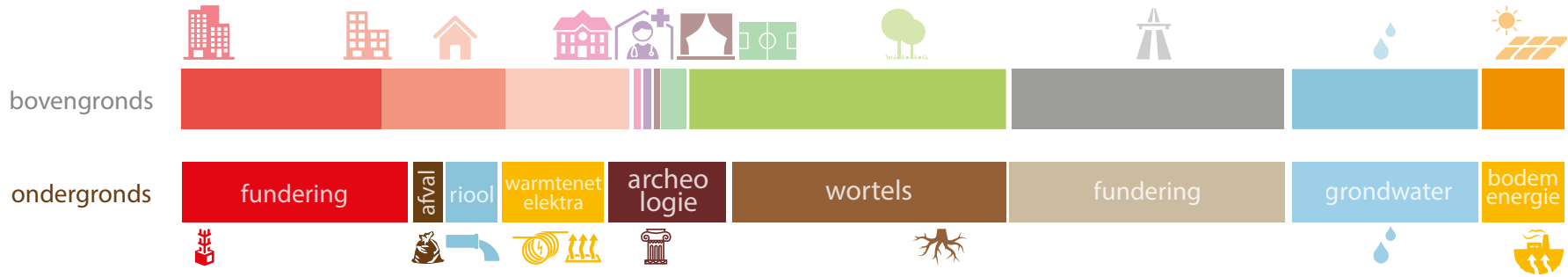
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.



Barcode voor de ondergrond

5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

Data toepassen bij besluitvorming

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode



De intelligente barcode

De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

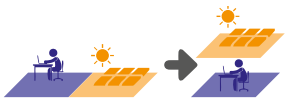
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



Functieverandering: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Verdichten: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



Functies stapelen: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



Kwaliteit verhogen: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



Multifunctioneel gebruik: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



Slimme organisatie van de stad: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



Samen met de regio: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

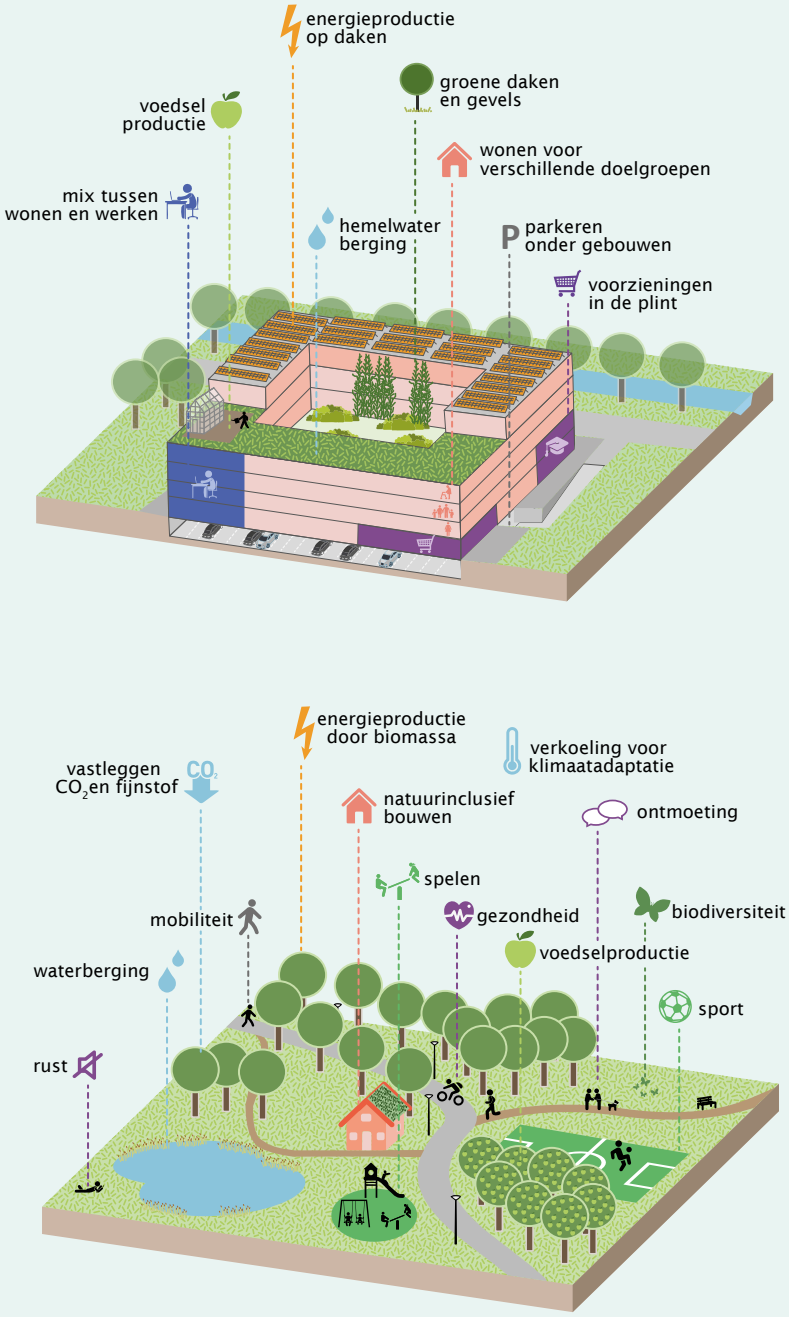
Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen



Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen



Multifunctioneel gebruik van infrastructuur

Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

Woonprogramma in de RSU 2040

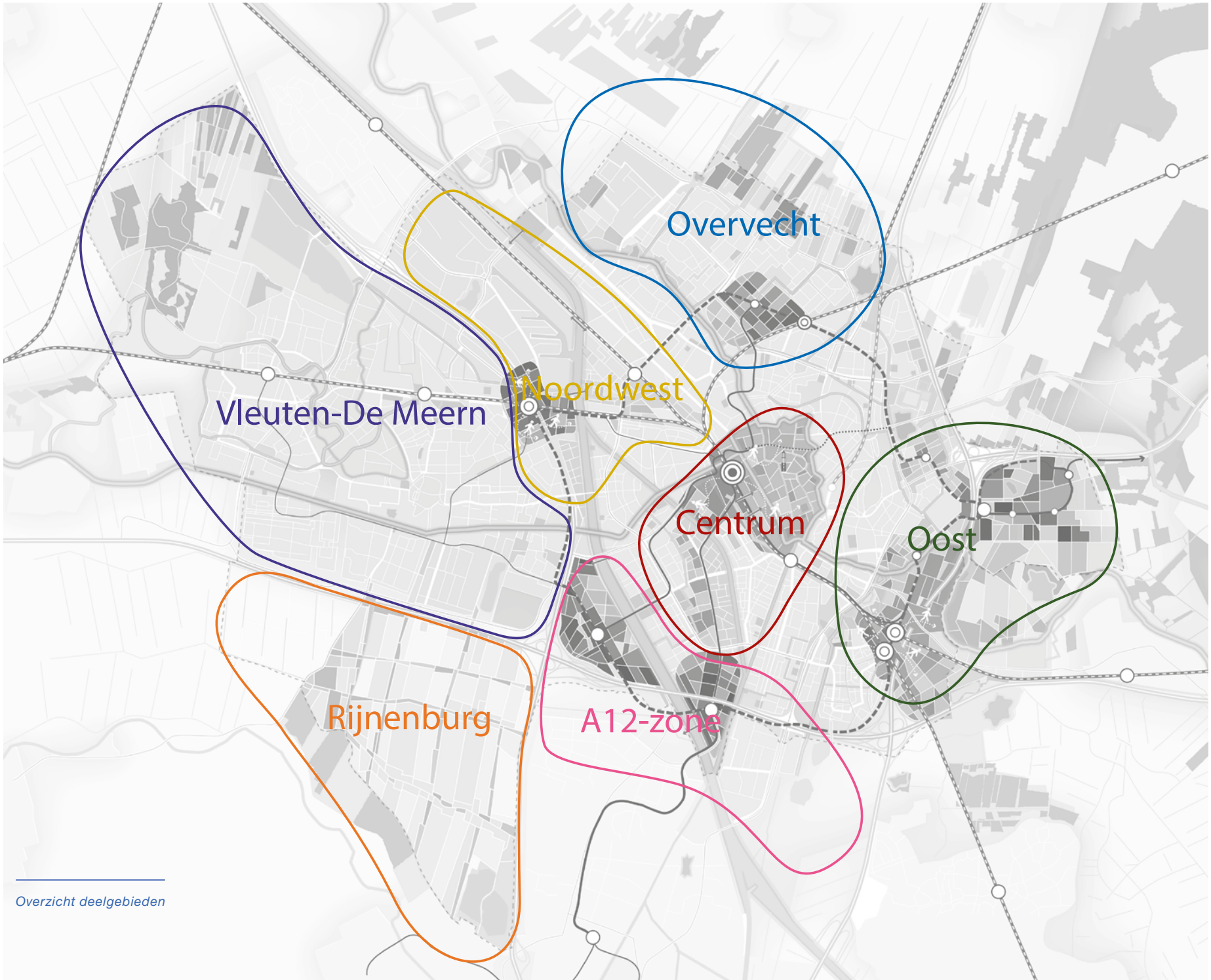
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten



Overzicht deelgebieden

6.1 Centrum

Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

Programma

Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

Algemeen

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

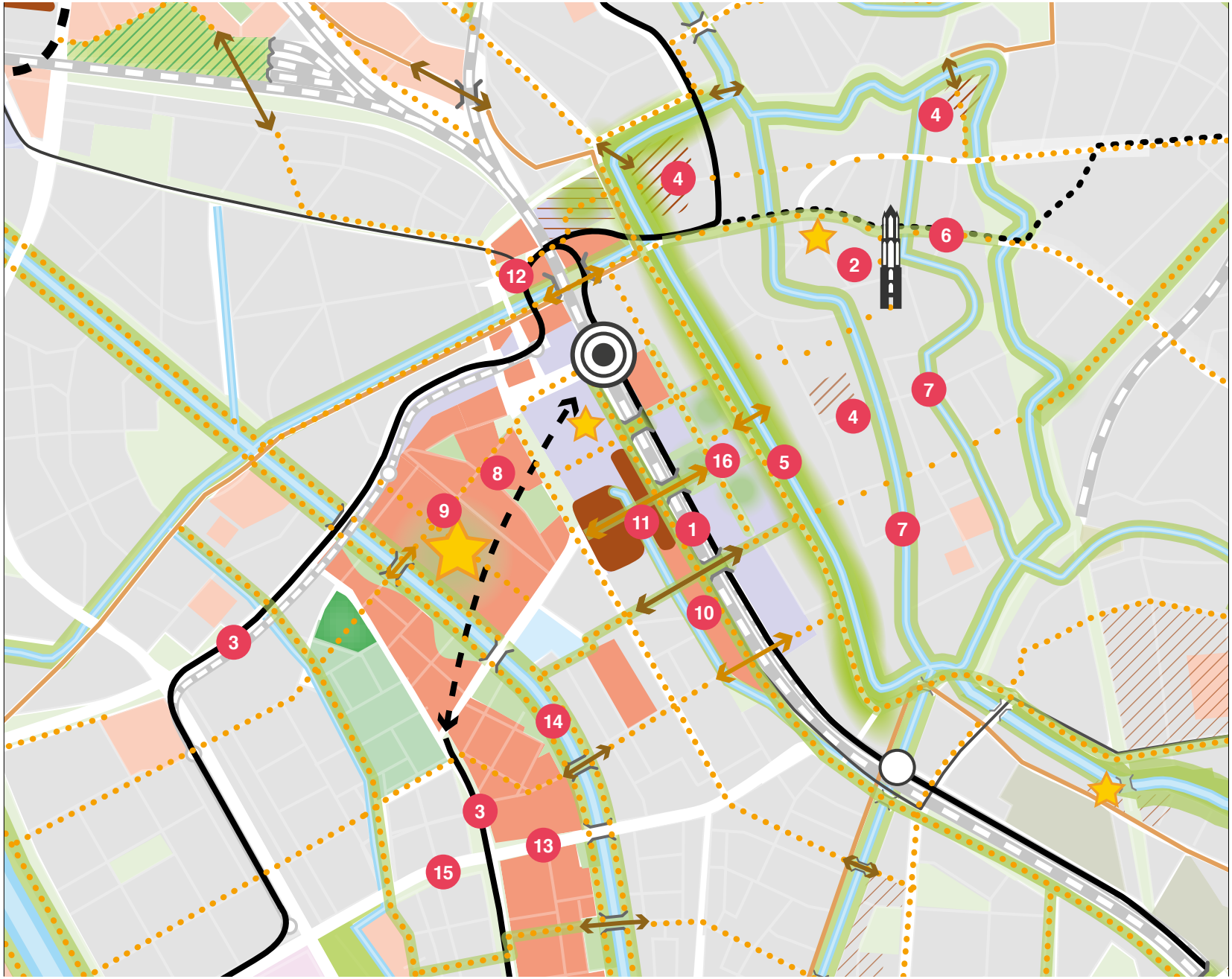
Aangrenzende gebieden rondom het centrum

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.



Centrum

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.2 Noord-Noordwest

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

Huidige kwaliteiten

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

Opgaven voor Noordwest tot 2040

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

Programma

Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

Groen

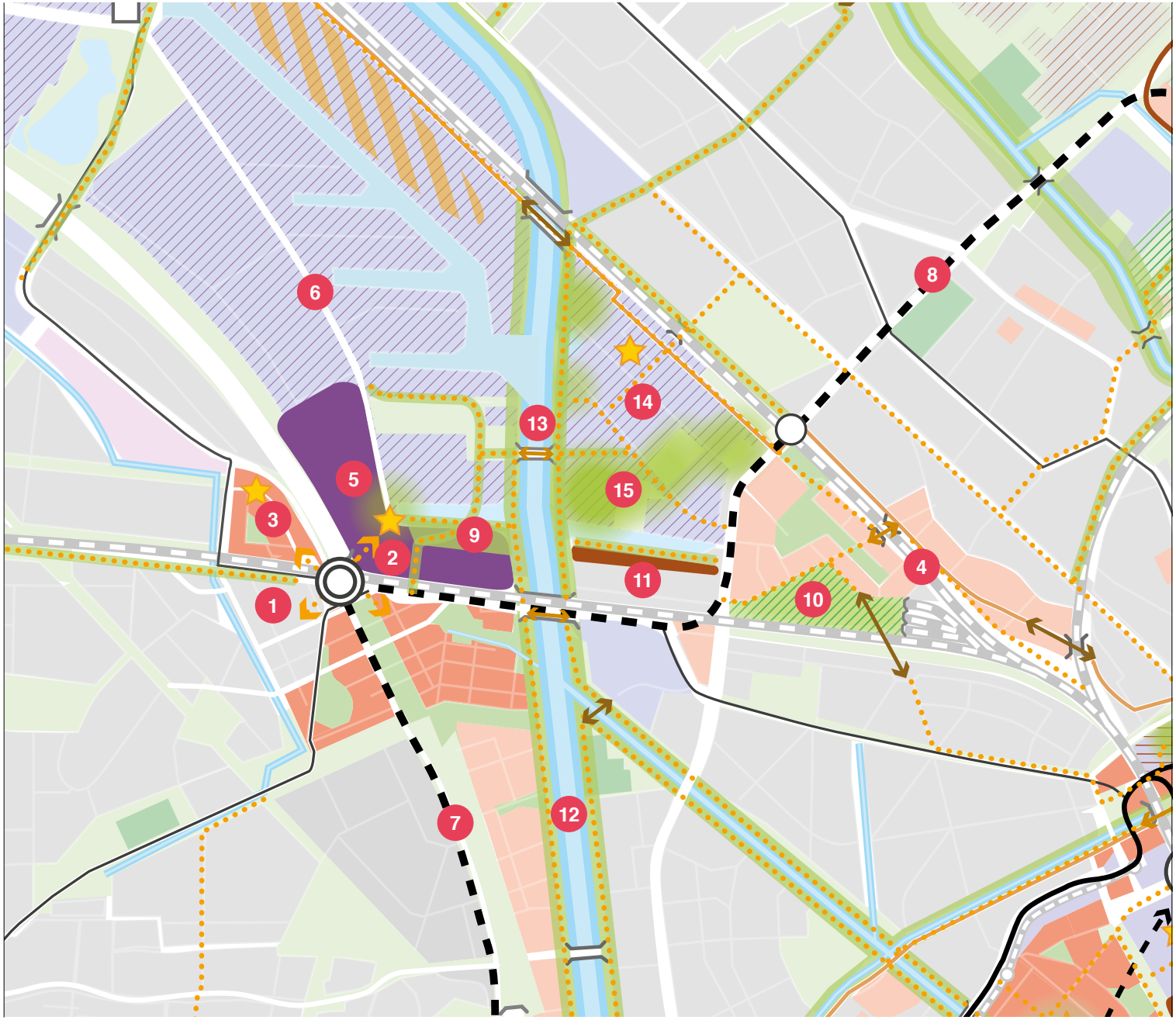
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.



Noord-Noordwest

bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.3 Overvecht

Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

Programma

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Overvecht

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.4 Oost

Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

Programma

Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 m^2 bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 m^2 bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de 'as van Lunetten'.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van 'landschapsbruggen'. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

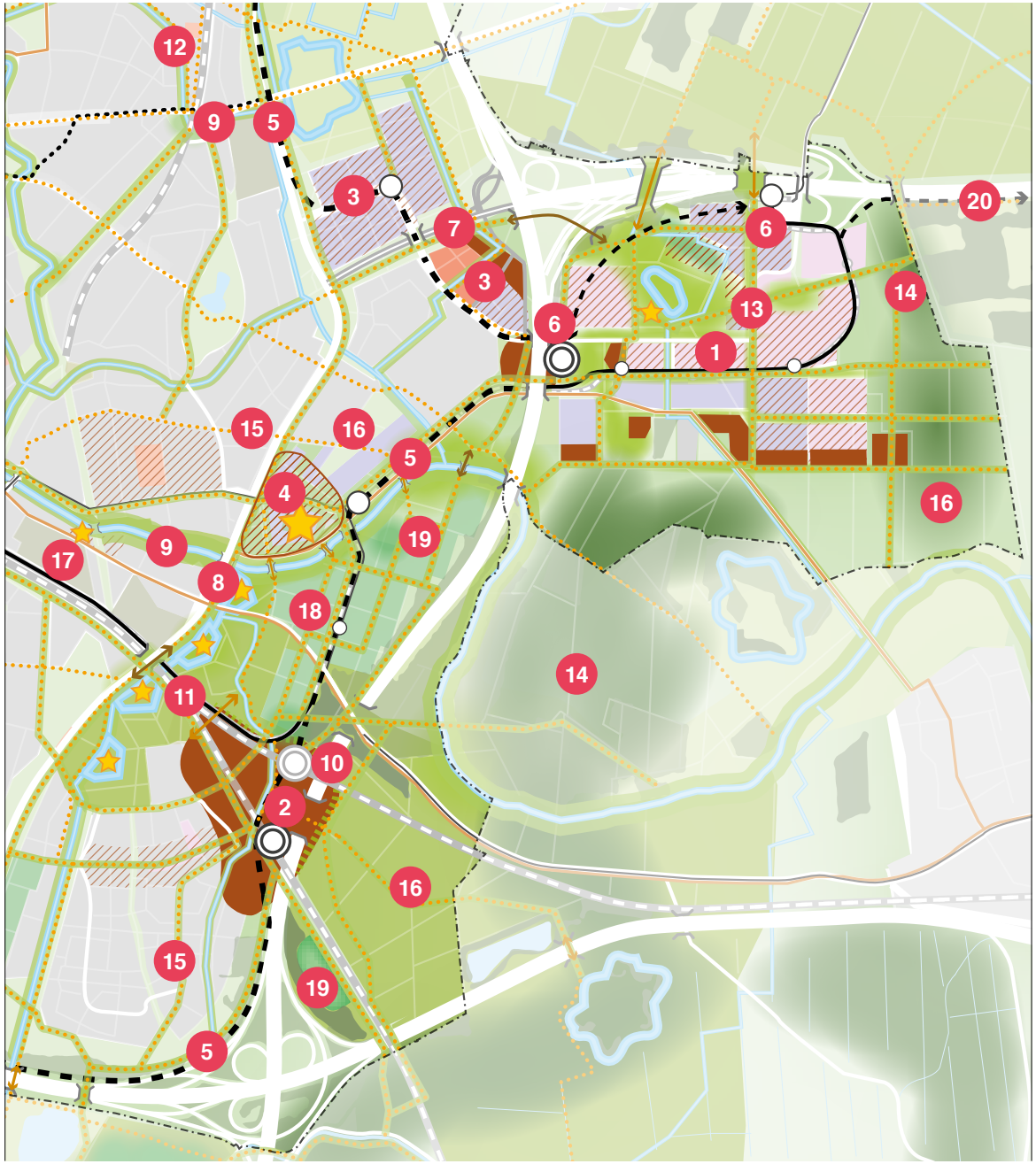
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten.



Oost

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.5 A12 zone

Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Programma

Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeids-plaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

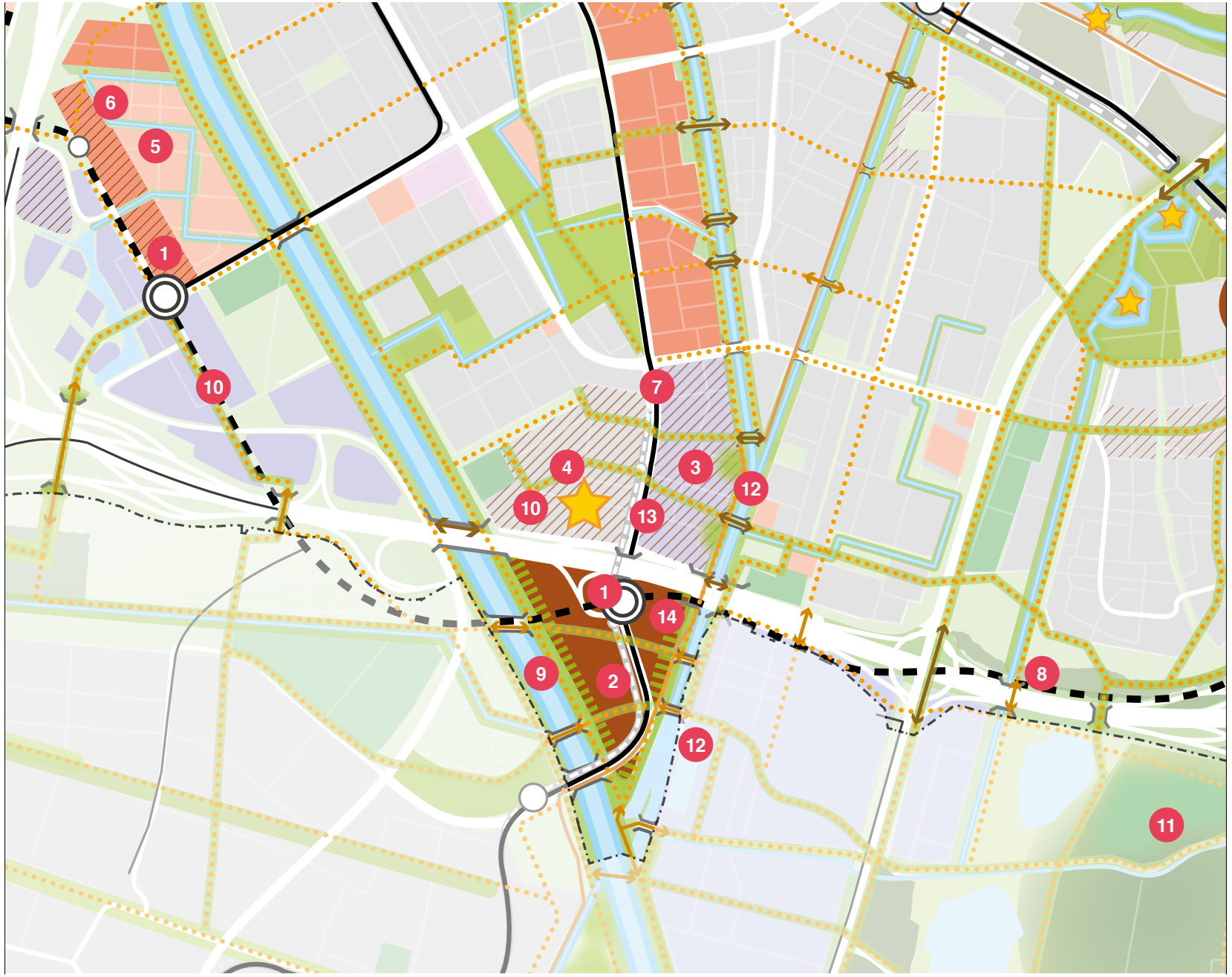
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.



A12 zone

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.6 Rijnenburg

polders Rijnenburg en Reijerscop

Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

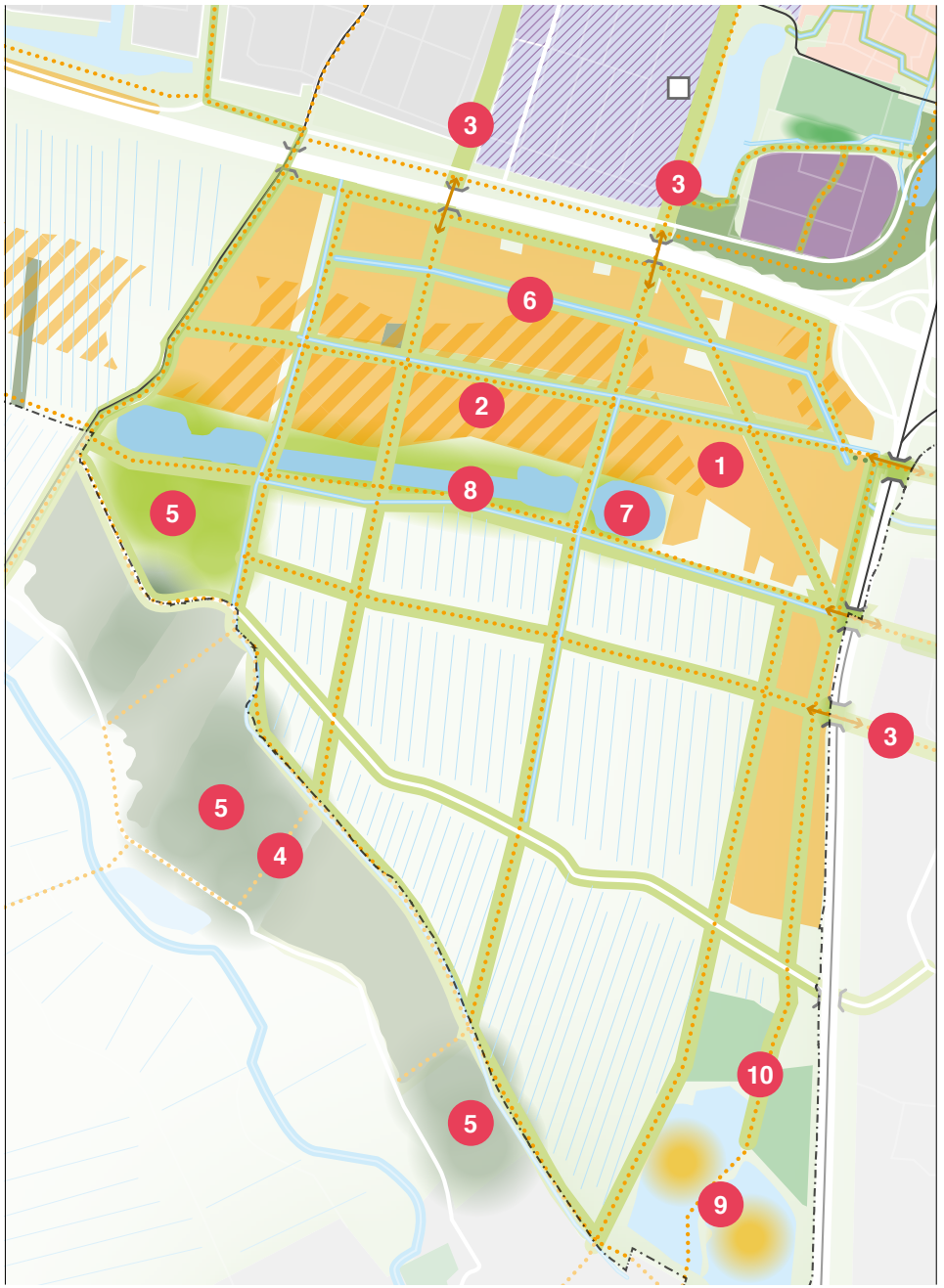
Programma

Groen
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

Voorzieningen:
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.



Rijnenburg

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

mobiliteitstransitie
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

Programma

Werken:

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

Wonen

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

Groen

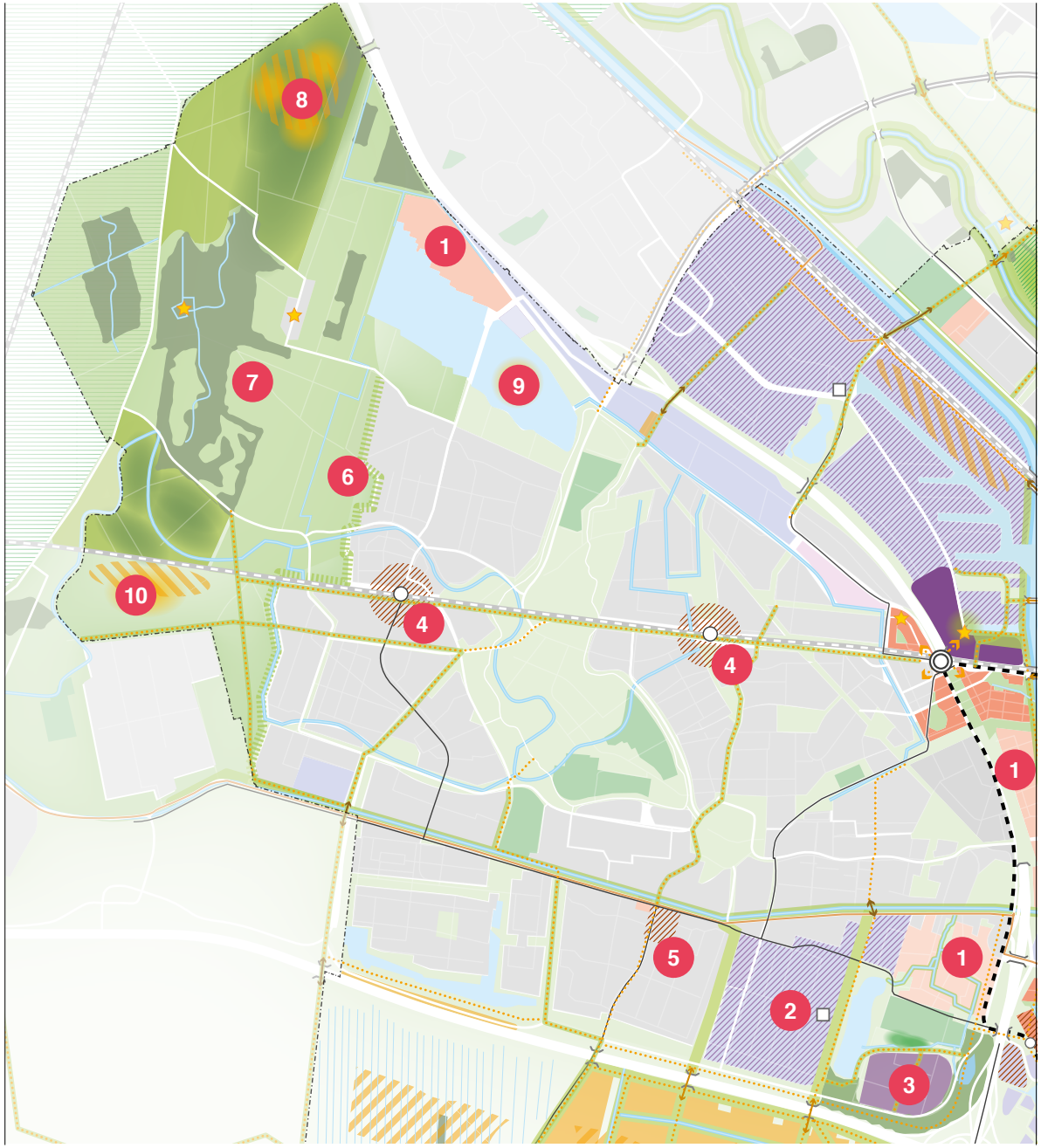
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

Voorzieningen

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

Indicatieve Opgave	**Ambitie**	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	**Totaal**
Groen (aantal hectare)										
nieuw buurt- en wijkgroen		54	37	23	17	34	0	0	**35**	**200**
nieuwe groenblauwe routes		22	15	10	7	14	0	0	**32**	**100**
stedelijk groen (parken en scheggen)		8	22	25	10	11	0	0	nvt	**76**
groen om de stad		0	77	22	0	80	290	100	nvt	**569**
totaal	**690**	**84**	**151**	**80**	**34**	**139**	290	**100**	**67**	**945**

Toelichting op de cijfers

Groen

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Voorzieningen (aantal voorzieningen)										
broedplaatsen	6	2		2	2					6
culturele (publieks)voorziening	4	2			2					4
voortgezet onderwijs										0
voortgezet onderwijs incl. sporthal	5	2	1	1	1			1		6
speciaal onderwijs	1					1				1
asielzoekerscentrum	2									0
sporthal	3		1		1	1				3
zwembaduitbreiding	3		1	1	1					3
nieuw zwembad	1							1		1
hockeyveld	44	2	11	7	2	7	0	2	0	32
rugbyveld								1		
voetbalveld										
korfbalveld										

Toelichting op de cijfers

Voorzieningen

Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Werken / Economie (aantal banen)										
kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig)		21.000	8.700		11.500	8.100				**49.300**
wetenschap			4.000							**4.000**
bedrijventerrein				540	1.500			3.560		**5.600**
werken in de wijk				3.000					8.100	**11.100**
toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder:	**70.000**	21.000	12.700	3.540	13.000	8.100		3.560	8.100	**70.000**
Wonen (aantal woningen)										
groei met 60.000 woningen	**60.000**	16.350	11.650	6.800	9.800	9.450		4.600	3.400	**62.050**
Energie (aantal GWh)										
70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg	**1.400**		68				276	40		**1.292**

Toelichting op de cijfers

Werken/Economie
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

Wonen
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Energie
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

Overall conclusies

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



7 Uitvoeringsstrategie

7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

Afhankelijkheden en keuzevraagstuk

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

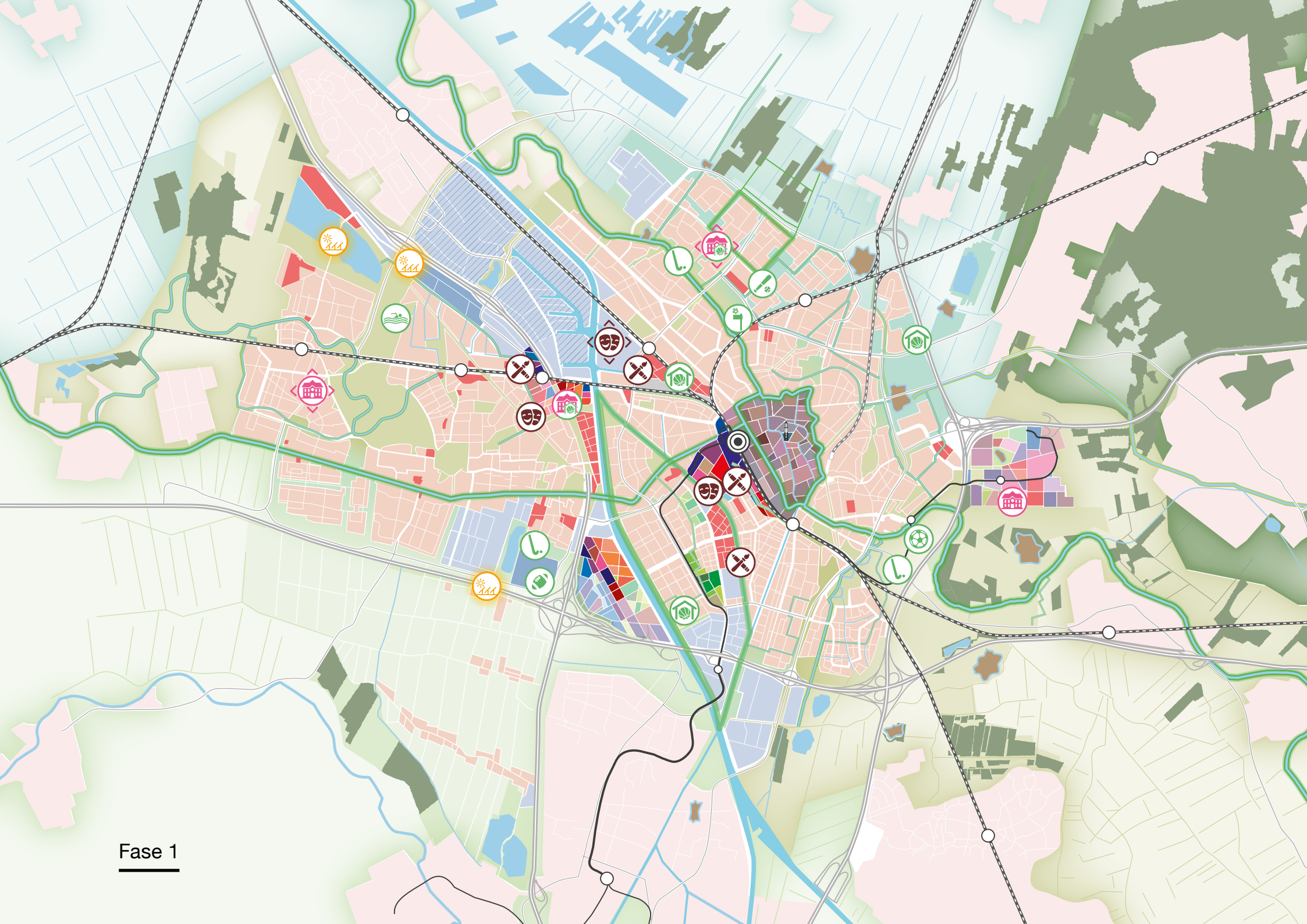
Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

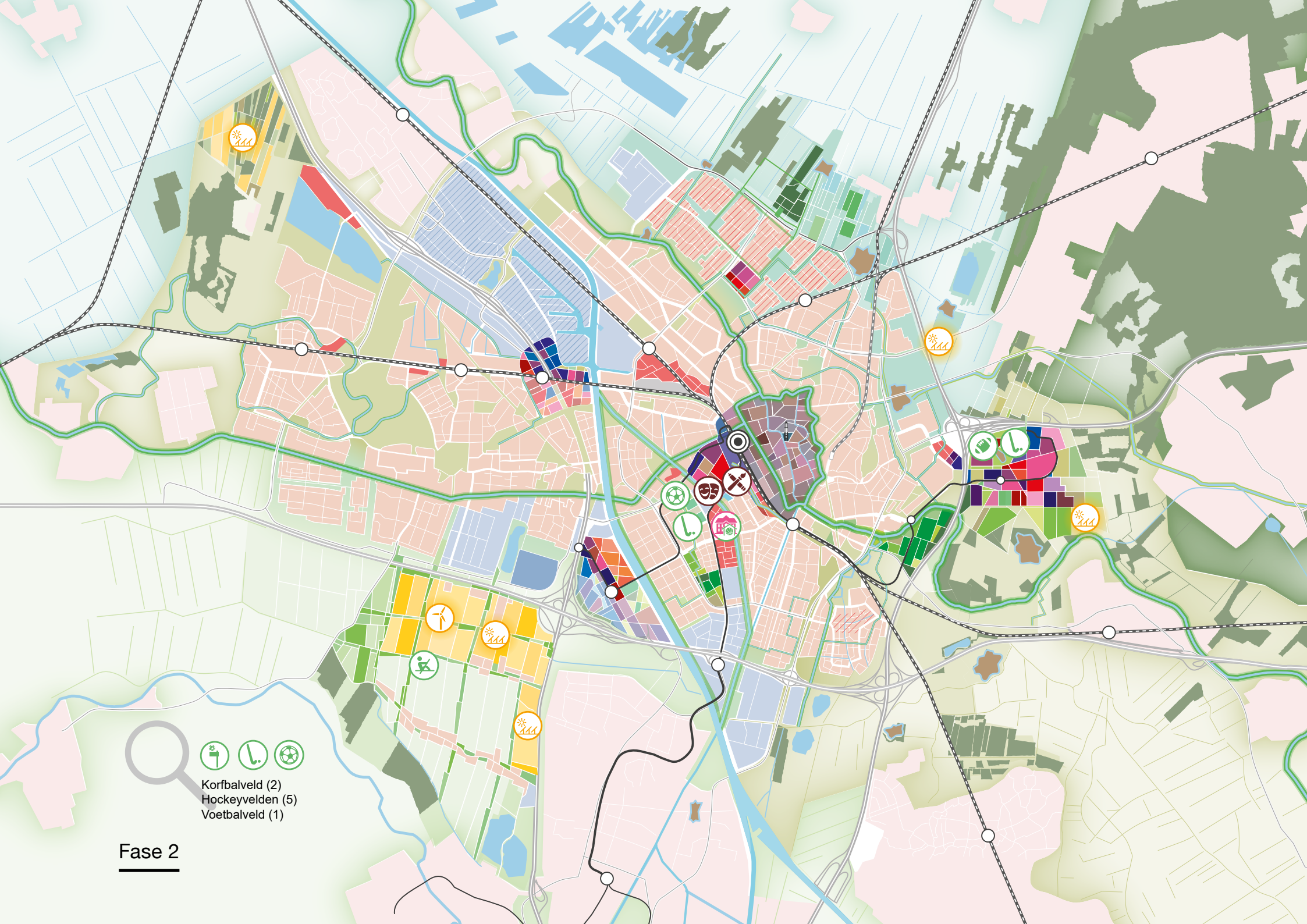
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

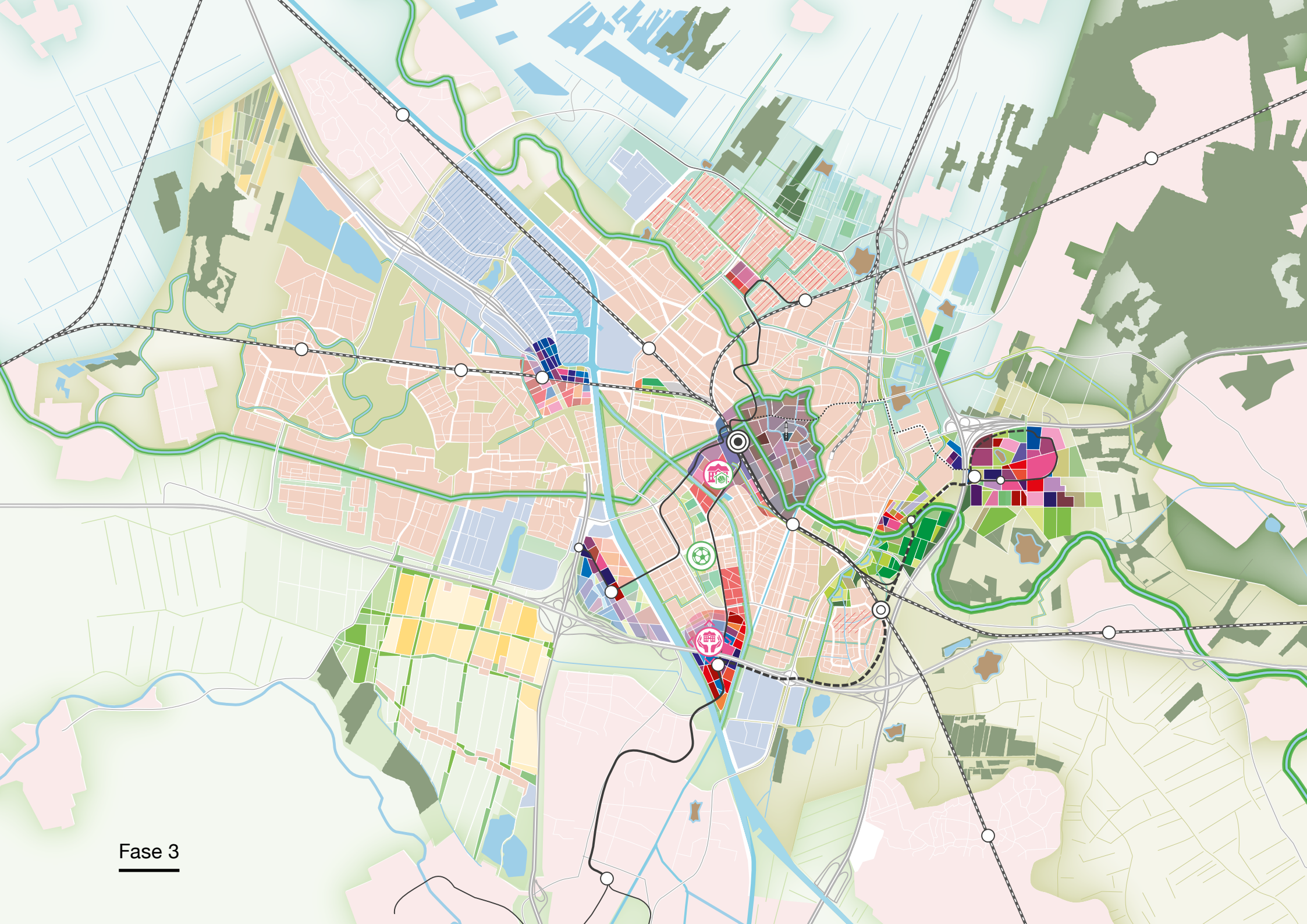
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

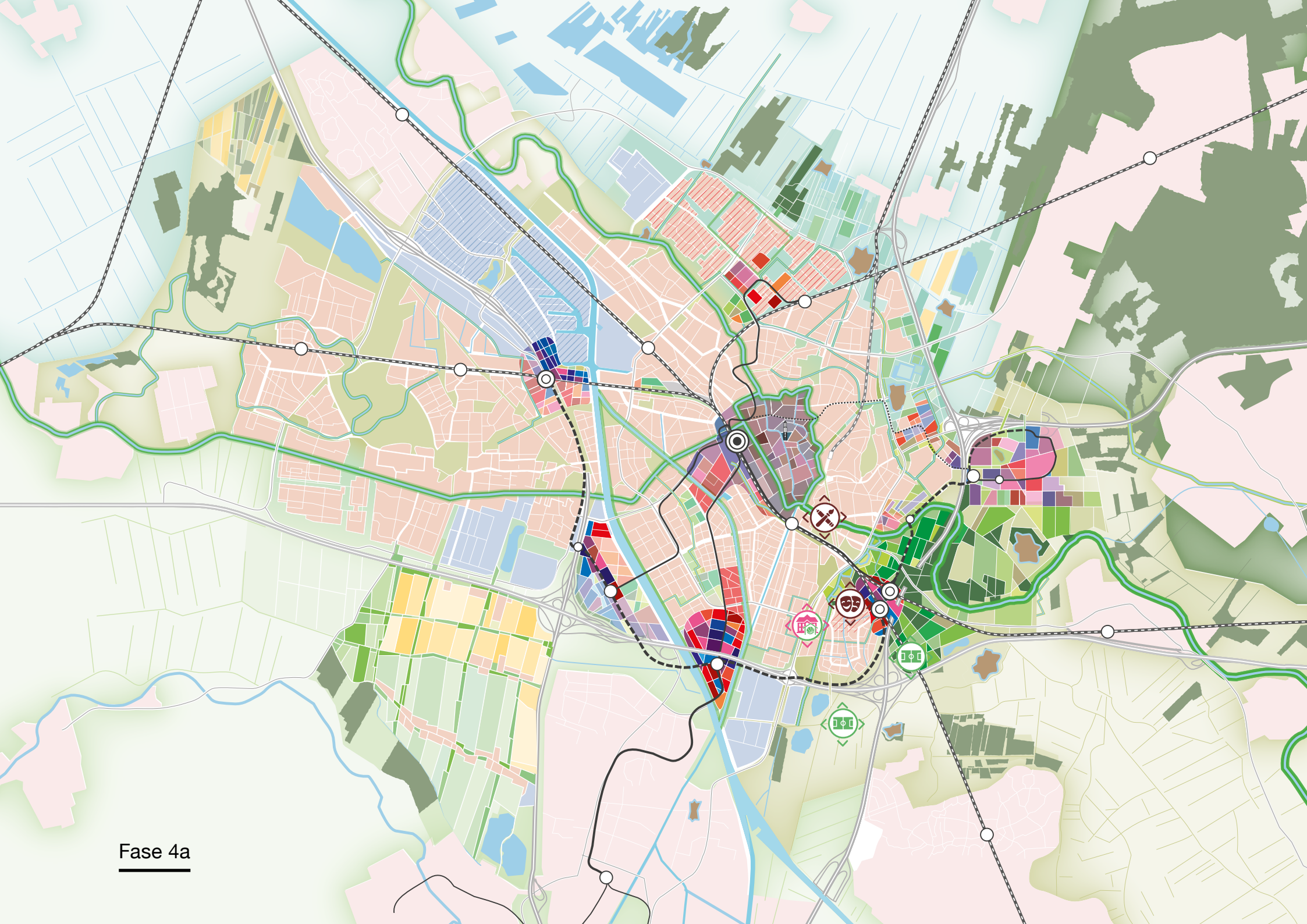

Fase 3

Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

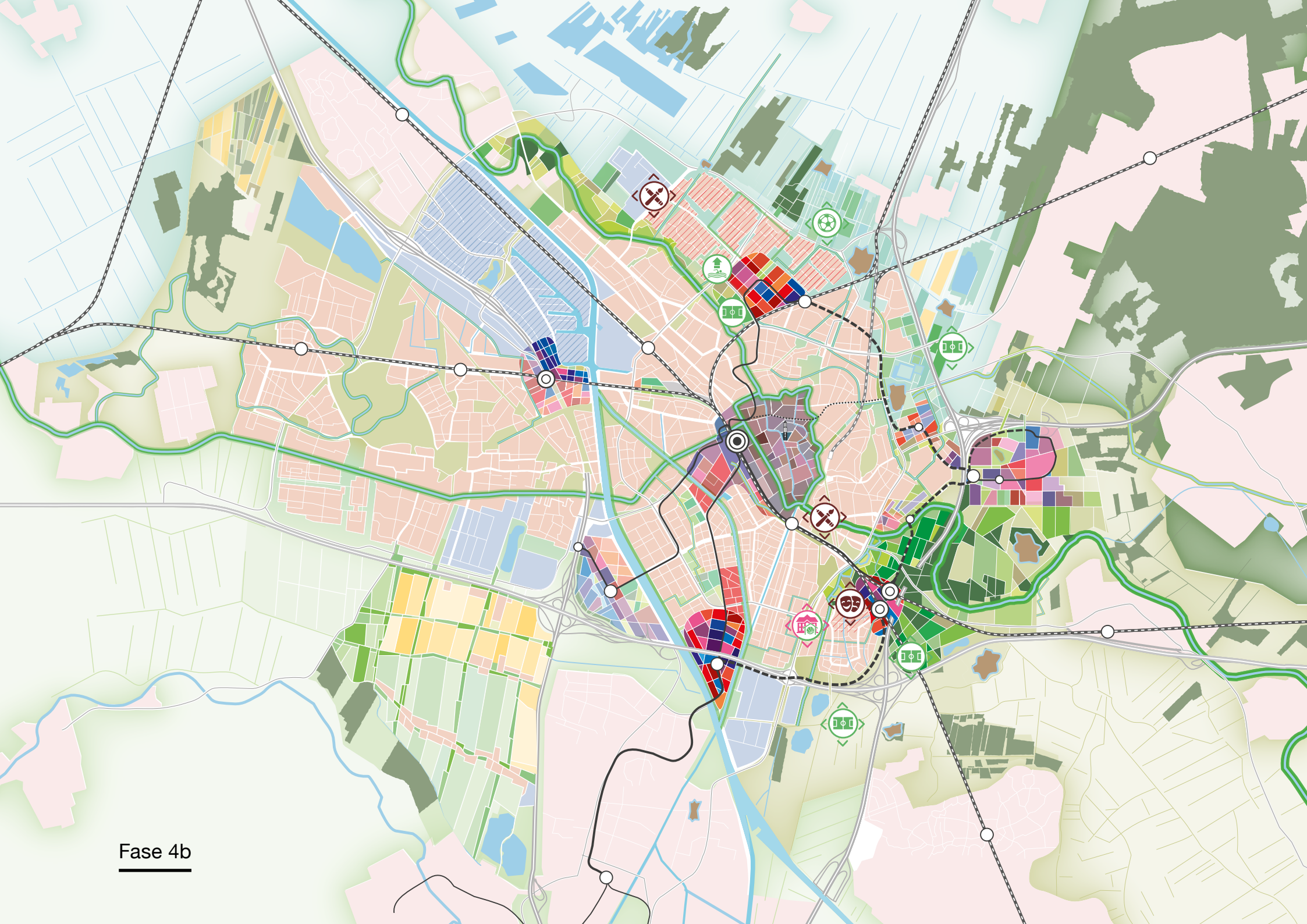
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

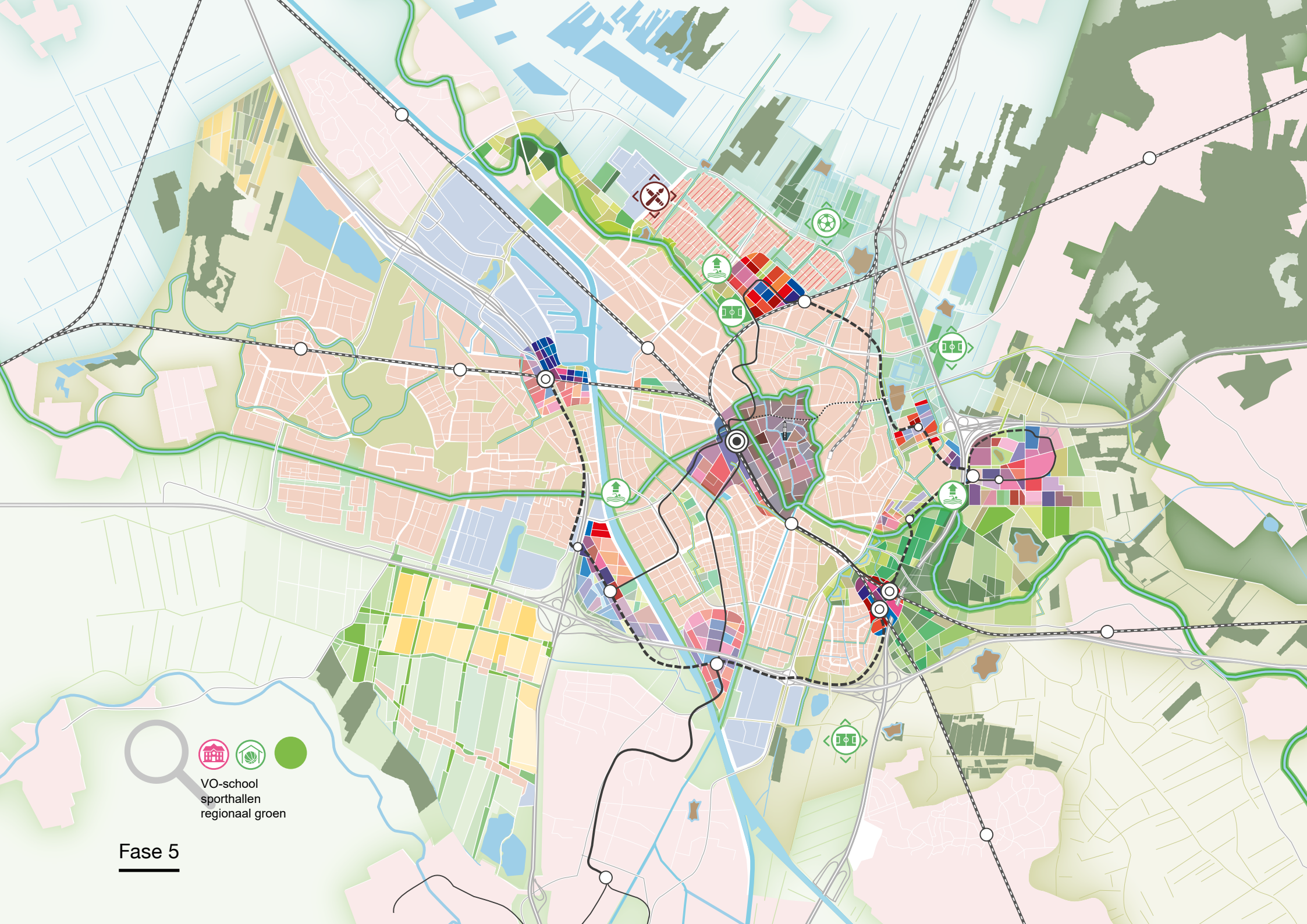
Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

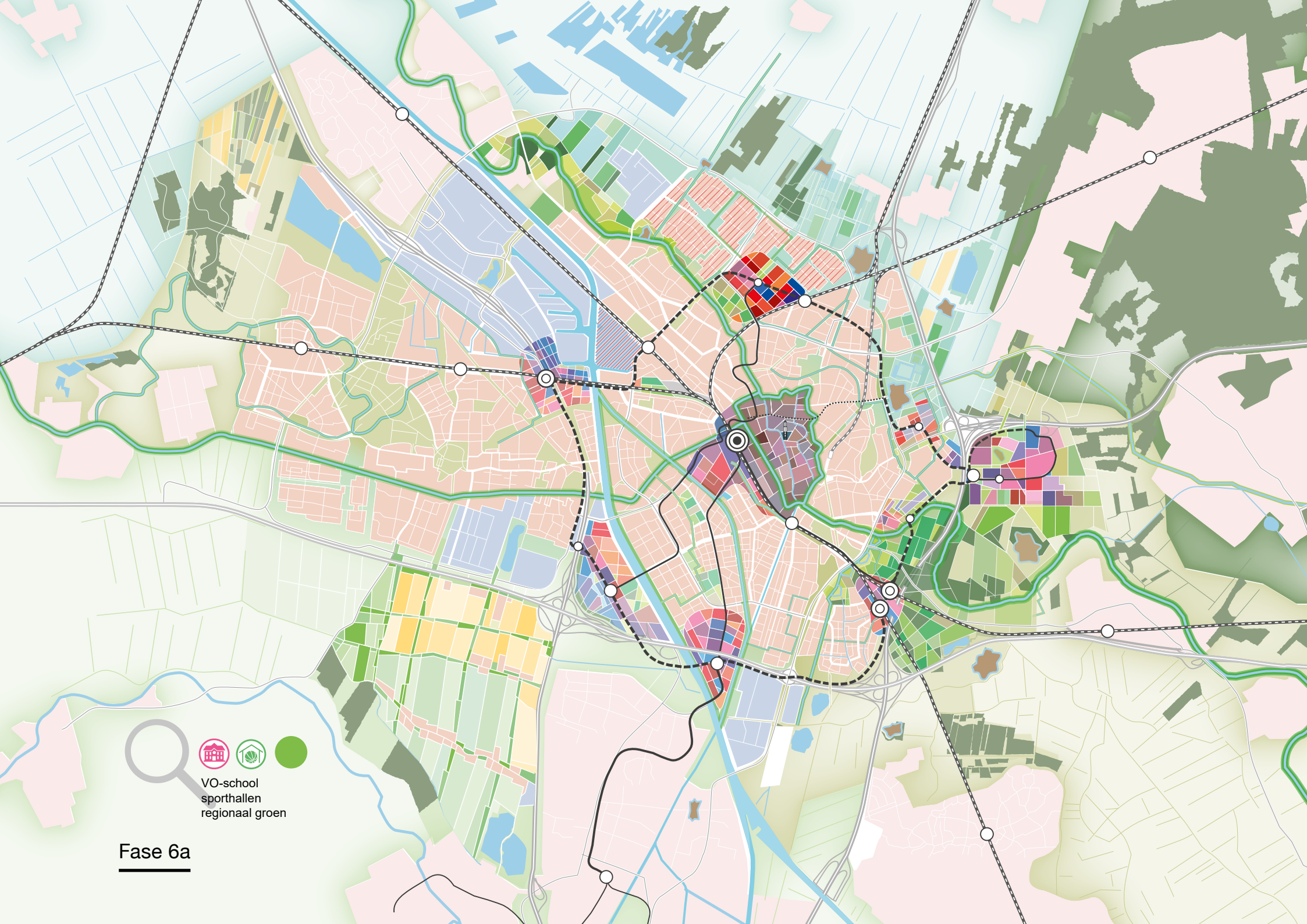
Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

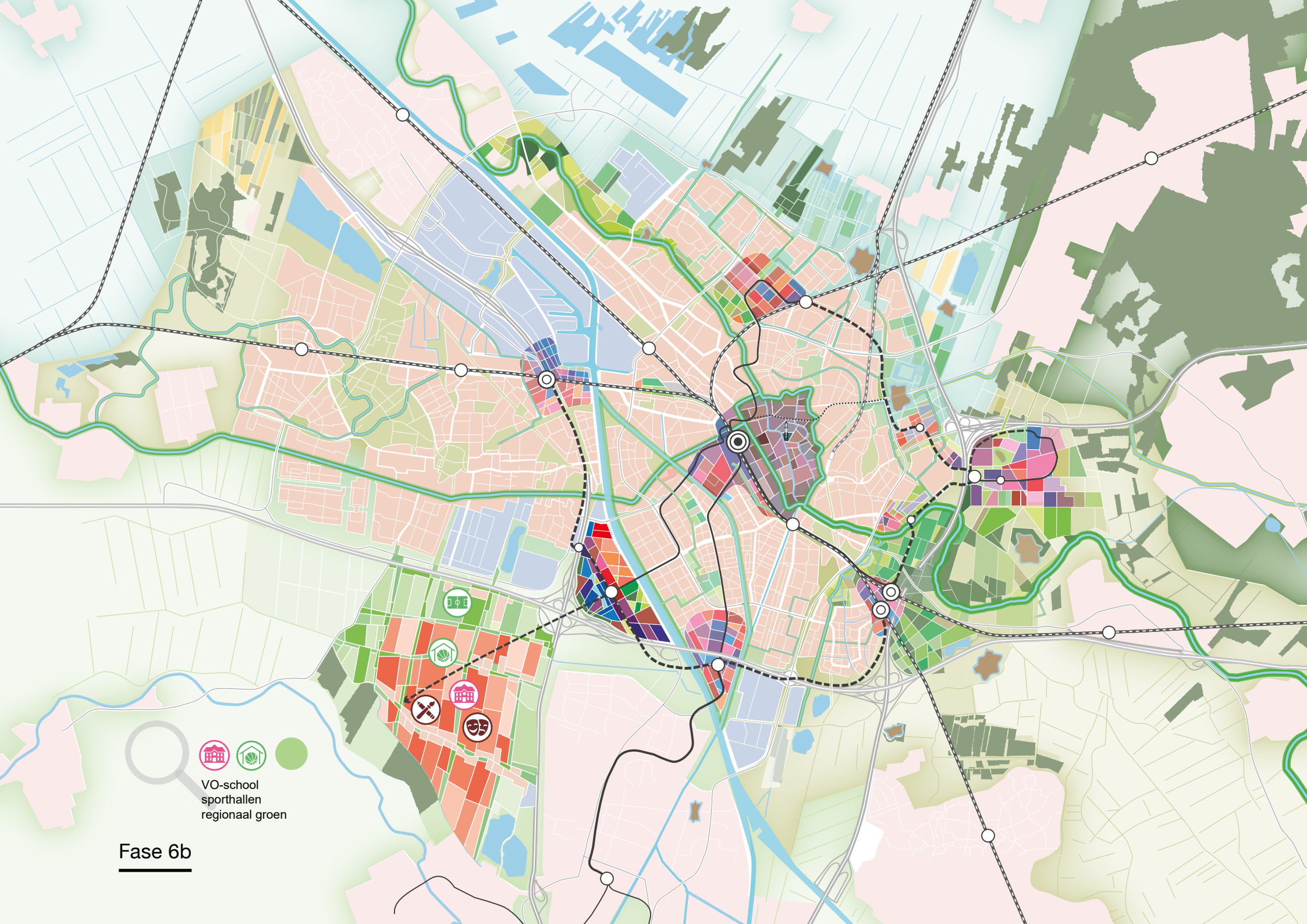


Fase 6a

Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

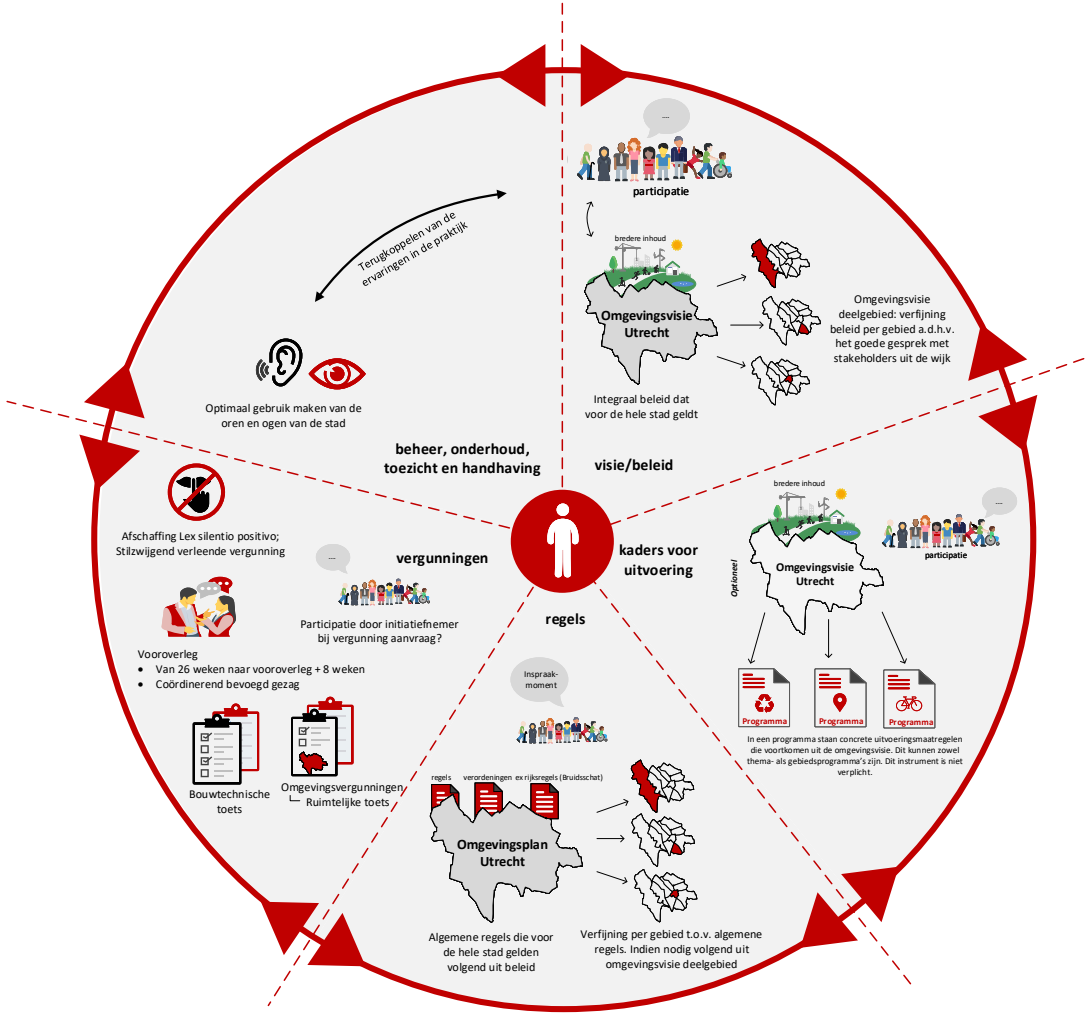
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop. In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.



De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

Dimensie / weging	Voldoet aan alle voorwaarden	Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden	Voldoet niet aan de voorwaarden
Groen groeit mee			
Mobiliteit gewaarborgd			
Voorzieningen in de pas			
Per saldo	Doorgaan	Condities concretiseren	Stoppen

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



8 Investeringsstrategie 2040

8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities

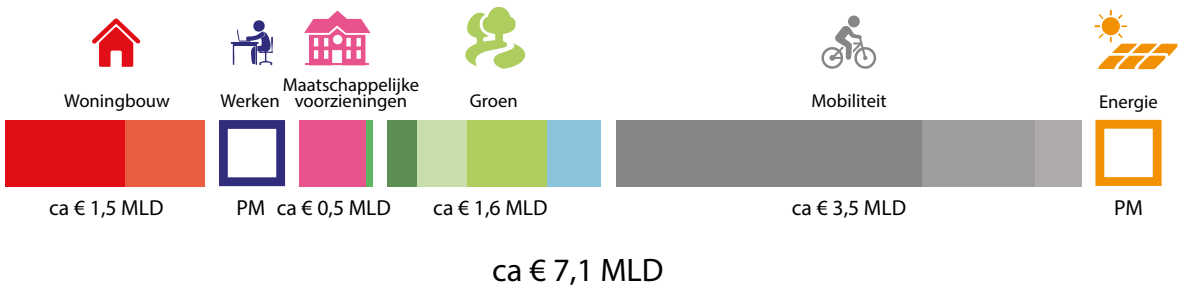
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'. 46

8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



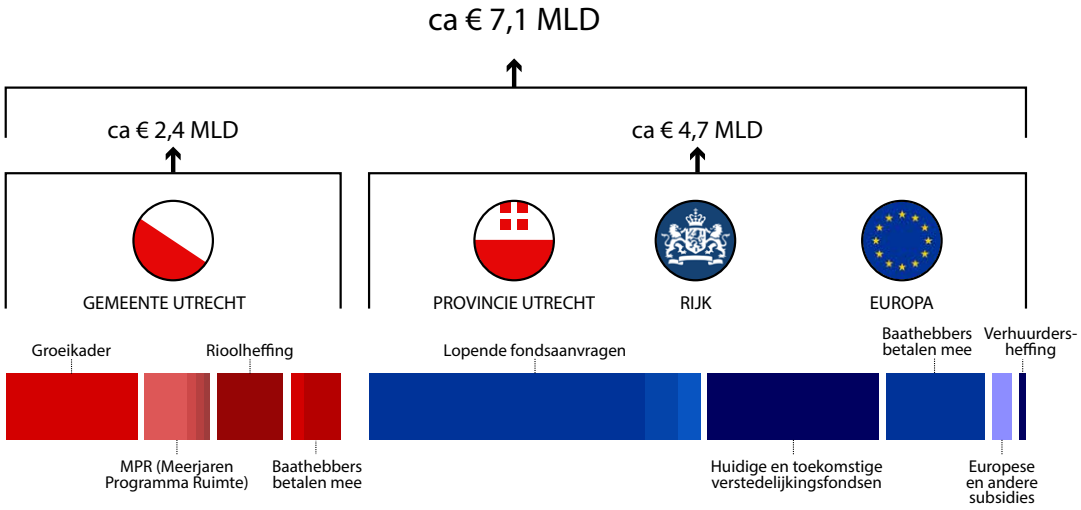
De totale investeringsopgave tot 2040

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gereali-seerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwer-kingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.



Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040

8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

Erfpacht
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

Grondexploitaties
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

Surplus parkeerinkomsten
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

Nationaal Groeifonds
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

MIRT-programma
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

Woningbouwimpuls
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

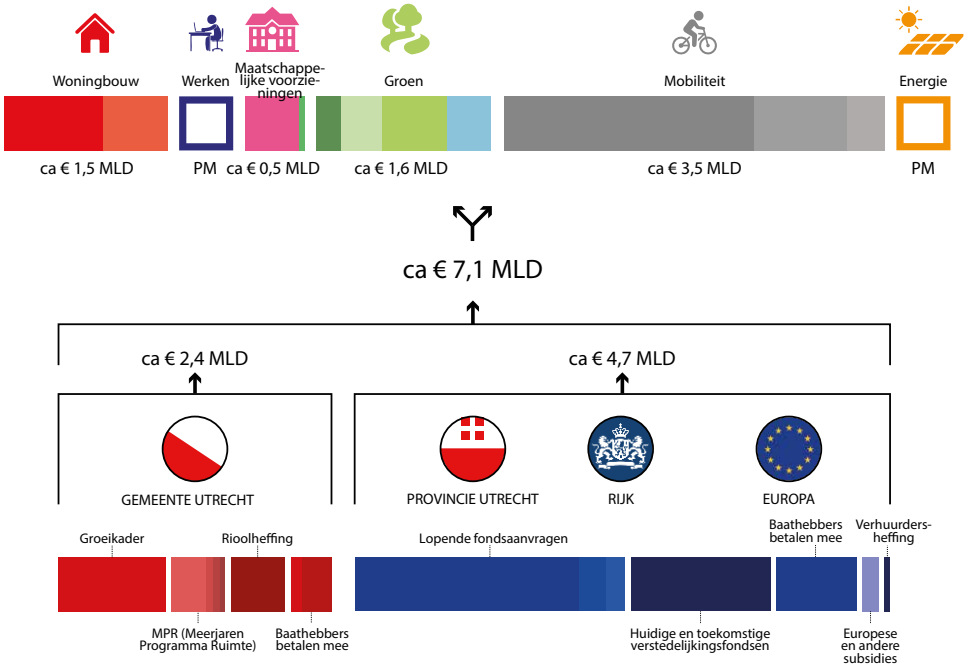
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.



Dekking investeringsopgave RSU 2040

Nawoord

De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



Bijlage 1
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

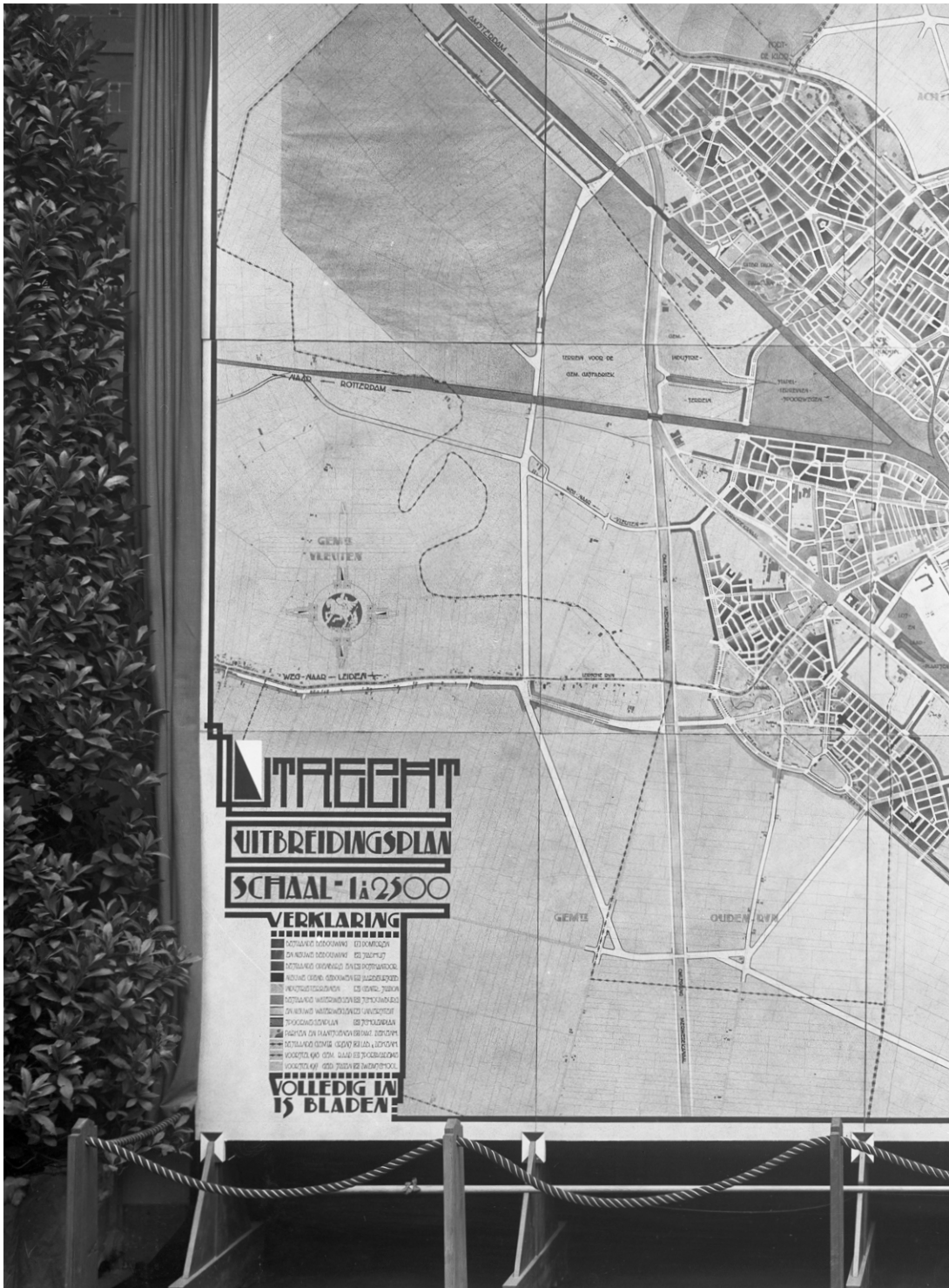
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



Bijlage 2
Afkortingen

3D	Driedimensionaal
BBP	Bruto Binnenlands Product
BIZ	Bedrijfs Investerings Zone
BSSB	Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven
Buza	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
bvo	bruto vloer oppervlakte
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Cultureel Plan Bureau
CO2	Koolstofdioxide
CS	Centraal Station
DNU	Development Netwerk Utrecht
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
GIZ	Gebieds Investerings Zone
GWh	Giga Watt uur
Ha	Hectare
HBO	Hoger Beroeps Onderwijs
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IIASA	International Institute for Applied Systems Analysis
IC	Intercity
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit
IRP	Integraal Ruimtelijk Perspectief
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
IWCUR	International Welcome Centre Utrecht Region
LKW	Lunetten Koningsweg
LRC	Leidsche Rijn Centrum
M²	Vierkante meter
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MGP	Meerjaren Groen Programma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MKB	Midden en Klein Bedrijf
MPB	Meerjaren Programma Bereikbaarheid
MPR	Meerjaren Programma Ruimte
MPG	Meerjaren Programma Groen
MRU	Metropoolregio Utrecht
MWKZ	Merwedekanaalzone
NSP	Nationaal Sleutel Project
NvU	Nota van Uitgangspunten
OMU	Ontwikkelings Maatschappij Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
OZB	Omzetbelasting
P+R	Park en Ride
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIi	Raad voor de leefomgeving
ROM	Regionale Ontwikkelings Maatschappij
RSU 2040	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SES	Sociaal Economische Status
Uned	Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPP	Utrechts Plan Proces
UU	Universiteit Utrecht
USP	Utrecht Science Park
VJN	Voorjaarsnota
VO	Voortgezet Onderwijs
WHO	World Health Organisation
WKO	Warmte Koude Opslag
WOM	Wijk Ontwikkelings Maatschappij
ZZP	Zelfstandige Zonder Personeel

Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, april 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Klaas Verschuure

Ambtelijk opdrachtgever
Peter Steijn

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

Projectteam
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Zaaknummer	8272740/20210413/b
Jaargang en nummer	2021, nr. 76
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
a. De groene stad
b. De verbonden stad
c. De compacte stad
d. De betaalbare en inclusieve stad
e. De toekomstbestendige stad
f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b. Overvecht
c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
a. Geen dak blijft onbenut
b. Groen tenzij
c. Circulair tenzij
d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

Het raadsbesluit over de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 treedt voorlopig niet in werking omdat op 18 augustus 2021 een inwonersverzoek voor een raadgevend referendum over dit onderwerp is toegelaten.

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:

- het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
- opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
- meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
- mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast."

8. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040, met dien verstande dat de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als volgt gewijzigd wordt:
1.op pagina 161 achter "20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten" wordt toegevoegd de woorden:
"waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden".
2. op pagina 165 van de RSU achter "8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten Koningsweg en USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden." wordt toegevoegd de woorden:
"Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden."
3. op pagina 150 wordt toegevoegd:
"Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder."
•Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.
4. • Op bladzijde 108 linksonder toe te voegen dat er nog 51.250 m² aan creatieve werkplekken nodig is,
- De tabel met voorzieningen op bladzijde 173 als volgt aan te passen:
  - Ambitie: 80.000 m²
  - Centrum: 10.000 m²
  - Overvecht: 5000 m²
  - Leidsche Rijn: 3750 m²
  - Noordwest: 10.000 m²
  - Totaal: 28.750 m²
- Onder de tabel op bladzijde 173 toe te voegen: "Voor de broedplaatsen is 80.000 m² nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben."

9. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Het raadsbesluit tot vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief voorbereidingsbesluit op 18 augustus 2021 is, voorzover het niet in werking omdat voorbereidend verzet is gedaan, volledig in werking getreden. Het raadsbesluit ligt ter inzage tot en met 29 september 2021 bij de publieksbalie van het stadskantoor. Het raadsbesluit is ook te raadplegen op www.overheid.nl. Tegen het raadsbesluit kan gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging beroep worden ingesteld door een belanghebbende bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroepschrift moet worden ondertekend en moet ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep bevatten. Bij het beroepschrift moet een afschrift van het besluit waartegen het beroep is gericht worden overgelegd. Indien het beroepschrift niet of niet tijdig wordt ingediend, kan de indiener daarvan niet worden verschoond. Het beroepschrift moet worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift moet worden voorzien van een zegel van 4,00 euro. Het beroepschrift kan ook worden ingediend via www.raadvanstate.nl. Het beroepschrift moet worden voorzien van een zegel van 4,00 euro. Het beroepschrift kan ook worden ingediend via www.raadvanstate.nl.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon A.M. <s.dijksma@utrecht.nl>
20/07/2021 17:48:02 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Signed By: van Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
20/07/2021 17:15:59 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Het raadsbesluit over de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 treedt voorlopig niet in werking omdat op 18 augustus 2021 een inleidend verzoek voor een raadgevend referendum over dit onderwerp is toegelaten.

Gemeente Utrecht

Op grond van het bepaalde in artikel 4 lid 4 en artikel 10 lid 2 van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht en het besluit van de voorzitter van het centraal stembureau inzake het definitief verzoek raadgevend referendum RSU 2040 d.d. 29 september 2021 is dit raadsbesluit opnieuw bekend gemaakt op 29 september 2021. Het raadsbesluit treedt in werking op 30 september 2021.

Raadsbesluit

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Zaaknummer	8272740/20210413/b
Jaargang en nummer	2021, nr. 76
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
a. De groene stad
b. De verbonden stad
c. De compacte stad
d. De betaalbare en inclusieve stad
e. De toekomstbestendige stad
f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b. Overvecht
c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
a. Geen dak blijft onbenut
b. Groen tenzij
c. Circulair tenzij
d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:

- het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
- opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
- meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
- mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast."

8. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040, met dien verstande dat de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als volgt gewijzigd wordt:
1.op pagina 161 achter "20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten" wordt toegevoegd de woorden:
"waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden".
2. op pagina 165 van de RSU achter "8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten Koningsweg en USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden." wordt toegevoegd de woorden:
"Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden."
3. op pagina 150 wordt toegevoegd:
"Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder."
•Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.
4. • Op bladzijde 108 linksonder toe te voegen dat er nog 51.250 m² aan creatieve werkplekken nodig is,
- De tabel met voorzieningen op bladzijde 173 als volgt aan te passen:
  - Ambitie: 80.000 m²
  - Centrum: 10.000 m²
  - Overvecht: 5000 m²
  - Leidsche Rijn: 3750 m²
  - Noordwest: 10.000 m²
  - Totaal: 28.750 m²
- Onder de tabel op bladzijde 173 toe te voegen: "Voor de broedplaatsen is 80.000 m² nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben."

9. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon A.M. <s.dijksma@utrecht.nl>
20/07/2021 17:48:02 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Signed By: van Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
20/07/2021 17:15:59 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	1939
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	13.1
Titel	Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav Raadsinformatiebijeenkomst
ID	2095
Behandelend ambtenaar	B. de Jong
Telefoon	14 030
E-mail	b.de.jong@utrecht.nl
Datum collegebesluit	7 juni 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	7 juni 2021
Behandeld door	B. de Jong
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	b.de.jong@utrecht.nl
Kenmerk	8272740/20210607
Onderwerp	Nadere informatie over de RSU 2040
Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Bijlage(n)	1

Geachte leden van de raad,

In deze memo treft u zoals toegezegd tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst over de RSU 2040 van vorige week dinsdag enige nadere informatie aan, in aanvulling op de antwoorden die zijn verstrekt.

<u>Realisatie versus realisme in relatie tot beschikbare middelen:</u>
De vraag werd gesteld wat het voor de RSU betekent als we niet de bijdragen van andere partijen, m.n. het Rijk zouden ontvangen. Wat we als gemeente Utrecht willen en voorstaan sluit aan bij rijksbeleid. Dit toont zich onder andere in Utrecht Nabij, de gezamenlijke bereikbaarheidsvisie van Rijk en Regio, en in de ontvangst van de U Ned-proposities in de MIRT-trajecten. Het rijk, die een forse bijdrage zou moeten leveren aan met name onze mobiliteitsambities, erkent de benodigde koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit, en onze brede benadering van de leefbare stad. Wij hebben er vertrouwen in dat de wederzijdse inspanning op het realiseren van de gezamenlijke uitgangspunten zich zal uitbetalen in de vorm van integrale fondsvorming en honorering van onze proposities. Mocht dit niet het geval zijn, en de externe fondsen blijven fors achter bij de verwachting, dan zal dit ook consequenties hebben voor de groei van de stad. Immers, een gezonde groei zoals wij die voorstaan gaat gepaard met een evenwichtige barcode, en daar hoort ook de juiste infrastructuur bij.

In hoofdstuk 7 van de RSU is aangegeven welke prioriteit we daarbij hanteren: eerst de Merwedelijn/Papendorplijn met de daar aan gerelateerde gebiedsontwikkelingen, met als volgende stap de Waterlinielijn. Voor de stappen in ontwikkeling die daarna volgen, moeten nog nadere keuzes worden gemaakt. Indien bijdragen aan de bekostiging van die eerste fasen niet of onvoldoende tot stand komt, komt de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling in Utrecht Zuidwest respectievelijk de verstedelijking rond Lunetten/Koningsweg en de A12-zone onder druk te staan. Bovendien zijn de twee verbindingen voor korte termijn ook relevant zijn voor ontsluiting van randstedelijke gebieden op langere termijn (A12 en eventueel Rijnenburg).
Voor de ontwikkeling van de diverse knooppuntenzijn in het kader van U Ned gebiedsverkenningen in voorbereiding, waarbij wordt samengewerkt met regio, provincie Utrecht en Rijk. Deze gebiedsverkenningen zullen het bovenstaande kwalitatieve beeld ook kwantitatief nader verhelderen.

130% plancapaciteit:
Ook is de vraag gesteld hoe de 130% voor toevoegen van woningen in de RSU 2040 is verwerkt. In de RSU wordt uitgegaan van 60.000 woningen, die tellen op tot 100%. Dit aantal is het optimum in relatie tot de barcode. We hebben de toevoeging van 60.000 woningen gehanteerd voor de barcode. Toevoeging van meer woningen is van invloed op de barcode omdat dan ook meer ander programma moet worden toegevoegd. De knooppunten zijn qua woningbouw geprogrammeerd op de ondergrens. Extra woningen programmeren bij een of meer knooppunten kan consequenties hebben voor de barcode en voor de 10 minutenstad. Dit wordt in de gebiedsverkenningen voor de knooppunten nader verkend.

Tot 2040 worden er conform het nu in de RSU 2040 opgenomen programma 60.000 woningen gebouwd. Ook na 2040 zal de stad zich verder ontwikkelen en daarvoor is ook nog ruimte. Een mogelijkheid is grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg. In de planperiode wordt al een ontwerpstudie verricht op grond waarvan op een later moment nadere keuzes kunnen worden gemaakt. Overigens gaat het bij de 130% om compensatie op terugval in het bouwprogramma op te vangen om op 100% (60.000 woningen) uit te komen.
In de gebiedsverkenningen die in het kader van U Ned worden gedaan, worden mogelijkheden om programma toe te voegen op de verschillende knopen verkend, waarbij we streven naar een optimaal programma dat past bij de barcode en bij onze ambities op het gebied van mobiliteit. Hierbij kijken we ook naar het effect van mogelijke verschuivingen van programma tus sen knopen.
Voor de RSU hebben we een het laadvermogen van de verschillende knooppunten verkend. De resultaten ervan staan in het document “bandbreedtes” welke als bijlage is toegevoegd.

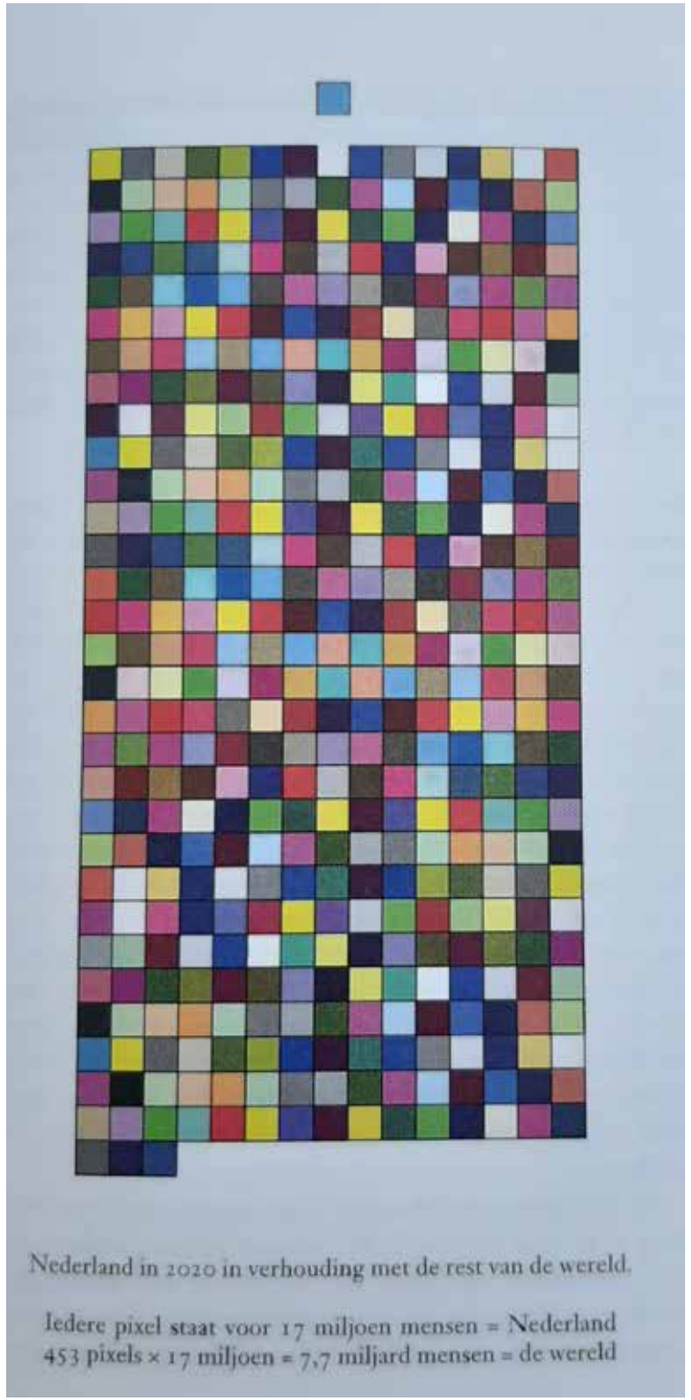
Integraal Ruimtelijk Plan en ruimtevraag bedrijventerreinen:
In het kader van het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) wordt nog gezocht naar ca 80 ha voor bedrijventerreinen in de regio. De vraag werd gesteld welke impact dat heeft op de RSU2040. In de RSU2040 wordt uitgegaan van de toevoeging van 70.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Hiermee nemen wij het leeuwendeel voor onze rekening in relatie tot de regio. Recent hebben we met de Ontwikkelmaatschappij Utrecht (OMU) hierover afspraken gemaakt.. Hiertoe is met name het intensiveren van bestaande bedrijvenlocaties een passend middel.
Daarnaast is de RSU 2040, na vaststelling en conform Motie 2019/415, leidend in de besprekingen over de Utrechtse inzet bij ruimtelijke ontwikkelingen die de stad raken, zoals het IRP. Verder is het tekort aan bedrijfsterreinen een regionale vraag die een regionaal antwoord behoeft. Dit geldt ook voor de ruimtebehoefte voor energie-opwekking.

Toevoegen van woningen in Kanaleneiland:
Tot slot is een vraag gesteld over de toevoeging van woningen in Kanaleneiland. De komende jaren worden 2100 woningen in Kanaleneiland en Transwijk toegevoegd door uitvoering van bestaande plannen waaronder bijvoorbeeld de locatie Ziekenhuis Oudenrijn (inmiddels opgeleverd) Krachtstation en Wisselstrook, Marco Pololaan 111- 113, Beneluxlaan 901, Europalaan 33-45 etc. Voor een compleet overzicht verwijs ik u naar het MPR 2021.

Met vriendelijke groet,
Klaas Verschuure

Bandbreedtes

Nederland in 2020 in verhouding met de rest van de wereld



Nederland in 2020 in verhouding met de rest van de wereld.

Iedere pixel staat voor 17 miljoen mensen = Nederland
453 pixels × 17 miljoen = 7,7 miljard mensen = de wereld

Gemeente Utrecht

Pixelstudies

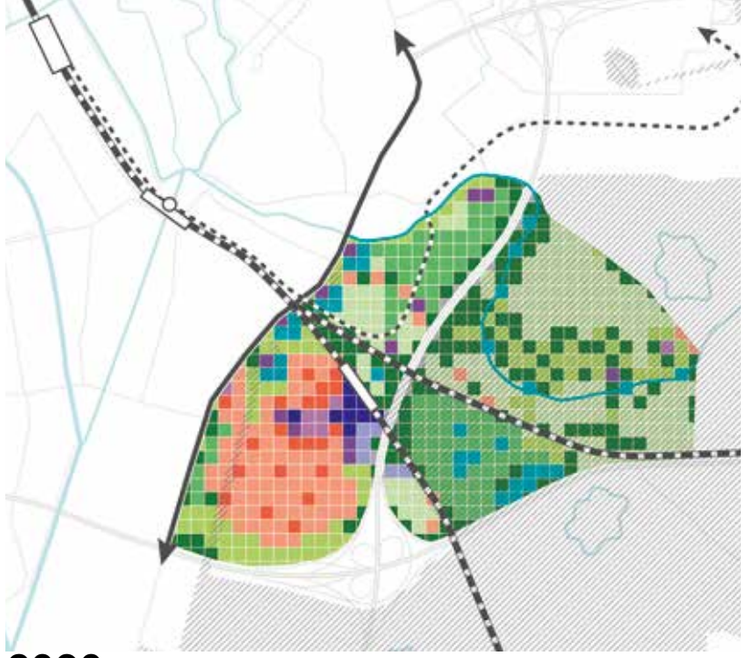
- Doel: kwantitatief inzichtelijk maken wat het laadvermogen is van de ontwikkelgebieden en welke kleur deze gebieden krijgen
- De barcode als randvoorwaarde
- Geen ontwerp
- Methode: hectarehokjes (100x100 meter) in combinatie met infralijnen
- meedere modellen met verschillende mate van programma



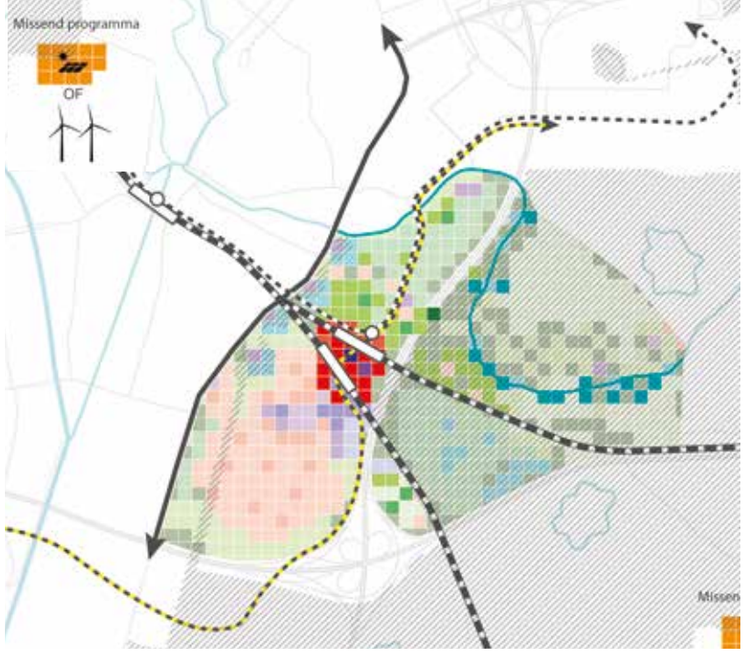
Gemeente Utrecht

Lunetten / Koningsweg
Modellen

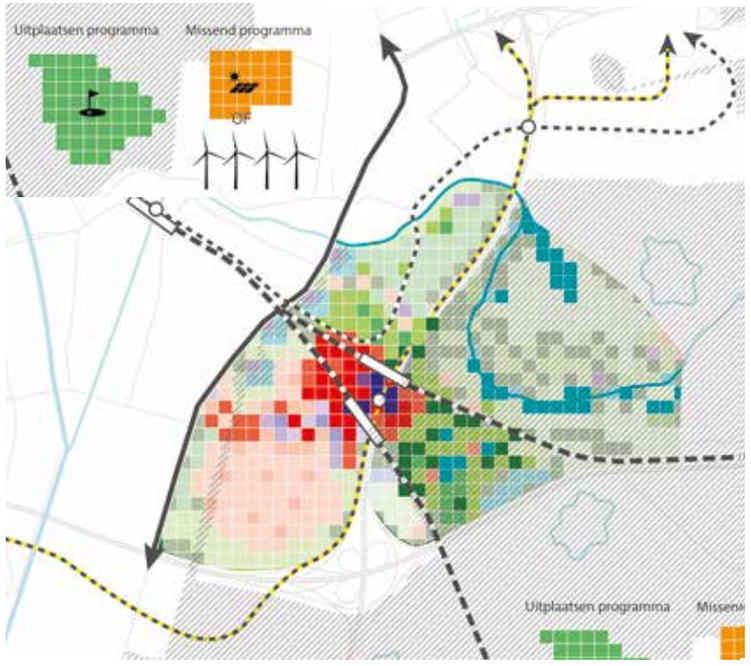
	model 1	model 2	model 3
	2500	5500	9400
	1 ha + intensiveren	5 ha + intensiveren	11 ha + intensiveren
	1 ha	3 ha	5 ha
	-51 ha	-56 ha	-154 ha
	24 ha	48 ha	81 ha
	3 ha	7 ha	11 ha
	13 ha	26 ha	44 ha
	14 ha/2 elders	27ha/4 elders	46 ha/6 elders
		-49 ha uitplaatsen golfbaan	-49 ha uitplaatsen golfbaan



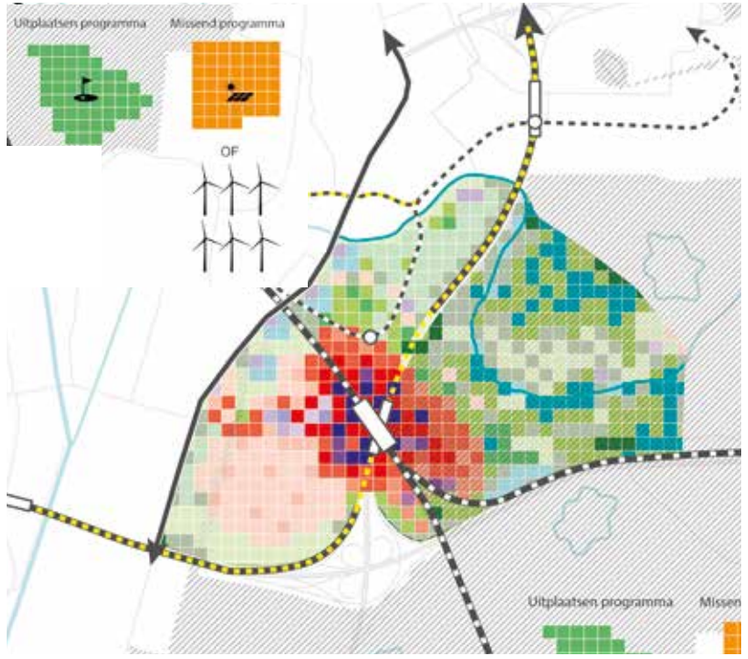
2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Gemengd hoog stedelijk leefmieu

Woningen




Gemengd hoogstedelijk woonmilieu met appartmenten

Werken



Gemengd hoogstedelijk werkmilieu regionale en nationale kantoren in middensegment

Voorzieningen




Groot aanbod aan stedelijke voorzieningen + onderwijs + uitbreiding open sportpark Maarschalkerweerd

Groen



Groot Amelisweerd als nieuw stadspark direct grenzend aan de nieuwe knoop.

Mobiliteit



Intercitystation met overstapmogelijkheden op de U-baan. Autoluw gebied waar fietsen en vooral lopen dominant zijn

Energie



Zon op daken, zoveel mogelijk energieneutraal bouwen. De rest elders in de gemeente oplossen

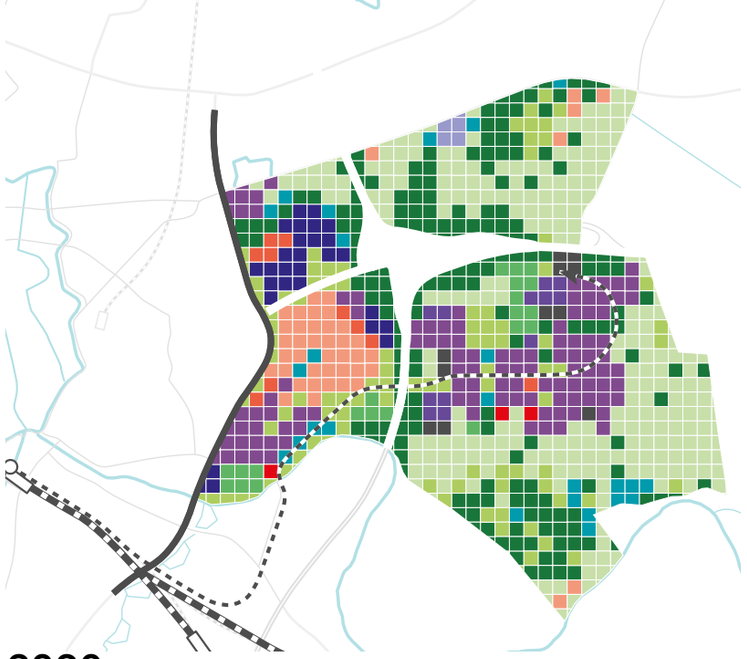
Gemeente Utrecht

Utrecht Science Park

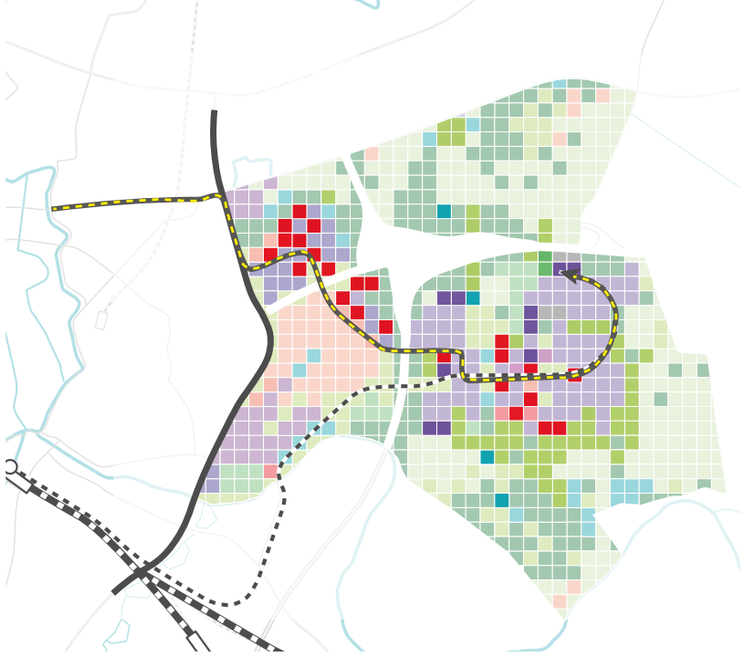
Modellen

	model 1	model 2	model 3
	4.200	5.100	10.200
	10 ha	21 ha	40 ha
	2 ha	7 ha	9 ha
	? ha	? ha	? ha
	56 ha	51 ha	96 ha
	2 ha	2 ha	8 ha
	4 ha	7 ha	17 ha
	? ha	12 ha	20 ha

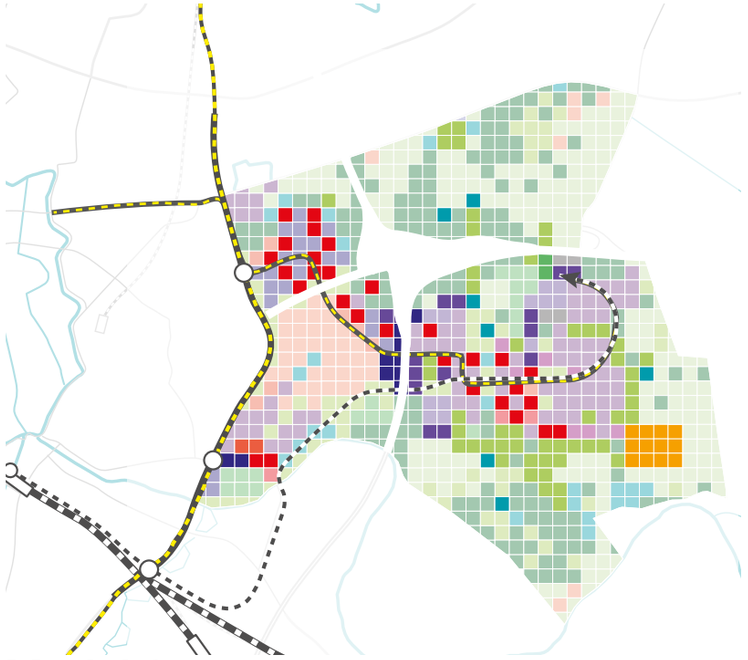
barcode niet compleet berekend



2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Kenniscluster

Woningen




Gestapelde woningen voor een specifieke doelgroep die past bij het USP.

Werken




Verdichting en transformatie van het USP. Focus op R&D op gebied van life science, health en duurzaamheid.

Voorzieningen




(Enkel) onderwijs dat gekoppeld is aan profiel USP. Voorzieningen die het interactiemilieu ondersteunen.

Groen




Aantrekkelijke openbare ruimte voor ontmoeting. Grenzend aan landschapspark met stedelijke functies.

Mobiliteit




HOV-hub en comfortabele fietsroutes. Aantrekkelijke openbare ruimte voor voetgangers rondom HOV.

Energie

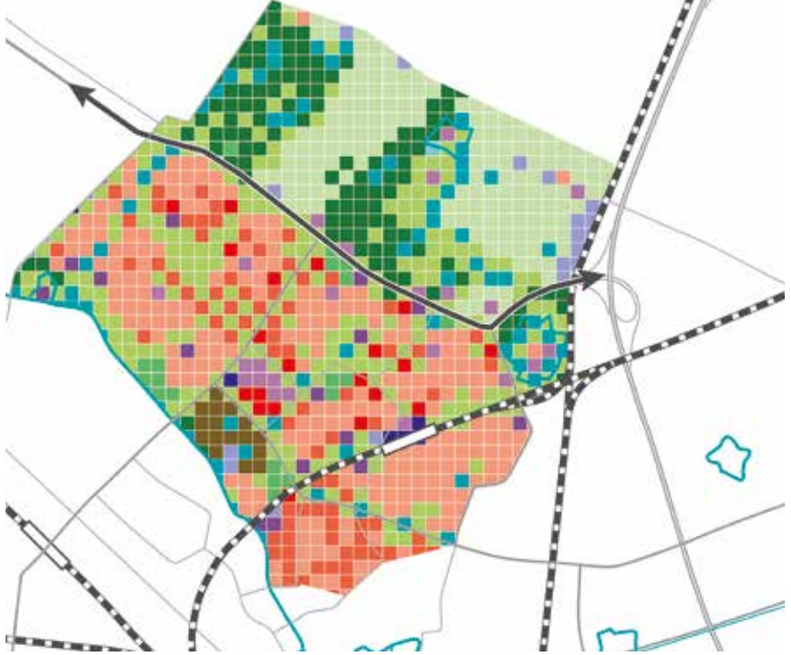


Energie op daken. Nieuwbouw+transformatie gebouwen energieneutraal.

Gemeente Utrecht

Overvecht
Modellen

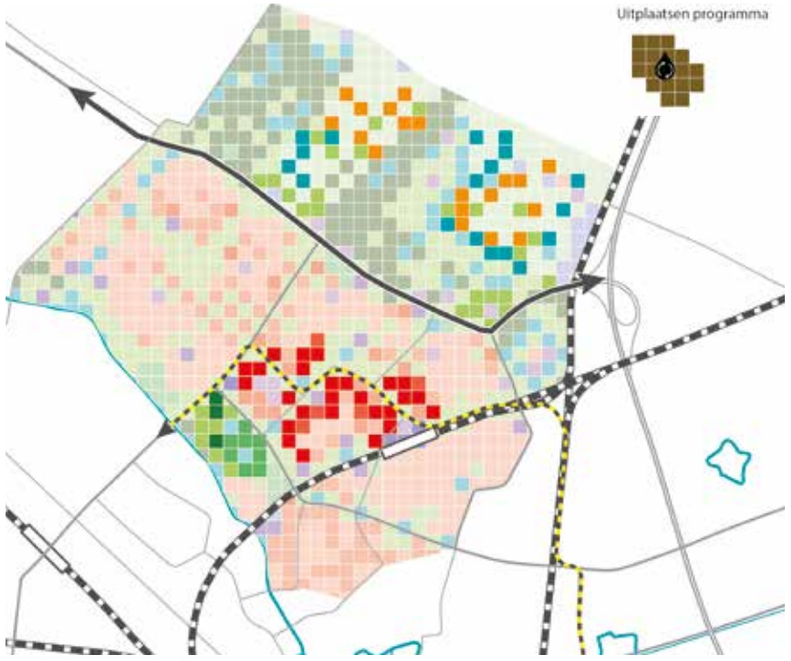
	model 1	model 2	model 3
	2500	3500	5500
	ntb	ntb	2 ha + ntb
	1 ha	2 ha	3 ha
	-49 ha	-63 ha	-95 ha
	20 ha	33 ha	46 ha
	3 ha	5 ha	7 ha
	11 ha	25 ha	25 ha
	12 ha/2	19 ha/3	26 ha/4
		-18 ha uitplaatsen RWZI	-18 ha uitplaatsen RWZI



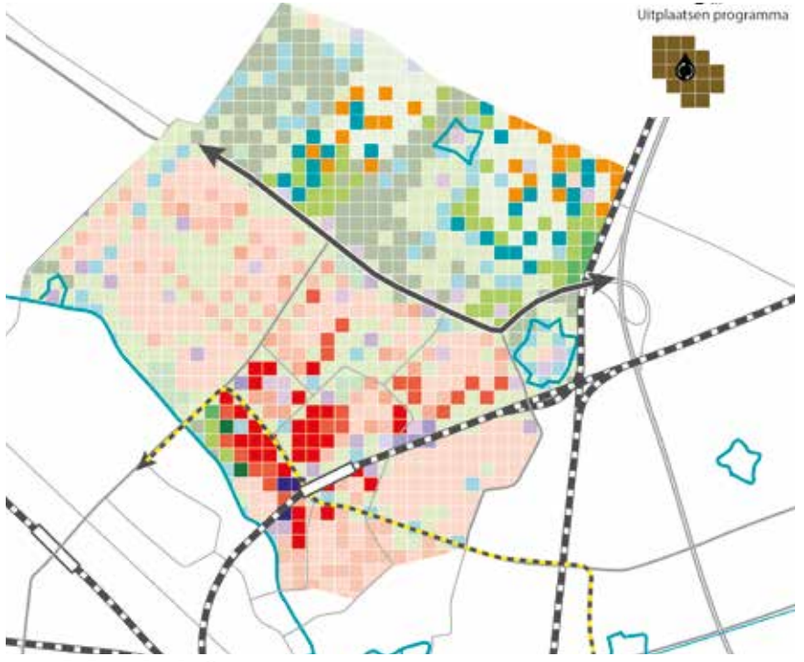
2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Groenstedelijk leefmilieu

Woningen



Werken





Voorzieningen



toevoegen beschrijvingen

Groen





Mobiliteit





Energie





Kwaliteitsverhoging van het groen: Vechtoevers, groene lint en openbare ruimte

Gemeente Utrecht

Leidsche Rijn Centrum
Modellen

	model 1	model 2
	0	2800
	150.000 m² bvo kantoren	7 ha
	ntb	ntb
	3 ha	13 ha
	0 ha	3 ha

elders/uitplaatsen:

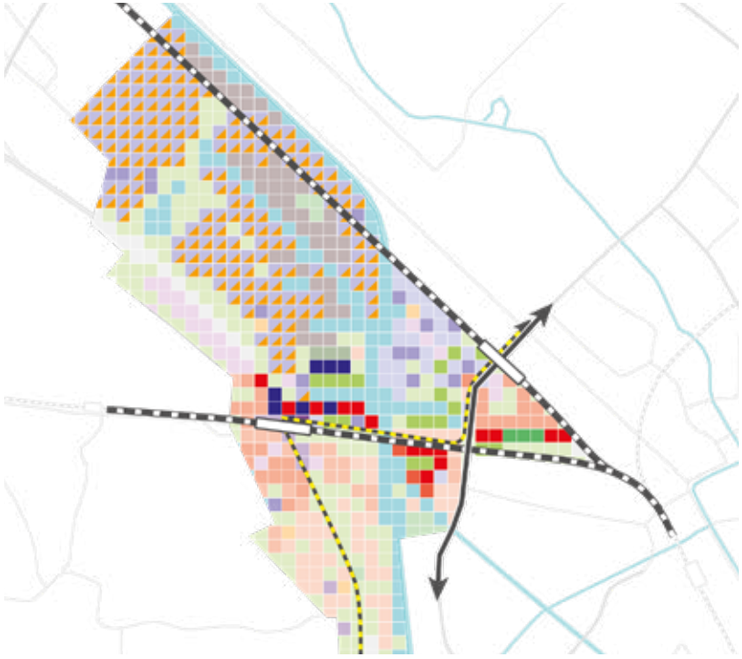
	ntb	14 ha/2
	-2 ha	-19 ha
		11 ha
		13 ha



Bestaande situatie



Model 1



Model 2

Gemeente Utrecht

Compact stedelijk leefmilieu + hoogwaardig werkterrein

uitgaand & missend programma

toevoegen pixels

Woningen



Hoogstedelijk wonen aan het water

Werken



Ontmoetingsplek

Voorzieningen



Versterking culturele hotspot RAUM

Groen



Groene oevers kanalen en oude havenkommen, park boven het spoor

Mobiliteit

Energie



Energie op daken van bedrijventerreinen. Windmolens. Icoon voor de stad.

Gemeente Utrecht

A12-zone
Modellen

	model 1	model 2	model 3
	10.000	16.500	20.000
	20 ha	33 ha	40 ha
	5 ha	8 ha	10 ha
	-? ha	-? ha	-? ha
	86 ha	142 ha	172 ha
	12 ha	20 ha	24 ha
	47 ha	78 ha	94 ha
	49 ha/2	81 ha/3	98 ha/4

uitgaand- & missend programma nog berekenen



Bestaande situatie



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

OV-hub met mix tussen bedrijven en wonen

Woningen

Werken

Voorzieningen



uitgaand & missend programma

toevoegen pixels

Groen



Landschapspark Laagraven en groene linten langs kanalen

Mobiliteit





OV-hub Westraven. Overstappunt tussen regionaal en stedelijk verkeer.

Energie





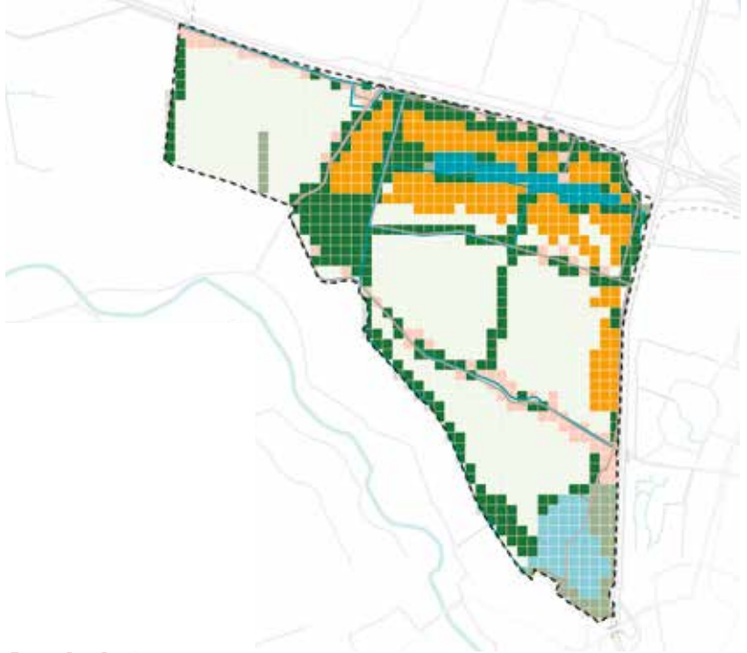
Energie op daken. Windmolens op bedrijventerreinen aan water en/of (snel) wegen.

Gemeente Utrecht

Rijnenburg

Modellen

	model 1	model 2	model 3	model 4
	0	5000	10.000	20.000
	0 ha	20 ha	40 ha	80 ha
	0 ha	2,5 ha	5 ha	10 ha
	0 ha	-296 ha	-488 ha	-703 ha
	292 ha	35 ha	86 ha	172 ha
	0 ha	3 ha	6 ha	12 ha
	33 ha	19 ha	47 ha	94 ha
	176 ha	20 ha	49 ha	98 ha



Model 1



Model 2



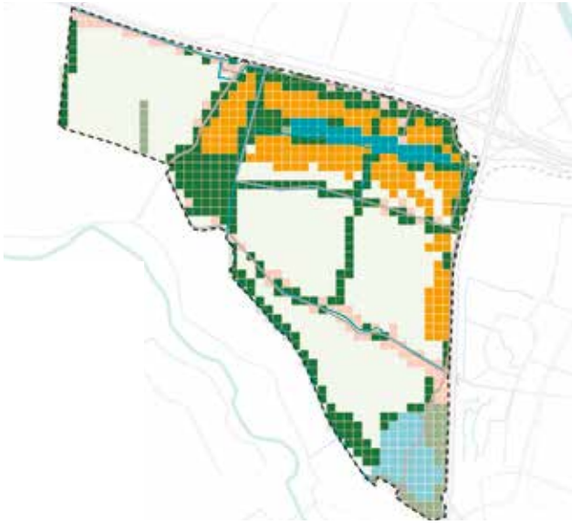
Model 3



Model 4

Gemeente Utrecht

Inzet: landschap voor groen, recreatie en energie



Woningen



Geen woningbouw tot 2040

Werken



Agrarische bedrijven

Voorzieningen





Recreatief uitloopgebied, specifieke sporten Nedereindse Plas

Aanvullend programma:

- 33 ha
- 292 ha
- 176 ha

Groen



Robuust groen-blauw raamwerk

Mobiliteit



Lokaal en recreatief vervoer

Energie

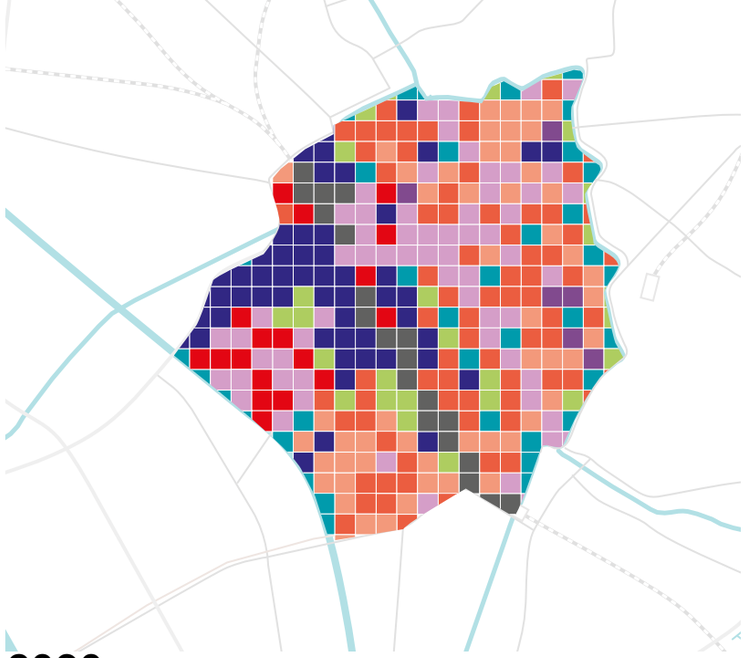


(Tijdelijke) Grootschalige energieopwerkking

Gemeente Utrecht

Centrum

Modellen



2030

Model 1: PM

Zoveel mogelijk realiseren van de barcode die met de harde planvoorraad niet wordt gerealiseerd.

Model 2: PM

Inzetten op het aanhelen van de historische binnenstad en het stationsgebied / beurskwartier.

Gemeente Utrecht

Zeer hoogstedelijk centrum

Woningen



Gemengd (zeer) hoogstedelijk woonmilieu met appartementen.

Werken



Gemengd werkmilieu met hoge interactie. Mix aan bedrijven: creatieve diensten, maatschappelijk, innovatieve start-ups.

Voorzieningen





Hoogwaardige (nationale) voorzieningen. Divers aanbod. Gestapeld.

Groen



Relatief weinig, maar zeer hoogwaardige openbare ruimte, gericht op het verblijven. Intensief gebruikt.

Mobiliteit



(Inter)nationaal knooppunt. Hoogwaardige openbare ruimte tbv de voetganger.

Energie



Zon op daken en langs spoortraject. Specifieke aandacht voor historische, monumentale stad.

Gemeente Utrecht

Actiegroep Binnenstad030

Petitie RSU – Mobiliteitsplan / Parkeervisie

1 juni 2021

Binnenstad030 vraagt de Raad om de RSU 2040 & Mobiliteitsplan / Parkeervisie niet in de wielen te laten rijden van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De Gemeente en honderden Utrechtse organisaties en burgers hebben een 2-jarig participatieproces voltooid over de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Veel burgers en organisaties hebben zienswijzen opgesteld. De Raad bespreekt het Collegevoorstel na de zomer en heeft deze zienswijzen nog niet tot zich genomen. Echter, de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie hebben grote gevolgen voor de binnenstad, die de kern van de Omgevingsvisie Binnenstad2040 raken. Voor een zorgvuldige besluitvorming, en uit respect voor de betrokken organisaties en burgers, zouden zij samen moeten worden behandeld. Nu daar niet is voor gekozen, vragen wij de Raad om bij de behandeling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie een voorbehoud te maken op hun effect op de binnenstad tot na de vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zo niet, dan wordt het participatie- en inspraakrecht van bewoners aangetast.

Binnenstad030 heeft een zienswijze op de Omgevingsvisie opgesteld die door meer dan duizend bewoners is gesteund. Zij stellen vast dat de woonfunctie van de Binnenstad zwaar onder druk staat en dat de voorgestelde Omgevingsvisie Binnenstad 2040 tot een dramatische verslechtering van het woon- en leefklimaat zal leiden. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie nemen hier alvast een flink voorschot op.

De binnenstad is niet alleen het dominante winkel- en uitgaansgebied van Utrecht, maar ook de meest dichtbevolkte woonwijk van de stad. 87% van de huizen worden er bewoond. Binnenstad030 streeft naar een gezonde balans tussen wonen, werken, winkelen en uitgaan. Deze balans is verstoord door het succesvolle beleid om zoveel mogelijk betalende bezoekers het historische hart van de stad in te lokken. Dit gaat er ten koste van het woon- en leefklimaat. Het College maakt ruim baan voor nog veel meer bezoekers, èn wil dat er meer bewoners in de binnenstad komen, maar heeft geen doelstellingen of criteria voor de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Er wordt erkend dat de menging van functies ‘schuurt’ en voorgesteld dat wonen daarbij ‘niet leidend’ is.

Het lijkt erop dat de Binnenstad van iedereen is die er verblijft, behalve de bewoners.

Omdat het College geen visie heeft op de woonfunctie en de belangen van de bewoners negeert, hebben bewoners van de binnenstad zelf een woonvisie opgesteld. Die vindt u op:

binnenstad030.wordpress.com/omgevingsvisie-binnenstad-2040

Wat is er aan de hand?

Wij hebben Plan en Visie doorgespit op zaken die van belang zijn voor bewoners en ondernemers in de binnenstad, en hebben geconcludeerd dat de belangen van binnenstadsbewoners onderbelicht blijven. Denk bijvoorbeeld aan:
• Bereikbaarheid met eigen vervoermiddelen
• Kwaliteit van het OV
• De fiets niet overal welkom

Binnenstad030 vindt dat er in het mobiliteitsplan te grote nadruk wordt gelegd op het belang van de “verblijfsfunctie” van de binnenstad (economisch model). Dit plan stelt wijzigingen voor die uw woon- en leefomgeving ingrijpend zullen veranderen. Dit raakt ook de winkelier en zijn klanten.

Wat vinden wij?

Wij hebben in onze zienswijze per thema kort uiteengezet wat de plannen van de gemeente zijn, vervolgens aangegeven in welk opzicht en waarom wij die plannen onvoldoende vinden. Doorgaans is dat vooral omdat de plannen geen zekerheid bieden dat het belang van u als binnenstadsbewoner voldoende ter harte zal worden genomen bij de uitwerking van die plannen. Dat leidt dan tot vetgedrukte conclusies die wij hieronder per thema hebben herhaald en bij elkaar gezet hebben.
Als u van het hoe en waarom meer wil weten, dan verwijzen wij u naar de inhoud van onze zienswijze. De thema’s worden behandeld in dezelfde volgorde als waarin u ze in de flyer aantrof. Aan het slot volgt nog een extra thema, ’Bevoorrading’.

Voetgangers

In het Plan dient in ieder geval opgenomen te worden dat

- Uitbreiding van het voetgangersgebied in samenspraak met bewoners en ondernemers alleen dan kan worden overwogen als alle andere maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren
- Maar dan alleen als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied deugdelijk zijn onderzocht
- En als er in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied
- Een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming.
- De noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar wordt geëvalueerd.

Van belang is ook dat opgenomen wordt dat er in de Binnenstad meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komt, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen.

Fietsers

In het Plan dient opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad, zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak – belemmerd mogen worden.

Auto's/parkeren

In het Plan dient uitdrukkelijk te worden opgenomen dat maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer- en laad – en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer, zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen, bouw/onderhoud,(huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke.
De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor bewoners.

Openbaar vervoer

In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat een maatwerkoplossing voor de bereikbaarheid per OV van de binnenstad nodig zal zijn, en wel van een hogere en fijnmaziger kwaliteit dan tot nu toe het geval is. Onduidelijkheid over verbindingen tussen de Binnenstad en de omliggende wijken en knooppunten dient weggenomen te worden.

Ruimtelijke ordening en veiligheid

Het is wenselijk dat de noodzaak van integrerend (en flankerend) beleid in voornoemde zin uitdrukkelijk in het Plan wordt opgenomen. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat het aanwijzen van (een groot deel van) de Binnenstad als erf ("stadserf") in combinatie (bij voorkeur) met de hierboven gesuggereerde geslotenverklaring van de Binnenstad voor alle gemotoriseerd winkel- en recreatiebezoek, tot de voorkeursoplossingen behoort voor de specifieke mobiliteitsproblematiek van de Binnenstad.
Ook voor de oplossing van de problematiek van de binnenstadsas is de combinatie van beperken van de snelheid en geslotenverklaring een ernstig te overwegen perspectief dat in het Plan dient te worden opgenomen.

Bevoorrading

In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk een implementatieplan met streefdata te worden opgenomen zodat op afzienbare termijn (3 jaar?) de meeste overlast zal zijn weggenomen.

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

VAN

STICHTING BINNENSTAD030

MET BETREKKING TOT

HET MOBILITEITSPLAN 2040 EN DE PARKEERVISIE

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

INLEIDING

Deze zienswijze is aanvullend op de met datum 13 januari 2021 op 14 januari door Binnenstad030 ingediende zienswijze (hierna de "**Zienswijze**"). Aanleiding voor deze aanvulling is de ter inzagelegging van het plan Zuidpoort. Nadere informatie, naar aanleiding daarvan weer verkregen, heeft geleid tot het besef dat commentaar op het plan Zuidpoort alleen zinvol is vanuit een goed begrip van de ontwerpuitgangspunten van het Mobiliteitsplan ("**Plan**") en het besef dat een van de (impliciete) ontwerpuitgangspunten op gespannen voet staat met het woon- en leefklimaat zoals dat beoordeeld moet worden vanuit de positie van de binnenstadsbewoner en de ondernemer (hierna gemakshalve gezamenlijk als "**bewoner**" aan te duiden, tenzij het tegendeel uit de context blijkt).

In deze aanvullende zienswijze zullen wij achtereenvolgens behandelen:

I. de voorgestelde compartimentering van de binnenstad
II. het woon- en leefklimaat daar,
III. ons voorstel om met het oog daarop de binnenstad af te sluiten voor niet-noodzakelijk verkeer,
IV. de consequenties daarvan voor het Mobiliteitsplan en
V. de consequenties daarvan voor het plan Zuidpoort.

I DE COMPARTIMENTERING

Belangrijke ontwerpuitgangspunt van het Plan is de idee dat de stad voor gemotoriseerd verkeer (min of meer) opgedeeld wordt in compartimenten rond toegangswegen (die "spaken" worden genoemd) en dat de verbinding tussen die compartimenten zoveel mogelijk alleen plaats vindt via een binnenring (stadsboulevard en een buitenring: de Ring (A2, A12, A27 en N230) (ieder ook verbeeld als "wiel").

a) Het doel is ieder compartiment op deze manier te 'bevrijden' van gemotoriseerd verkeer tussen de compartimenten (sluipverkeer) en zo de verkeersdruk in de compartimenten te verlagen. In het Plan wordt die compartimenteringsgedachte doorgetrokken tot in het hart van de binnenstad. Gebleken is dat de gemeente het sluipverkeer via de binnenstad wil gaan voorkomen door een zeer vergaande compartimentering van de binnenstad in 5 of 6 compartimenten. Het Plan geeft dat aan, maar hoe precies is nog niet uitgedacht.
b) Die ontwerpgedachte maakt ook dat sluipverkeer via de singelring voorkomen moeten worden. De 'knippen' die nu voorgesteld zijn, worden duidelijk ingegeven door deze ontwerpgedachte.
c) Een en ander betekent dat, als bijvoorbeeld een bezorgdienst van het ene compartiment in het ander wil komen, het de bedoeling is dat (via de 'spaak' die vanuit dat compartiment bereikbaar is) teruggereden wordt naar de dichtstbijzijnde doorsteek naar een spaak die naar het andere compartiment in de binnenstad leidt. In principe betekent dit dat, in plaats van een simpele verplaatsing van enkele honderden meters in de binnenstad, vele (vaak meer dan 10!) kilometers omgereden zal moet worden.
d) Ook bewoners die aangewezen zijn op het gebruik van de auto treft hetzelfde lot. Erg milieuvriendelijk is dit niet.
e) Het is duidelijk dat deze ontwerpopvatting noodzakelijk leidt tot een behoorlijke aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad en het woon- en leefklimaat daar. Bezorging wordt lastiger en dus duurder. Bezorgdiensten kiezen er mogelijk

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

voor de binnenstad niet meer te bedienen; dienstverleners weigeren nu al te vaak om in de binnenstad te komen als er geen fatsoenlijke parkeerruimte is.

f) In de binnenstad verbreekt iedere compartimentering de organisch gegroeide samenhang die zo bepalend is voor haar leefbaarheid. Er moeten dan ook bijzonder zwaarwegende redenen zijn om die te verbreken. Als de doelstelling alleen is om sluipverkeer te voorkomen dan is die doelstelling te mager om een zo vergaande beslissing op te bouwen als compartimentering als er een maatregel beschikbaar is die hetzelfde doel dient maar minder 'bijwerkingen' heeft, zoals met name de door Binnenstad030 voorgestelde sluiting van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behalve verkeer dat er noodzakelijk moet zijn.

g) Dat plan heeft daarnaast, tezamen met door Binnenstad030 voorgestelde flankerende maatregelen, een bijzonder heilzaam effect op de woon- en leefomgeving van de bewoner, op de beschikbaarheid van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, op het verblijfsklimaat en op de bereikbaarheid voor ieder die noodzakelijk in de binnenstad moet zijn.

II GOED WOON- EN LEEFKLIMAAT

In de Zienswijze wezen wij al op het belang aan van het creëren van een goed woon- en leefklimaat in de binnenstad (Zienswijze, p.2/3).

a) Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet genoeg op waarde worden geschat. Ook de ondernemer die diensten verleent aan de binnenstadsbewoners maakt onderdeel uit van de gemeenschap die in de binnenstad thuishoort.

b) Het creëren van een goed woon- en leefklimaat heeft mede ten doel de bestaande diversiteit aan bewoners op zijn minst te handhaven en waar nodig te verbeteren, zodat wonen in de binnenstad voor met name ook de lagere en midden inkomensgroepen bereikbaar blijft en voor anderen nog steeds aantrekkelijk.

c) Wij vrezen dat het woon- en leefklimaat onder druk komt te staan als de voorwaarden daarvoor niet duidelijk worden geformuleerd. Die voorwaarden dienen uitdrukkelijk in het Plan tot uitdrukking te komen, omdat die ook medebepalend zijn voor de inrichting van het Plan en een duidelijke toets vormen voor de verdere uitwerking daarvan.

III AFSLUITEN BINNENSTAD EEN IN HET OOG SPRINGENDE OPTIE

Wij zijn van oordeel dat het woon- en leefklimaat in de binnenstad het beste gediend is met het afsluiten van de binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor "*noodzakelijk*" verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Een dergelijke maatregel is verre van disproportioneel of onevenredig en heeft veel voordelen boven de huidige voorstellen en nauwelijks nadelen. Mits gepaard gaand met flankerende maatregelen zou die maatregel een belangrijke basis kunnen leveren voor handhaving van een goed woon- en leefklimaat. Ter toelichting het volgende.

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

a) Het Plan gaat uit van het gegeven dat de openbare ruimte in de binnenstad schaars is, veel schaarser dan daarbuiten. Die uitzonderlijke schaarste is een goede legitimering om de toegang te beperken tot noodzakelijk verkeer. Waar de binnenstad qua schaarste in de openbare ruimte zich sterk onderscheidt van de rest van de stad is het beperken van toegang tot alleen gevallen van legitieme noodzaak disproportioneel noch onredelijk bezwarend.
b) De (gezonde) bezoeker van de binnenstad, of het nu is om te winkelen of te recreëren, heeft vele keuzes om die te bereiken. Het Plan voorziet in goede opties, waaronder ook voor de bezoeker met zijn eigen vervoermiddel. Met een combinatie van goedkope en goed toegankelijke parkeergelegenheid aan de stadsgrenzen en adequaat OV wordt getracht die bezoeker te verleiden om de binnenstad niet met het eigen voertuig te bezoeken. Wie dat toch doet kan rekenen op de aanwezigheid van weliswaar dure maar doorgaans voldoende parkeerruimte in de parkeergarages aan de singels. Die geven (zeker bij verwezenlijking van desbetreffende onderdelen van het Plan) de bezoeker goede toegang te voet (en - zeker te overwegen – per leenfiets) tot de binnenstad.
c) Het voorspiegelen van de mogelijkheid om ook in de binnenstad te parkeren is nu al een weinig reële. De bezoeker moet concurreren met de voertuigen van hen die er wonen of werken, terwijl nu al de parkeerruimte schaars is en het plan voorziet in verdere reductie daarvan. Het is veel beter om te voorkomen dat bezoekers de binnenstad inrijden, inefficiënt rondrijden in de steeds valser wordende verwachting een parkeerplaats te vinden en parkeeroverlast veroorzaken. Een afsluiting voor bezoekers is heel helder te communiceren, voorkomt valse verwachtingen en zal de geboden alternatieve opties aantrekkelijker maken.
d) Die afsluiting zal temeer te rechtvaardigen zijn als ook van de (gezonde) bewoner en ondernemer gevraagd wordt om – onder nadere in de Zienswijze geschetste condities[1] - zijn of haar steentje bij te dragen door te accepteren dat ook voor hem of haar in de binnenstad geen ruimte meer zal zijn voor (anders dan noodzakelijk) langparkeren.
e) De twee maatregelen komen, ieder voor zich, in bijzondere mate tegemoet aan de wens meer ruimte in de openbare ruimte van de binnenstad te creëren voor voetgangers en fietsers en kunnen aldus niet alleen een grote bijdrage leveren aan het gewenste woon- en leefklimaat voor de bewoner maar ook aan een betere bereikbaarheid, een aangenamer en veiliger verblijf en minder verkeershinder voor iedereen (inclusief en de grootst mogelijke beperking van exclusieve voetgangersgebieden).
f) Dat zal nog sterker gelden als in het verlengde van de zojuist genoemde maatregelen een verdere beperking van de snelheid in de binnenstad tot 15 km /uur wordt doorgevoerd die geldt voor alle voertuigen inclusief fietsers. Met die maatregel zal de gemeente de toezegging '*alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar*' (p.4 Plan, elders herhaald) volledig waar kunnen maken. Ook dat zal een belangrijke bijdrage aan het woon- en leefklimaat opleveren.
g) Een belangrijk bijkomend voordeel is dat met deze maatregelen de oversteekbaarheid in de binnenstad sterk zal toenemen, de menging van verschillende verkeerscategorieën eenvoudiger kan plaatsvinden en dat vele verkeersbeperkende maatregelen geheel of gedeeltelijk overbodig worden.

[1] Zoals het voorhanden zijn van voldoende (lang)parkeerruimte binnen maximaal 15 minuten of 750 meter lopen (of korter bij medische noodzaak). Zie Zienswijze p. ,3 (15 minutenstad) en uitgebreid p.6/7

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Winkelstraten die – met uitzondering van extreme drukte – toegankelijk zijn voor fietsers en, binnen ruime venstertijden (afgestemd op extreme drukte), ook toegankelijk zijn voor minibus, taxi en bewonersauto voor kortdurende noodzakelijke aanwezigheid. Hotelgasten die hun koffers willen afzetten. Een klant die zware boodschappen moet ophalen.

h) In het oog springend is ook de sterk verminderde en wellicht geheel weggevallen noodzaak om sluipverkeer tegen te gaan en de daarmee samenhangende mogelijkheid om af te zien van compartimentering of beperkende verkeersregulering in de binnenstad (zie hierover nader in I sub f hierboven). Ook dat draagt bij aan een beter vestigingsklimaat doordat de bewoner en de ondernemer (die de auto moet gebruiken) maar ook de bezorger of andere dienstverlener een natuurlijker (kortere) route de binnenstad in en uit kan nemen en niet gedwongen wordt tot heilloze omwegen om andere delen van de stad of de binnenstad te bereiken (zie V sub m).

i) Verder bijkomend voordeel is dat het makkelijker wordt de toegang met grote flexibiliteit te reguleren via de elektronische kentekencontrole Wij noemden al dat een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem voorhanden en beproefd is. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer[2] (zie hierover nader IV, inleiding, sub a t/m e en concreet V sub e en m).

Het is valt daarom niet in te zien waarom in het Mobiliteitsplan niet voor deze ‘slimme’ optie gekozen zou worden. De optie verschaft helderheid en wekt bij bezoekers van de binnenstad geen valse verwachtingen die voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan voor de binnenstad ook nog eens nadelig zijn. De mogelijkheden voor het instandhouden en verbeteren van het woon- en leefklimaat en het creëren van meer ruimte in het openbaar domein van deze optie, gecombineerd met de flankerende door Binnenstad030 voorgestelde maatregelen zijn zodanig beter afgestemd op de doelstellingen van het Mobiliteitsplan, dat niet goed in te zien valt waarom een dergelijk pakket niet tot onderdeel daarvan gemaakt wordt.

IV CONSEQUENTIES VOOR HET MOBILITEITSPLAN

Wij gaven al aan dat de het afsluiten van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ‘slimme’ ontheffing consequentie moet hebben voor het Plan als geheel. Daarbij gaat het niet alleen om het effect dat dit voorstel kan hebben op de verkeersstromen naar de binnenstad, maar ook omgekeerd. Wij doelen met dat laatste met name op de bereikbaarheid van (voorzieningen in) de stad vanuit de binnenstad. Hoe dat het beste past in de ontwerpbeginselen van het Plan zal door de experts moeten worden bekeken, maar wij hebben wel enkele kanttekeningen ter overweging.

a) Afsluiten van de binnenstad betekent wel dat parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad adequaat gesitueerd en bereikbaar moeten zijn. Als een bezoeker (ondanks alle ontmoedigende maatregelen) ervoor kiest om per auto naar de binnenstad te reizen, dan moet de toegang tot de voor hem of haar meest voor de hand liggende parkeermogelijkheid niet nog verder worden beperkt. Voorstelbaar is

[2] Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik.

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

dat de bezoeker vooraf moet kiezen voor een parkeerplaats in (bijvoorbeeld) een van de vier windstreken (noord, oost, west, zuid) door een daarvoor geëigende 'spaak' te kiezen.

b) Voor de hand ligt dan om daartoe in de singelring op bepaalde plekken een knip te leggen. Maar dat beperkt weer de mogelijkheid van bewoners in de om de binnenstad liggende wijken die binnen een bepaald compartiment wonen (en dus al voor een 'spaak' gekozen hebben) om van de ene 'spaak' bij een andere te komen. Om deze consequentie te voorkomen zou het voor de hand liggen om van de noodzakelijk "knippen" op de singelring 'slimme' knippen te maken. Ook hier dus elektronische kentekencontrole gekoppeld aan een ontheffingensysteem te regelen via een app. Een bewoner van ene compartiment kan dan via de app ontheffing krijgen, de knip wel passeren en in een aangrenzend compartiment komen.

c) Deze oplossing zou ook voor de binnenstadsbewoner een mogelijkheid bieden een 'spaak' van zijn keuze uit te zoeken om de binnenstad te verlaten met gebruikmaking van de singelring. Dat geeft ook ruimte om enige compartimentering te behouden met het oog op andere overwegingen dan het voorkomen van sluipverkeer, Denk bijvoorbeeld aan de bestaande noord/zuid compartimentering.

d) De zojuist genoemde oplossing zou ook ingezet kunnen worden als oplossing voor een aspect dat in het Plan ook onvoldoende onderkend wordt. Dat is de bereikbaarheid per auto van algemene voorzieningen vanuit de binnenstad of vanuit wijken waar omrijden via een 'wiel' geen voor de hand liggende optie is. Ook hiervoor geldt dat het een leefbaarheidseis is dat ook de auto redelijkerwijs als transport-middel beschikbaar moet blijven. Te denken valt in de eerste plaats aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen (het Diaconessenhuis), maar ook die van sportvoorzieningen, Galgenwaard, Provinciehuis, enzovoort. Hoe dieper (verder van een 'wiel') bewoners in een compartiment wonen hoe absurder soms de omwegen worden met alle negatieve gevolgen voor het milieu (zie V sub m).

e) Het zou heilzaam zijn voor de acceptatie van het Plan en de leefbaarheid in de wijken en de binnenstad als door middel van de gesuggereerde slimme oplossing de minder wenselijke gevolgen van compartimentering en afsluitingen worden voorkomen.

f) In aansluiting op hetgeen daarover al in de Zienswijze is gezegd (zie p.8), wil hier nog opgemerkt zijn dat het Plan, waar het spreekt over het OV op geen enkele wijze duidelijk maakt dat de bereikbaarheid van grote publiekslokaties vanuit alle wijken (dus ook de binnenstad) bijzonder aandacht zal krijgen bij de uitwerking van het Plan.

g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidoostrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden.
Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegen-heden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeer-gelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een

auto rechtstreeks van het toegangspunt naar de ingang van de parkeergarage (en vice versa) is gereden.

Onze suggestie is dat voor de aspecten die hierboven genoemd worden de wenselijkheid van slimme oplossingen als ontwerpgrondslag in het Plan worden opgenomen. Nader onderzoek lijkt nodig naar de behoefte aan parkeergelegenheid in de zuidoosthoek van de binnenstad.

V CONSEQUENTIES VOOR HET PLAN ZUIDPOORT

Het plan Zuidpoort zou aangepast moeten worden aan de gewenste en wenselijke aanpassing van de ontwerpfilosofie van het Plan. Vanuit die gedachte volgen hier enkele kanttekeningen ter overweging.

a) Wij begrijpen dat het de wens van de gemeente is het gebied Zuidpoort te rekenen tot het centrumgebied en dan ook, net als Hoogh Boulandt, te behandelen als onderdeel van de wijk binnenstad.

b) Om dat fysiek te bereiken wordt het wenselijk geacht dat het gebied op de plaats van het Ledig Erf niet doorsneden wordt door een drukke verkeersader. Dat is op zich begrijpelijk, maar om te beginnen kan een vraagteken gezet worden bij de mate van drukte aldaar. Het valt op dat sinds de afschaffing van lijn 12 naar de Uithof de verkeersintensiteit danig is afgenomen. Zodanig dat de verkeersregeling met stoplichten is uitgezet.

c) De vraag mag daarom gesteld worden of maatregelen die bedoeld zijn om de ‘oversteekbaarheid’ te verzekeren nog wel nodig zijn. Op andere onderdelen van de singel-fietsstraat is het verkeer zodanig rustig geworden dat ‘oversteekbaarheid’ daar ook geen probleem is. Is het doorzetten van de 30 km/u singel-fietsstraat niet reeds voldoende, mede in aanmerking genomen de verwachte invloed van knip bij Hoog Catharijne? Het aanwijzen van het gebied hier als (stads)erf zou de oversteekbaarheid nog verder vergroten, terwijl de daaruit voortvloeiende snelheidsreductie tot 15 km/u tevens als een zachte barrière tegen ongewenst sluipverkeer zal werken. Er zijn dus nog vele voor de woon- en leefsituatie gunstige maatregelen mogelijk die de verdergaande maatregel van een knip overbodig kunnen maken.

d) Als niettemin de knip op de Vaartscherijnbrug toch nodig mocht blijken dan is het in hoge mate wenselijk dat die knip een slimme is, die ontheffing geeft voor bewoners en bestemmingsverkeer van de (vooral zuidelijke) binnenstad zodat zij (gaande naar de binnenstad) eenvoudig ook de optie hebben van toegang via de bruggen op de Catharijnesingel. Gaande uit de binnenstad kunnen zij eenvoudig toegang houden tot westelijke bestemmingen. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in zuidwestelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen.

e) Voor zowel vertrekkende bewoners van Hoogh Boulandt als het vanuit binnenstad via de Catharijnesingel vertrekkende bestemmingsverkeer is die ontheffing nodig om eenvoudig zuidelijke en oostelijke bestemmingen te bereiken. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in noordoostelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. Om dit concreet te maken volgt een voorbeeld van een bewoner van Hoogh Boulandt die in het kader van vrijwilligerswerk geregeld materiaal moet aan- en afvoeren voor Scouting Utrecht Oost, bij Lunet 1: “*Dat is heen en weer (Bleekstraat, Vondellaan, Baden-Powellweg, Albatrosstraat, Gansstraat, Koningsweg) ongeveer 4,5KM. Dat wordt in de situatie van variant 4 [*NB: ook 5 en 6*]*

(via Briljantlaan, Goylaan, Waterlinieweg, afslag Stadion, Maarschalkerweerd, Koningsweg) bijna 15 km".

f) Als de knip bij de Vaartscherijnbrug er moet komen, dan is het ook onwenselijk dat de omrijroute om het Zuidpoortgebied langer is dan nodig. Dus geen afslagverboden (Albatrosstraat/Vondelbrug en Vondellaan/Bleekstraat). Maar wel een goede bereikbaarheid van de aan de route gelegen parkeergarages, zoals met name Vaartsche Rijn en de zuidelijke parkeergarages bij Hoog Catharijne.

g) Het lijkt dan wel wenselijk dat deze route zoveel mogelijk het profiel van een 30km/u fietsstraat krijgt, zodat de (aangename) pas van de fietsstraat niet verloren gaat voor diegene die vanaf de Tolsteegsingel naar Station Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel wil gaan en omgekeerd. Voor het verkeer op deze route functioneert een 30km/u beperking tevens als een zekere barrière. Een eventuele verlaging tot 15km/u versterkt dat effect.

h) Gegeven de relatief korte afstand waarover in de hiervoor genoemde optie het OV van en naar CS een 30km/uur beperking moet gelden, zal het OV geen betekenisvolle vertraging daardoor hoeven op te lopen.

i) Aandacht dient overigens ook besteed te worden aan de vrij voor de hand liggende sluiproute ter vermijding van de doseerlichten die overwogen worden op de Venuslaan, te weten de route noord/noordoostelijk van de Venuslaan via de Van Ostadelaan, Homeruslaan en Oosterstraat. Als de doseerlichten er komen lijkt het onnodig dat het rechtdoor gaande (bestemmings)verkeer voor de binnenstad uitgezonderd wordt van deze dosering.

j) Ten slotte is op geen enkele manier duidelijk of het de bedoeling is dat het (hopelijk fijnmaziger) OV voor de binnenstad (zie Zienswijze, p.8) ook station Vaartsche Rijn zal gaan aandoen. Zo ja, dan is de vraag waarom er in het plan geen kenbare voorzieningen daarvoor zijn getroffen? Zo nee, dan is de vraag: waarom niet? In ieder geval zou het Plan daar iets over moeten zeggen.

Afsluitend vragen wij de gemeente in het Plan tot uitdrukking te brengen dat:

- de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, dat van en voor bewoners daaronder begrepen;
- compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn;
- eventueel toe te passen 'knippen' en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.

Utrecht 28 januari 2021,
Namens Stichting Binnenstad030,

2E [redacted]

2E [redacted]

Van: [redacted]@wijkplatformovervecht.nl <[redacted]@wijkplatformovervecht.nl>
Verzonden: dinsdag 8 juni 2021 14:02
Aan: !Gemeenteraad <Raadsleden@Utrecht.nl>; raadsleden@raad.utrecht.nl
CC: SecretariaatDiepeveen <secretariaatdiepeveen@utrecht.nl>; SecretariaatvanHooijdonk <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>; SecretariaatVerschuure <secretariaatverschuure@utrecht.nl>; Massop, Ina <[redacted]@utrecht.nl>; Berg, Marco van den <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted]@online.nl>
Onderwerp: Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU

Geachte raadsleden,

Bijgaand treft u een brief aan die van belang voor Overvecht is om mee te nemen bij de commissievergadering Stad en Ruimte a.s. donderdag 10 juni.
Wij hopen dat u deze bij uw meningsvorming zal betrekken!

Met hartelijke groet,

[redacted]
[redacted] Wijkplatform Overvecht
[redacted]

Aan: Raadsleden commissie Stad & Ruimte, Gemeente Utrecht
Cc: Lot van Hooijdonk, wethouder Mobiliteit
Kees Diepeveen, wijkwethouder Overvecht, wethouder Wonen, Openbare Ruimte en Samen voor Overvecht
Klaas Verschuure, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
Ina Massop, Wijkmanager Overvecht
Marco van den Berg, Manager wijkaanpak Samen voor Overvecht

Utrecht, 7 juni 2021

Betreft: **Concept plan Einsteinkwartier voor RSU**

Geachte raadsleden,

Op 10 juni 2021 staat in de commissievergadering Stad en Ruimte geagendeerd het Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 1 juni jl. is ons Plan Einsteinkwartier ter sprake gekomen. Dit plan is gepresenteerd in onze zienswijze op de RSU 2040, dat wij als onverkort als separate bijlage bij deze brief meesturen.

Overvecht is een "ontwikkelingswijk" waarvoor het ambitieprogramma "Samen voor Overvecht" wordt uitgevoerd. De ambitie om Overvecht in de RSU 2040 tot een welvarende wijk te maken, die zijn plaats heeft in de ambities voor de stad is helaas ondermaats.

In onze zienswijze is een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. In ons Plan Einsteinkwartier ligt een grote kans om Overvecht echt te verbeteren.
Ons (concept) plan Einsteinkwartier voldoet aan alle criteria daarvoor door:

- Wonen, werken, horeca, cultuur toe te voegen;
- Verkeer te faciliteren. Einsteindreef blijft een stedelijke verbindingsweg (toekomstige Stadsboulevard), waarbij door herordening functies toegevoegd kunnen voegen;
- Het groen te verbeteren door dit een functie te geven voor bewoners.

Helaas wordt in de reactienota op de RSU 2040 onvoldoende op onze voorstellen in gegaan en vervolgens is de RSU 2040 nauwelijks aangepast. Ons plan Einstein komt daar

niet in voor. U treft hierbij ook een bijlage aan waarin de essentie van het plan Einsteinkwartier staat alsmede de essentie uit de Reactienota hierop.

Waarom is ons Plan Einsteinkwartier niet opgenomen in de aangepaste RSU 2040?

Wij nodigen u hierbij uit om ons een bezoek te komen brengen, waarin wij onze plannen verder kunnen toelichten en wij u ter plekke kunnen laten zien hoe de situatie verbetert wanneer het Plan Einsteinkwartier wordt uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

2E

Bewonersplatform Overvecht
2E

2E
2E

Wijkplatform Overvecht
2E

---

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774

BIJLAGE I

Essentie Plan Einsteinkwartier

De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen.

Ruimtelijk betekent dit:

- Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.
- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en er is een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

Reactie (uit reactienota) op het plan Einsteinkwartier:

Dank voor het neerleggen van dit voorstel. Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barrière graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU. In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

Onze toelichting - Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht - op Plan Einsteinkwartier

Wij constateren dat:

- Overvecht in een transitie zit en er veel initiatieven zijn.
- Voor de ruimtelijke opgave voor verdichting gezocht wordt in het groen en onder andere in het gebied tussen station Overvecht en het winkelcentrum.
- Het winkelcentrum een regionale functie heeft.
- Bewoners het groen hét kwaliteitskenmerk van de wijk vinden en ook de gemeente Overvecht wil positioneren als groene wijk (zie de presentatie van de gemeente tijdens de raadsinformatiebijeenkomst over de RSU).
- In de RSU de groene verbindingen belangrijk worden gevonden en mede op basis daarvan de groene verbinding tussen station Overvecht en het winkelcentrum niet bebouwd moet worden.
- Het (concept) plan Einsteinkwartier aan alle criteria voldoet om Overvecht te verbeteren, door:
    - Wonen, werken, horeca, cultuur toe te voegen;
    - Verkeer te faciliteren. Einsteindreef blijft een stedelijke verbindingsweg (toekomstige Stadsboulevard), waarbij door herordening functies toegevoegd kunnen voegen;
    - Het groen te verbeteren door dit een functie te geven voor bewoners.

En vervolgens constateren wij in de reactienota en de aangepaste versie van de RSU:

- Dat het Plan Einsteinkwartier in onderdelen wordt gekoppeld aan andere ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het winkelcentrum en de NRU.
- Dat er wel instemming is om de barrièrewerking Einsteindreef op te heffen.
- Dat dit niet heeft geleid tot een aanpassing van de RSU. Nog steeds wordt de verdichting tussen station en winkelcentrum wordt genoemd, maar de Einsteindreef als potentiële ontwikkellocatie wordt niet genoemd.

Ons aanbod:

Wij zien het Plan Einsteinkwartier als een kwaliteitsimpuls voor Overvecht: haalbaar en betaalbaar door toevoeging functies (met o.a. grondexploitatie). Wij zien het ook als een integraal plan, waarin stedelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang uitgewerkt

worden. Wij zijn van mening dat het dus een gemiste kans is als het Plan Einsteinkwartier wordt opgeknipt en daarmee een versnippering van oplossingen wordt. Juist de totaaloplossing maakt het haalbaar.
Wij zijn dus van mening dat het Plan Einsteinkwartier, dat nog een concept is waar wij inmiddels steeds meer kansen in zien – tot en met het Henri Dunantplein - , het waard is om als totaalconcept te onderzoeken. En juist daarom moet het (als onderzoek) worden opgenomen in de RSU.
Wij willen graag met u van gedachten wisselen over het concept en meedenken over de verdere invulling van het Plan Einsteinkwartier.

Aan: Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Verzonden via: rsu@utrecht.nl

Utrecht, 9 maart 2021

Betreft:
Inspraak op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geacht college,

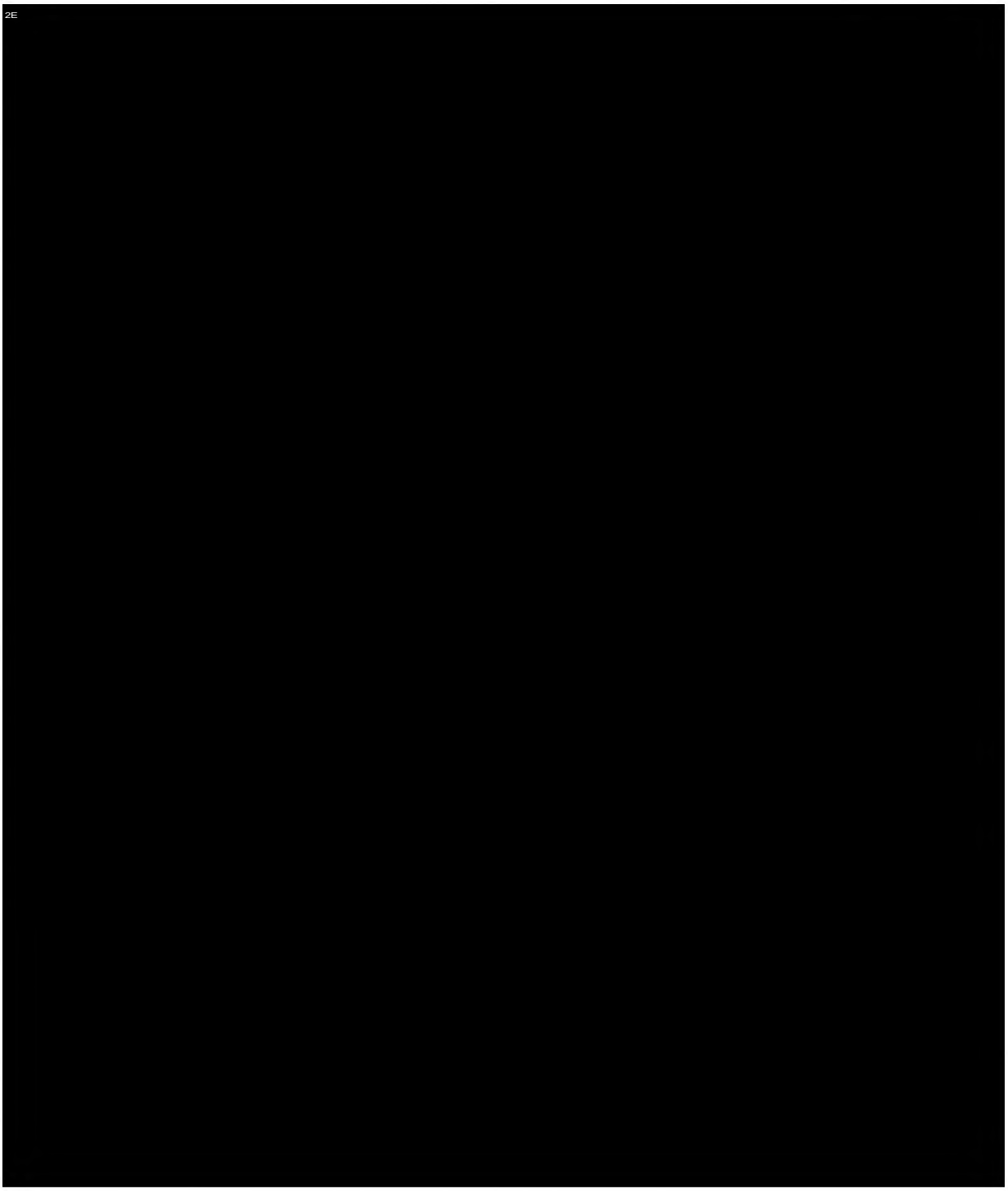
In deze zienswijze van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) kijken we vooruit naar Overvecht over 20 jaar. De wijk heeft een transformatie ondergaan en kenmerkt zich door bewoners van diverse achtergronden en met verschillende motieven om er te wonen. Hierna worden enkele bewoners beschreven.

Daarna gaan we in op de onderwerpen:

A. De locatie Overvecht
B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
C. Wonen en gezondheid
D. Werken en voorzieningen
E. Mobiliteit
F. Duurzame energie
G. Natuur(lijk) kapitaal
H. Overig / uitvoerend en overkoepelend

Enkele bewoners van Overvecht in 2040




2E


2E



Vanuit de beleving van bovenstaande bewoners kijken we wat de wijk nu al biedt, wat er nu ontbreekt en waarin de RSU 2040 wel of niet voorziet. We geven een algemene reactie en een reactie op specifieke onderdelen. Om tot slot een voorzet te doen voor het vervolg.

NB.
Gezien het tijdspad van de inspraakperiode van de RSU hebben we in onze zienswijze op het mobiliteitsplan geen reactie kunnen geven op de samenhang met de RSU. Wij zullen in deze zienswijze aanvullende punten op mobiliteitplan meenemen, zoals wij hebben aangegeven in onze reactie op het mobiliteitsplan 2040.

Totstandkoming zienswijze

Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:

1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister

met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. "*De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed*." Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?

Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht

2E gaat met de fiets van huis naar een werkplek in het Einsteinkwartier waar hij ook een vergaderruimte kan huren. Hier ontmoet hij zzp-ers en de omgeving is inspirerend. Tijdens de lunch zijn er veel mogelijkheden om een broodje te halen en een ommetje te maken of om een terrasje te pakken.
De vrienden van 2E komen met de auto of met het OV. De auto wordt geparkeerd in de parkeerplaats onder de overkluisde Einsteindreef en vrienden nemen vanaf intercity stations Zuilen of Overvecht het HOV naar de Einsteindreef. Daar ontmoeten ze elkaar in een van de aanwezige trendy lunchrooms in het Einsteinkwartier.

4. Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het *plan Einsteinkwartier* voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht,waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:

- Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.
- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.

- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

C. Wonen en gezondheid

2E heeft haar ommetjes in de wijk. Er is veel variatie en ze hoeft niet steeds dezelfde route te lopen. Mocht zij wat minder goed ter been worden, is een ommetje met een rollator goed te doen.
2E loopt via het Groene Lint naar het Noorderpark om te joggen. Soms loopt hij via een van de trapveldjes waar hij in zijn jeugd dagelijks te vinden was. Dan wil hij nog wel eens een balletje trappen met de jongens.
2E geniet van haar tuin, maar voor haar kinderen is de Stadsboerderij pas echt genieten. Als ze iets minder tijd heeft gaat ze met de kids naar het speelplekje om de hoek. In de zomer helpt ze mee om het pierenbadje te onderhouden.

5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.

6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met *"ruimtelijke spreiding van het groen"* (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. *"In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050"* (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.
11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.

D. Werken en voorzieningen

2E werkt in het Einsteinkwartier en heeft daar alles om de hoek, een fitness, horeca, winkels en de bioscoop, waar hij met vrienden naar toe gaat.
2E vindt het fijn dat er zoveel voor de kinderen te doen is in de wijk. Ze hebben zwemles in De Kwakel en als ze iets groter zijn kunnen ze kiezen uit veel binnen- en buitensporten. De kinderen kunnen later naar het voortgezet onderwijs in de wijk gaan.
2E heeft wat problemen met haar gezondheid en haar voorzieningen zijn om de hoek. Voor de sociale contacten gaat ze naar de buurthuiskamer en met vriendinnen naar het cultuurhuis.

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: *"Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie."* Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen

dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.

13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit.
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.
21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

E. Mobiliteit

2E vindt de 30 km straten prettig en veilig voor haar kinderen. Met haar man maakt ze gebruik van deelmobiliteit met diverse buren in haar buurt.

[redacted] heeft juist voor Overvecht gekozen vanwege de autobereikbaarheid van de wijk, naast het wonen in een stad waar veel te doen is.
[redacted] doet alles op de fiets en ze vindt het prettig dat ze de keuze kan maken voor fietsen in en door het groen en voor sociaal veilige fietsroutes langs bebouwing. Die laatste routes neemt ze 's avond als het donker is.

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
    a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
    b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
    c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
    d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de *"spreiding van het fietsverkeer"* meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: *"Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor."* Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: *"Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden."* Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.

29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

F. Duurzame energie

2E woont in een nul op de meter woning. De woningbouwcorporatie heeft de verduurzaming uitgevoerd met de renovatie.
2E woont in een woning die is aangesloten op de warmte die uit het water van de Vecht wordt gewonnen. Deze warmtevoorziening is vanuit een buurtinitiatief opgezet.
2E woont in een duurzame woning in het Einsteinkwartier.

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat:

    "In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
    Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden

rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid."

En verderop staat:

"Selectie van zoekgebieden windmolens
Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1):

...
Noorderpark
...

Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU."

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

G. Natuur(lijk) kapitaal

2E gaat naar de natuurtuin om eten te halen voor de gezamenlijke maaltijd.
2E leert haar kinderen hoe de tomaten groeien in haar tuin.
2E doet vrijwilligerswerk in de natuurtuin en helpt bewoners met het planten en opkweken van groenten. In de zomer kunnen bewoners helpen met het oogsten.

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over '*Groen*', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?
36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.
37. In het programma op pagina 141 staat: *"Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)"*. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?
38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over *"versterken Parkranden"* en *"Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen"* (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.
39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking?

40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd?
41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling.
42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone.

H. Overig / uitvoerend en overkoepelend

43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaarheid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - "Eerst zien, dan geloven".
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.
49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.

50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

Tot slot

Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.

Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Bewonersplatform Overvecht
2E



2E
Wijkplatform Overvecht
2E

---

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: zondag 13 juni 2021 19:23
Aan: gemeenteraad@utrcht.nl; !Gemeenteraad <Raadsleden@Utrecht.nl>
CC: Milieugroep Zuilen <leden@milieugroepzuilen.nl>; wijkplatform@utrechtnoordwest.nl
Onderwerp: Opnieuw windmolens op Lage Weide?

Geachte leden van de Gemeenteraad Utrecht

Ik verwijs naar aangehechte brief en presentatie.

Met vriendelijke groet,

namens verschillende organisaties/netwerken die bewoners vertegenwoordigen

[redacted],

Buren van Lage Weide

Aan: raadsleden@utrecht.nl, gemeenteraad@utrecht.nl

CC: leden@milieugroepzuilen.nl, wijkplatform@utrechtnoordwest.nl

Utrecht, 13 juni 2021

Onderwerp: Weer windmolens op Lage Weide?

Geachte leden van de gemeenteraad Utrecht,

Sinds januari 2021 circuleert een raadsbrief waarin tot ieders verbazing Industrieterrein Lage Weide tot zoekgebied is verklaard voor windenergie. Zeker tot eind 2018 was Lage Weide uitgesloten van plannenmakerij voor hoge windmolens vanwege de ervaringen in de periode 2011-2014. Terecht, het besluit van de gemeenteraad uit januari 2014 sprak voor zich. Na twee jaar onrust in de omliggen wijken was dankzij stedelijk protest en uitgebreid onderzoek door de gemeente (naar de effecten op de leefomgeving) vast komen te staan dat betrokken plan en business case niet rond waren te krijgen. De provinciale staten sloten zich hierbij aan in november 2014 en schrapten 'windlocatie' Lage Weide.

Wat is er in 2021 anders? Of dusdanig anders dat de gemeente zonder politiek en publiek debat over heikele zaken als uitzicht, geluidsoverlast, dreigende gezondheidsschade, slagschaduw en waardedaling van woningen Lage Weide opnieuw kan opvoeren als 'windlocatie'? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Bewoners en organisaties die bewoners vertegenwoordigen zijn niet uitgenodigd voor een Breed Stadsgesprek over de kwestie. Noch betrokken bij zuiver technocratische overwegingen rondom de keuze voor Lage Weide. Dat is niet alleen een gemiste kans, dat is helaas ook goed te horen aan de toon van de recente RIB (18 mei jl.) over zoekgebieden voor energie. Ook bij het online gesprek over duurzame energie, medio maart 2021, zijn bewonersorganisaties niet expliciet uitgenodigd. Toen wij ons persoonlijk en later zakelijk aanmeldden, bleken beide onlinegesprekken vol. Nu duikt er opeens een zoekgebied op rond de havens van Lage Weide, waarbij een grens van 400-450 meter tot woonhuizen wordt aangehouden. Dat is nog dichterbij dan in het plan uit 2014! Terwijl de tiphoogte van moderne windmolens een half keer hoger is geworden.

In bijgesloten presentatie (PPT) zetten we uiteen waarom u Lage Weide moet schrappen als zoekgebied voor hoge windmolens. Wat ons betreft is het onacceptabel dat de gemeente Lage Weide opvoert als zoekgebied voor windenergie in zijn RES-bijdrage, terwijl voor de hand liggende redelijke alternatieven nog niet breed zijn besproken. In de komende week zullen we contact opnemen met uw fractie voor een gesprek.

Met vriendelijke groet,

namens verschillende organisaties/netwerken die bewoners vertegenwoordigen

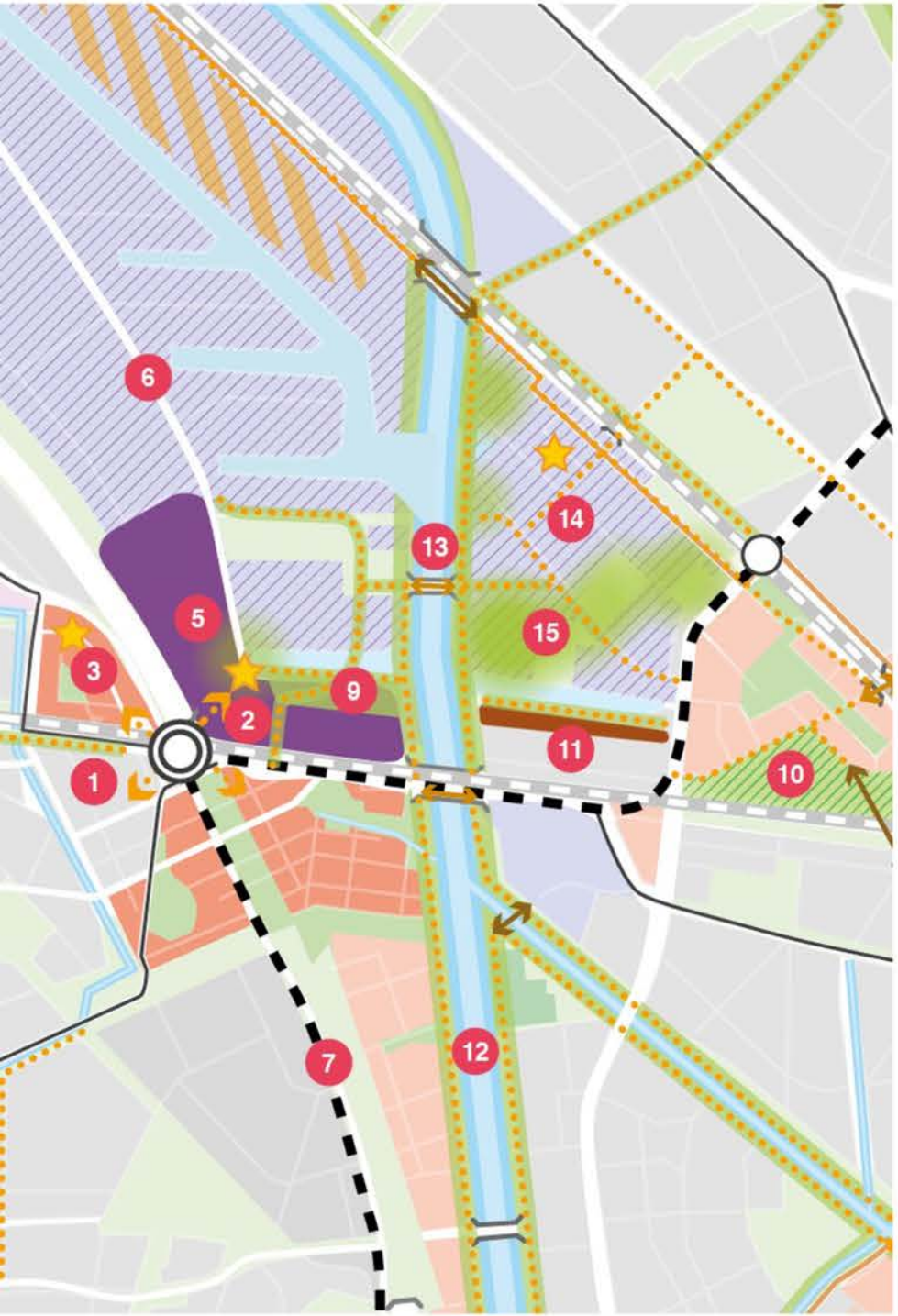
[redacted],

Buren van Lage Weide

Windmolens?
Op Lage Weide?

14 juni 2021

Buren van Lage Weide



Lage Weide is geschrapt als locatie voor windmolens

Op 30 januari 2014 stemde de Utrechtse gemeenteraad met grote meerderheid tégen het plan om zes 150 meter hoge windmolens op Lage Weide te plaatsen. Gebrek aan draagvlak onder omwonenden, ondernemers, wijkraden en buurgemeente Stichtse Vecht was een belangrijke reden dat dit plan niet doorging, maar niet de enige!

Zo kwam vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 een einde aan een slepend vraagstuk. Nota bene na ruim twee onzekere jaren voor omwonenden en na herhaalde oproepen aan politieke partijen om duidelijker te kiezen. Vervolgens schrapten ook de Provinciale Staten Lage Weide als locatie. In dat proces heeft Buren van Lage Weide zich namens duizenden omwonenden constructief en daadkrachtig geroerd.

In januari 2021 duikt Lage Weide weer op als ‘zoekgebied’, in meerdere stukken, bv de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Waarom? Onder wiens verantwoordelijkheid gebeurt dit? Dat wilen kiezers weten.

Aan de hand van 10 punten leggen wij nogmaals uit waarom hoge windmolens in dichtbebouwd stedelijk gebied geen goed idee is.

Geen windmolens op Lage Weide in 10 punten

Buren van Lage Weide

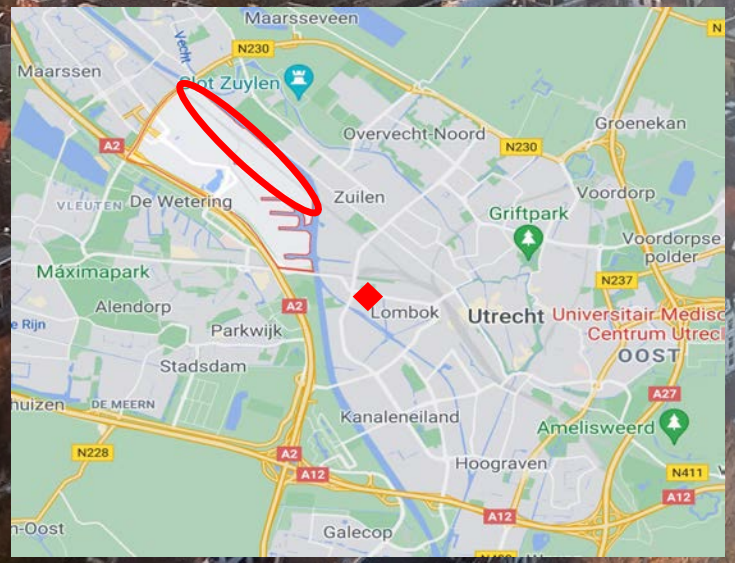
1. Lage Weide ligt middenin de stad
2. De toekomst van Lage Weide is divers
3. Windmolens = geluidsoverlast
4. Gezondheidsschade is ernstig
5. Slagsschaduw is ook overlast
6. Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk
7. Waar zijn de alternatieven?
8. Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit van windmolens op land onvoldoende aangetoond
9. Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade
10. Er is geen noodzaak

1

Lage Weide ligt middenin de stad

Utrecht is een fijne plek om te wonen. Meer dan 360.000 mensen waarderen de stad als plek om ***gezond*** te wonen, te werken en te leven. Dat is ook de nieuwe ambitie van deze stad.

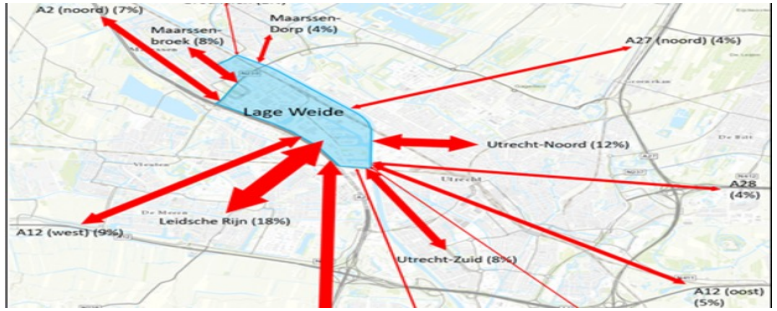
De stad groeit hard. Er zijn de nodige uitdagingen om die in de toekomst voor alle groepen als fijne en gezonde plek te behouden.



Zoekgebied windmolens Lage Weide

Geografisch middelpunt van de stad in 2020

Utrechters willen echte duurzaamheid. Het plaatsen van mega-windmolens met tiphoogte van 240 meter en schadelijke neveneffecten staat haaks op de idee van een gezonde en leefbare toekomst die we met elkaar nastreven.



2 De toekomst van Lage Weide is divers

Lage Weide is in 2021 een terrein met kantoren en bedrijven dat ligt ingeklemd tussen de oude stad, het nieuwere Leidsche Rijn en gemeente Stichtste Vecht.

‘Oud’ en ‘nieuw’ groeien naar elkaar toe. In de komende jaren zal Lage Weide transformeren van bedrijventerrein naar een multifunctionele omgeving, naar nieuw middenpunt van de stad.

Hoge windmolens maken geen onderdeel uit van deze nieuwe, duurzamere leefomgeving.









3

Windmolens = geluidsoverlast

Nieuwe windmolens hebben een masthoogte van 165 en een tiphoogte van 240 meter. Zoevend, laag frequent geluid is storend en tot in huis te horen. Vooral ‘s nachts. Dit komt als centrale klacht naar voren: bv in Houten, de Hoekse Waard.

Lees de ervaringen, luister naar omwonenden. Het is verontrustend dat overheden in Nederland zulke gevolgenen blijven toestaan.

Onderzoekers zeggen dat een veilige afstand tussen molens en bewoond gebied minimaal 1500 m bedraagt. Of 10 keer de tiphoogte.

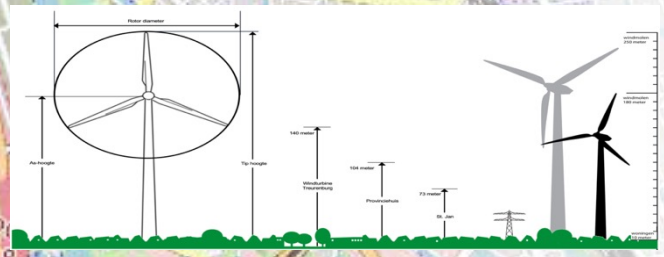
Zoekgebied windmolens Lage Weide

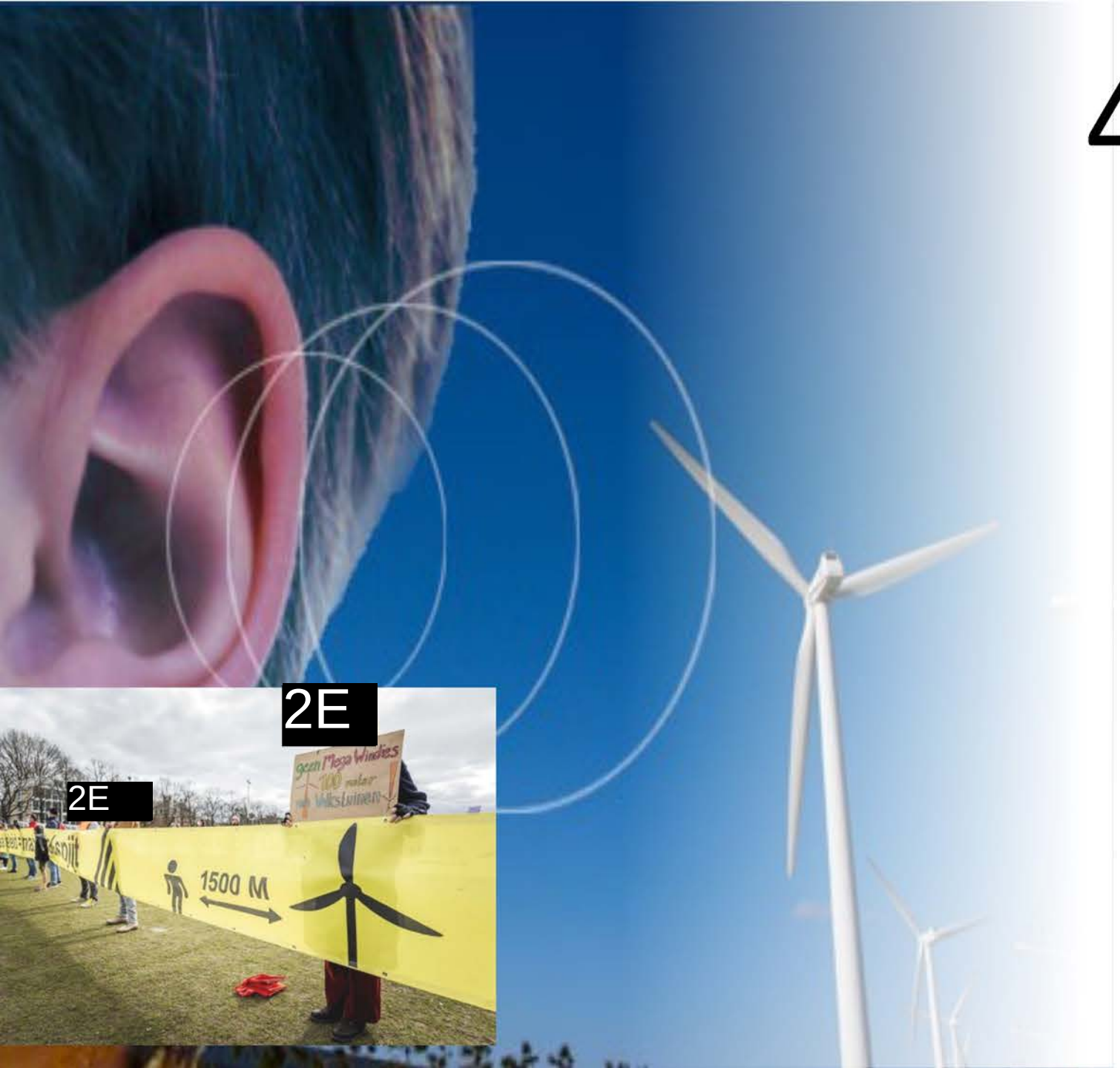
Afstand naar woonwijken

Bewoners rond Rijnenburg wijzen erop dat kritische geluidsrapporten uit 2018 en 2019 door het College van Utrecht worden gebagatelliseerd.

Alleen al in Zuilen, op 400 meter (!) afstand van de zoeklocatie, staan heel veel woningen. Wie wil de slaaprust van duizenden mensen verstoren met windmolens?







4 Gezondheidschade is ernstig

[redacted] (LUMC) et al. concluderen na een systematische review van 300 studies dat blootstelling aan windturbines ernstige gevolgen kan hebben voor de gezondheid.

Geluidsoverlast en blootstelling aan laagfrequent geluid leiden bij veel omwonenden tot verhoogd stressniveau, slapeloosheid, concentratieverlies, verhoogde druk op de oren/hoofd, hoofdpijn, depressie en een verhoogde kans op hartinfarcten bij bestaande hartklachten.

Hun advies is om windturbines op minimaal 1500m afstand van woningen te plaatsen.

Audioloog [redacted] (LUMC) pleit voor een minimale afstand van windmolens van 10 keer de ashoogte

Ook huisartsen wijzen op gezondheidsrisico's:
Artsen uit Noord en Ijburg: windmolens dicht bij woongebied wel degelijk riskant

'Windmolens maken wel degelijk ziek', [redacted] huisarts in Den Bosch

https://bit.ly/3uEUsxW .

Het RIVM gaf op 30 maart jl. toe dat onderzoek naar gezondheidseffecten ontoereikend is.

5

Slagschaduw is ook overlast

Waar windmolens verschijnen ontstaan problemen met slagschaduw.

Slagschaduw geeft het effect van een knipperende lamp en verschilt op basis van seizoen, zonstand en uur van de dag.

In de praktijk worden windmolens pas na klachten van omwonenden stilgezet, moderne systemen die de windmolen automatisch moeten stilzetten ten spijt.

Het plaatsen van minder windmolens draagt in de meeste gevallen niet bij aan een oplossing.



https://www.youtube.com/watch?v=LQCVX7NQ66M



6 Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk

Onderzoek van UvA en VU naar waarde van woningen toont een gemiddelde waarde-daling aan van 5%, in een straal van 2 km rond molens met tiphoogte vanaf 150 meter. Bij hogere molens neemt deze daling toe.

Voor Rijnenburg-Reierscop calculeert men een waarde-verlies van ruim €75 miljoen, rekening houdend met een eigen risico van 2%. Onderzoekers kunnen zich in die berekening vinden.

Voor Zuilen/Elinkwijk, Terwijde, Schepen-buurt, Lage Weide en Stichtse Vecht leidt elk plan tot hoge economische schadekosten gezien het aantal woningen en kantoren.
In 2014 is hier al uitgebreid op gewezen.



7

☀️ Waar zijn de alternatieven?

Het zonnige alternatief waarbij duurzame energie wordt opgewekt door zonnepanelen heeft in de hele stad potentie, zeker op overheidsgebouwen. Hoe staat het daarmee?

Bedrijven, de grootste energieverbruikers, blijven achter bij het verduurzamen van hun energiehuishouding. Hun bijdrage is 2% tov 7% door burgers, staat in een gemeenterapport. Naast een enkel groot initiatief op Lage Weide zijn veel bedrijfsdaken leeg. Waar bleef in de afgelopen 10 jaar *hét* zonnepanelen-alternatief voor Lage Weide?

Welk deel van de regionale energieopgave (RES) vullen overheden in met energiebesparingen?Welke plannen draagt Utrecht daarvoor aan?

Kiezers verwachten van politici inzicht in zinvolle duurzame alternatieven voor er zoekgebieden voor mega windmolens worden afgekondigd. Utrechters willen intelligent worden geïnformeerd, niet betutteld!



7a

☀ Het alternatief van Rijnenburg

Buren van Rijnenburg & Reierscop hebben vroeg in het proces een zonnealternatief omarmd dat 230 ha zonne-energie (160 GWh) omvat. Dit plan kan in fases worden uitgevoerd, grondeigenaren hebben er oren naar. Bovendien is het plan niet ongunstig voor noodzakelijke woningbouw.

Het Utrechts college steunt nu een plan met 45 GWh aan windenergie (3x15 GWh) en 18 GWh aan zonne-energie (26 x 0,7 GWh). Dit levert slechts 63 GWh op. Onzeker is of dit tot een haalbare windmolenopstelling kan leiden.

Opnieuw zeggen burgers hier tegen college en raad dat er niet naar hen wordt geluisterd.

Met een te sturende rol van overheden loopt Nederland het risico dat burgers gedemotiveerd raken om bij te dragen aan klimaatdoelen. Zo wordt de energietransitie ondergraven.



8 Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit onvoldoende aangetoond

Lage Weide is een windluw gebied.

Er wordt nu onvoldoende aangetoond dat windmolens op land in windluwe gebieden rendabel zijn, ook met subsidie. Of opwegen tegen duurzame alternatieven.

Op Lage Weide is de windsnelheid op 200 meter hoogte gem. 6-7 meter per seconde. Met risico's van stilstand, etc. leidt dit tot onderproductie en zwakke business cases.

Het subsidiëren van windmolens in windluwe gebieden is verspild publiek geld.

Rapport: 'Vergelijkend onderzoek: Windturbinelocaties in wind- luwe en wind-rijke gebieden'

Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade

De technische levensduur is vele malen langer dan de SDE subsidiegrens van 25 jaar. Daarna worden molens schroot.

Mega-windmolens moeten hun CO2-footprint terugverdienen. Dit duurt minimaal 1-2 jaar per windmolen.

Grote magneten in windmolens worden gemaakt van delfstoffen die bv. in China leiden tot ernstige milieuschade.

Energiecentrales schakelen fossiele noodstroomaggregaten bij in perioden van windluwte. Vaak, zegt Nuon.

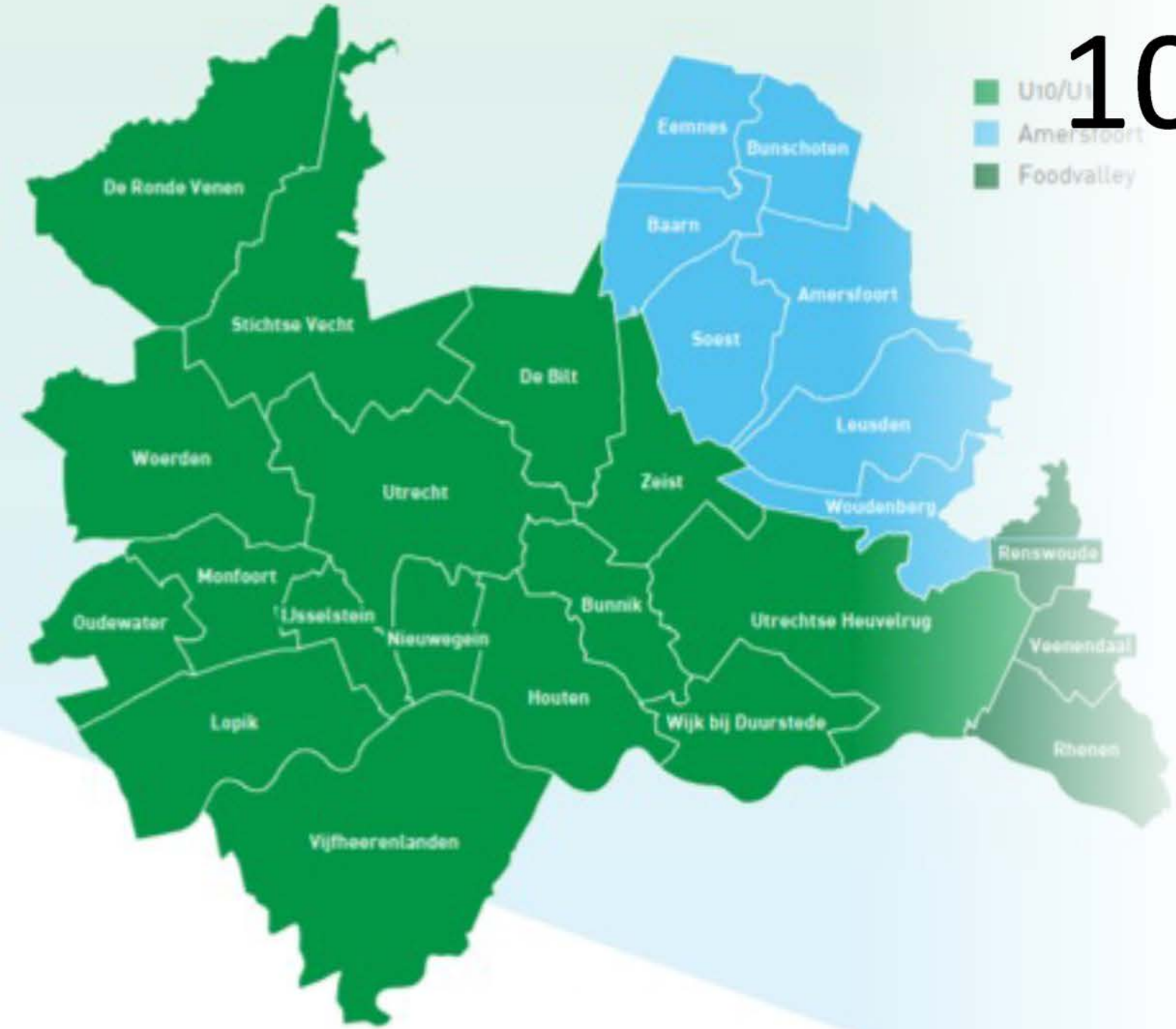
Worden deze effecten in CO2-belasting serieus meegenomen bij besluiten?

In de Flora en Fauna-wet staat welke soorten beschermd moeten worden. Vanaf 2015 zijn windmolens hiervan vrijgesteld. Snapt u het nog?

Mensen zijn geen vogelvrije natuursoort!



Lammergier in Noord-holland geraakt door wiek van windmolen, mei 2021



10 Er is geen Noodzaak

De Regio Utrecht (U16) bestaat uit 16 gemeentes. U16 heeft een concept voorstel ingediend voor 1,8 TWh, terwijl de eis uit de RES 1,2 TWh is, ofwel 50% meer dan opgelegd. Dit is onnodig, boven-proportioneel en uit kostenoogpunt onverstandig.

Windmolens zijn niet persé nodig. Met zon kun je al 1.2 TWh halen. Grootschalige windopwekking hoort op zee; in het landelijk klimaatakkoord wordt 60% van de duurzame energie op zee opgewekt. Dit gebeurt nagenoeg zonder subsidie en overlast. Dat is een betere keuze dan (fragmentarische) opwekking op land.

Het regiovoorstel bestaat uit 3 onderdelen: zon op dak van grote gebouwen (0.5 TWh) en 800 ha. zonnepark (0.6 TWh). Het onderdeel 45 grote windturbines (0,7 TWh) kan komen te vervallen want op 800 ha is met de huidige zonnepanelen 0,8 TWh te behalen.

Volgens ontwikkelaars van zonne-energieparken wordt de opbrengst van zonne-energie veelal te laag ingeschat. Men rekent tegenwoordig met 1 GWh per ha. Dit betekent dat er nu op 800 ha geen 0,6 TWh maar 0.8 TWh kan worden opgewekt.

De regio Utrecht kan alleen met zonne-energie, met een opbrengst van minimaal 1,1 TWh en maximaal 1,3 TWh, ruimschoots voldoen aan de proportionele RES bijdrage voor het klimaatakkoord.

Waarom gebeurt dat niet?

Tot slot…onze fijne, gezonde en leefbare stad

"Mijn voornaamste vraag is: in wat voor stad willen wij leven? Mijn antwoord is dat Utrecht een stad moet zijn die fijn is voor iedereen. Ik geloof erin dat we van de stad een gezonde en fijne plek kunnen maken.."
Wethouder Lot van Hooijdonk (Groen Links) op de gemeentesite

Gesprekken die wij tot dusver hadden met zittende raadsleden, en zeker de RIB in mei 2021 over zoekgebieden energie, leren iets anders. Bewoners, werknemers en ondernemers, kortom kiezers en hun wensen, staan niet op nummer 1 bij zittende politici en de voor hen werkende ambtenaren.

Raads Informatie Bijeenkomst (RIB) van 18 mei jl. (windmolens vanaf minuut 30:00)
Hoe de betrokken ambtenaar tegen raadsleden praat over Lage Weide en omliggende woonwijken, en bewoners als abstracte tegenstand wegzet, en vervolgens de Nieuwe Hollandse Waterlinie afvinkt, is een aanfluiting voor het begrip volksvertegenwoordiging. Bewoners en hun wensen leven kennelijk niet. De mens als natuursoort. Wat zij van 2011-2014 met kennis van zaken, zorg en inspanning hebben aangedragen is niet bij stilgestaan in de voorbereiding. Met welke alternatieven kunnen we de RES-bijdrage invullen: hoezo? Politieke voorkeuren, tactische doelen, wettelijke kaders en beleidsafwegingen, kortom abstracties, domineren gedachten en handelen.

Dit moet veranderen, Utrecht! Iedereen is voor duurzaamheid. Alle burgers zijn nodig voor klimaatdoelen. In 2014 heeft een meerderheid duidelijk gemaakt dat windmolens niet passen bij een fijne stad en een gezonde, leefbare woonomgeving. Achterhaald besluit? Dat zien we in maart 2022!

Gemeenteraad

Dossiernummer	1792
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	14
Titel	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040
ID	1846
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan 2040

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Kenmerk	8752691
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:
   a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
   b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden;
   c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
   d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
   e. Netwerken op orde (OV): met het concept ‘Wiel met Spaken’ als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
   f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u;
   g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
   h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto’s en dat minder rijdende auto’s het stedelijk wegennet belasten;
   i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;

j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

2. Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:
   a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer;
   b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat;
   c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten;
   d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.

3. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 ’op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan 2040 is het kaderstellende koersdocument voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen kaart waarin alle netwerken van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de richting en de randvoorwaarden voor het toekomstperspectief van de ontwikkeling van de mobiliteit.

Bij het verlengen van het mobiliteitsplan van 2025 naar 2040 hebben we de samenhang met verstedelijking (RSU 2040) versterkt en is aangescherpt welke inhoudelijke bijdrage vanuit mobiliteit wordt geleverd om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. De aanscherpingen zitten voornamelijk op meer inzet op anders reizen, het faciliteren van de groei van het fietsverkeer o.a. door het spreiden van de verwachte fietsdrukte, de OV-netwerkuitwerking van het Wiel met Spaken (versterken van de bereikbaarheid van andere overstappunten om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien) en verdergaande sturing op het functioneren van het multimodale netwerk om de openbare ruimte aantrekkelijk te houden en de groei van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk te maken.

Op basis van de studie Zuidpoort stellen we voor variant 4A te kiezen. In deze variant wordt het doorgaande autoverkeer op het Ledig Erf geweerd en worden aanvullende maatregelen genomen om met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad en de Catharijnesingel te verbeteren. Daarnaast nemen we buiten het Zuidpoort gebied aanvullende maatregelen om negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het gemotoriseerde verkeer naar andere wegen op te vangen.

Samenhang Zuidpoort en Mobiliteitsplan
In december 2020 heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen.

In diezelfde periode heeft het Mobiliteitsplan ter inzage gelegen. In de versie die ter inzage lag is variant 4 opgenomen. Ook in dit verband zijn veel reacties ingediend die ingaan op de voorgestelde maatregelen. Niet zo zeer over het weren van autoverkeer, maar wel over nadelige effecten in de nabije omgeving.

Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten worden geminimaliseerd. Dit resulteert in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn eveneens verwerkt in het Mobiliteitsplan dat nu ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Context

Aanleiding
In het coalitieakkoord staat dat we doorgaan met het mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen’ (SRSRSB) en de horizon van het mobiliteitsplan tot 2040 verlengen. Daarbij staat vermeld dat we planvorming en investeringen in mobiliteit verbinden aan de grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen. Ook de planhorizon van de RSU wordt verlengd tot 2040.

Begin dit jaar heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen. Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten, die mede uit de participatie naar voren kwamen, worden geminimaliseerd. Dit heeft geresulteerd in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Toelichting inhoud Mobiliteitsplan
Verder vooruitkijken betekent in een groeiende stad rekening houden met een aanzienlijke groei van de mobiliteit door de aanzienlijke toename van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers.

Eerder is het Wiel met Spaken al vastgesteld door de Raad. In het Mobiliteitsplan 2040 werken we dit concept verder uit, verduidelijken hoe dit netwerk er uit ziet, wat de samenhang is met de netwerken van de andere modaliteiten en geven we aan wat ervoor nodig is om deze netwerken te laten functioneren. Dit doen we in samenhang met de actualisering van de RSU en in afstemming met de parkeervisie die in de besluitvorming grotendeels gelijk oplopen met het Mobiliteitsplan 2040.

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. In het mobiliteitsplan gaan we voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’. Vijf stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen.

De hoofdlijn van Slim bestemmen uit het mobiliteitsplan is verder uitgewerkt in de RSU 2040. De verstedelijkingskeuzes die daar worden gemaakt hangen sterk samen met de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk uit het Mobiliteitsplan 2040. De grote samenhang zit met name op de inzet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 kiest Utrecht voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

Er zijn nog meer visies en beleidsstukken (in wording) die raakvlakken hebben met het mobiliteitsplan 2040. Naast de RSU 2040 gaat het hierbij onder andere over de omgevingsvisies Merwedekanaalzone, Binnenstad en Utrecht Science Park, de Parkeervisie en uitwerkingsmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren. Zowel tijdens het opstellen van deze beleidstukken, maar ook tijdens het verwerken van de inspraakreacties, zijn deze stukken in samenhang met elkaar opgesteld. Dat geldt ook voor de raadvoorstellen zelf.

De Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, is een verdere uitwerking van Slim parkeren. Deze lag tegelijkertijd met het mobiliteitsplan ter inzage. Hierin wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis.

De impact van de pandemie op de toekomst van de stad kan op dit moment nog niemand overzien. Hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu te voorspellen is hoe ingrijpend dat zal zijn. Wel is de verwachting dat Utrecht haar grote aantrekkingskracht behoudt.

Toelichting Zuidpoort – Ledig Erf
De Zuidpoort is de benaming van het gebied direct ten zuiden van de binnenstad waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het gebied Zuidpoort ontwikkelt zich hierdoor als uitloper/onderdeel van de binnenstad. Vanuit de ambitie voor Gezond Stedelijk Leven zijn in dit gebied (verkeers)-maatregelen nodig om de ontwikkeling met al zijn kansen voor de stad te accommoderen.

In de periode 12 januari – 8 februari 2021 heeft participatie plaatsgevonden voor de zes varianten uit de “Verkeersstudie Zuidpoort. Doel van de maatregelen is een aangename inrichting van de Zuidpoort, waar ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, verblijven, goede fiets- en voetgangers-voorzieningen gerealiseerd worden. Bij de meeste varianten treedt er een verschuiving op van het autoverkeer richting het zuiden van het Ledig Erf naar de Vondellaan, naar Oranjebrug, naar ‘t Goylaan en A12 (zie figuur hoofdstuk 7 van het rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*, waarin dit principe is aangegeven).

Uit de participatie bleek dat veel respondenten en stakeholders het eens zijn met het autoluwer maken van het Ledig Erf. Door de reacties hebben we de oorspronkelijk voorkeursvariant 4 aangepast naar variant 4A. De maatregelen van variant 4A worden toegelicht in het bijgevoegde rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*. Daarin is ook een afbeelding opgenomen met de maatregelen. In deze variant worden de hiervoor beschreven doelen van de Verkeersstudie Zuidpoort nog steeds behaald. Ook zijn zowel de

nadelige effecten (o.a. ontsluiting binnenstad en Hoog Catharijne vanuit Utrecht-oost voor noodzakelijk autoverkeer) als uitstralingseffecten op de omgeving (o.a. Diamantweg) minder groot.

Juridisch kader
Met het actualiseren van het mobiliteitsplan voldoen we aan de wettelijke verplichting uit artikel 8 van de Planwet Verkeer en Vervoer om als gemeente te beschikken over een - zichtbaar - samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.
Op grond van artikel 10 lid 2 van de Planwet Verkeer en Vervoer is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op een Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan. Dit betekent dat het concept-mobiliteitsplan zes weken ter inzage heeft gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven de gelegenheid heeft gehad in die periode een zienswijze hierover in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om het aangepaste ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijze en tot welke aanpassingen dat heeft geleid zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording, die ter informatie is bijgevoegd.

Beoogd effect
Het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 biedt het mobiliteitsperspectief van de stad en geeft aan hoe onze groeiende stad op weg naar 2040 gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. mobiliteitsplan
- 25 januari 2019 is de raad geïnformeerd over het verlengen van de horizon van het mobiliteitsplan (aanleiding, onderdelen waarop wordt aangescherpt en proces);
- 17 oktober 2019 is het raadsvoorstel Wiel met Spaken behandeld;
- 21 november 2019 is de leidraad voor het gesprek met de stad met de raad gedeeld;
- 17 maart 2020 is de probleemanalyse in het geval er geen verdere mobiliteitsmaatregelen worden getroffen met de raad gedeeld, samen met een terugkoppeling van het gesprek met de stad;
- 30 november 2020 is de raad geïnformeerd over het ter inzage leggen van het Mobiliteitsplan 2040.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. Zuidpoort
- 12 januari 2021 is de raad geïnformeerd dat de Verkeersstudie Zuidpoort is vrijgegeven voor participatie.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten: a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging; b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden; c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we

	er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam; d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen; e. Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast; f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u; g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt; h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten; i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen; j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
Argumenten	
1.1	<u>De aanpassing van het vigerende mobiliteitsplan is noodzakelijk zodat er ruimte</u> <u>ontstaat om de binnenstedelijke verdichting te verwezenlijken, te verduurzamen en</u> <u>een aantrekkelijke, gezonde, inclusieve stad te blijven</u>
	Het aantal inwoners, bezoekers en werknemers in Utrecht groeit en de wegen worden steeds voller. De toegenomen behoefte aan verplaatsen betekent tot nu toe vooral dat er meer wordt gefietst. Het autoverkeer binnen de (snelweg)ring is nauwelijks toegenomen in de afgelopen jaren en die ontwikkeling willen we vasthouden. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zijn daarbij scherpere integrale netwerkkeuzes nodig om de groei van het fietsverkeer te faciliteren en het OV-netwerk te verbeteren, zodat de bereikbaarheid van andere overstappunten wordt verbeterd om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

1.2	Met de aanpassing blijft de basis van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 overeind, maar wordt de planhorizon verlegd naar 2040
	Daarmee verlengen we de kaders tot 2040 voor: - de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de te ontwikkelen mobiliteitsknooppunten inclusief P&R; - de principes voor het regelen van verkeer op kruispunten en voor verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek; - de snelheidslimieten op de Utrechtse wegen; - de bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd.
1.3	Het Wiel met Spaken maakt de gewenste ontwikkeling van een polycentrsiche stad conform de RSU mogelijk
	Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. We zetten in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: Op de punten waar het wiel met de spaken samenkomen realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten.
1.4	Het verdergaand spreiden van fietsverkeer is noodzakelijk om de groei van het fietsverkeer te faciliteren door de drukte te verdelen
	In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat deze groei doorzet. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Daarbij komt dat steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen en meer snelheidsverschillen tussen fietsen de druk op het netwerk vergroten. Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk waarmee we de fietsers beter kunnen spreiden, neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt. Daarom is in het Mobiliteitsplan een fijnmazig fietsnet opgenomen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De maatregelen die worden genoemd in het mobiliteitsplan brengen een forse investeringsopgave met zich mee die nog voor een groot deel gedekt moet worden
	Met de huidige programmering in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) wordt voor een deel invulling gegeven aan het realiseren van de ambities uit het vigerende mobiliteitsplan SRSRSB. Met het actualiseren van het mobiliteitsplan en het verlengen van de planhorizon naar 2040 wordt inzichtelijk gemaakt welke aanvullende maatregelen wenselijk zijn. Die extra maatregelen brengen een forse investeringsopgave met zich mee. Hetgeen logisch is want de stad groeit de komende decennia ook fors. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. Omdat de investeringsopgave (nog) niet gedekt is en

	sowieso niet alle maatregelen tegelijk in uitvoering kunnen worden gebracht, is er in het Mobiliteitsplan 2040 een afwegingskader opgenomen. Dit afwegingskader dient om prioritering en fasering aan te brengen in de reeks maatregelen, zodat hierover besluitvorming kan plaatsvinden bij de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota. Tot slot zullen substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden daarbij noodzakelijk zijn om uitvoering te kunnen geven aan de investeringsopgave.
Beslispunt	
2	Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden: a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer; b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat; c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten; d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.
Argumenten	
2.1	<u>Variant 4A is een uitwerking van het uitgangspunt Slim sturen uit het Mobiliteitsplan 2040: weren van doorgaand autoverkeer (1J)</u>
	Al in het verkeersplan SRSRSR (2016) is het principe voor autoverkeer “van binnen naar buiten” opgenomen. Daarbij zijn het Ledig Erf en de Vondellaan expliciet opgenomen als wegen waar het (doorgaande) autoverkeer wordt teruggedrongen ten behoeve van een betere leefbaarheid en oversteekbaarheid. Dit principe is ook opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040.
2.2	<u>De voorgestelde variant heeft een goede balans voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en/of leefbaarheid en uitstralingseffecten elders</u>
	Variant 4A heeft de beste balans tussen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het gebied ten zuiden van de binnenstad. Met variant 4A wordt kwaliteitsverbetering op zowel het Ledig Erf als de route Vondellaan–Baden Powellweg–Albatrosstraat bereikt, met minder ingrijpende consequenties voor het autoverkeer dan bij de oorspronkelijke voorkeursvariant 4.
2.3	<u>Door de toepassing van een intelligent toegangssysteem kan de bereikbaarheid van de binnenstad voor degenen die afhankelijk zijn van de auto gewaarborgd worden</u>
	We werken het systeem van intelligente toegang uit, om doorgang mogelijk te maken voor doelgroepen die een bestemming hebben in het gebied. Dat nood- en huldiensten één van de doelgroepen zijn, is evident. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze het mogelijk en uitvoerbaar is dat met dit systeem bewoners, die in het zuidelijke van de binnenstad wonen, de toegang kan worden verleend.
2.4	<u>Op basis van de inspraakreacties is variant 4A uitgewerkt, deze komt tegemoet aan bezwaren van belanghebbenden in de zuidelijk binnenstad en de Catharijnesingel</u>
	Zowel een aantal bewonersgroepen als Centrum Management Utrecht als

	stakeholders met meer economische motieven (zoals ondernemers op de Ooster- en Westerkade en in Rotsoord) hebben een voorkeur voor variant 4A boven variant 4.
2.5	Parkeergarage Vaartsche Rijn is bij variant 4A beter bereikbaar dan bij variant 4
	De parkeergarage is in de voorliggende variant 4A beter bereikbaar voor autoverkeer uit zowel de binnenstad, de Ooster en Westerkade e.o., Utrecht-Oost en Zuid.
Kanttekeningen	
2.1	Om sluipverkeer in de Zuidpoort tegen te gaan zijn wellicht meer aanvullende maatregelen nodig
	Het voorkomen van doorgaand verkeer op het Ledig Erf en de Vondellaan zorgt ervoor dat er zonder aanvullende maatregelen sluiproutes ontstaan in de directe omgeving. Daarom is het noodzakelijk de (snelfietsroute) Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre éénrichtingsverkeer noodzakelijk is op de Gansstraat richting het oosten. Beide maatregelen passen binnen het (voorgenomen) mobiliteitsbeleid: dragen bij aan een betere doorstroming van fiets en bus en zorgen voor een betere oversteekbaarheid. Ook zijn deze maatregelen positief voor de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting.
2.2	Bij variant 4A verschuift het autoverkeer naar wegen in het zuidelijke deel van de stad
	Ondanks dat dit bij variant 4A minder optreedt dan bij variant 4, verschuift ook bij variant 4A het autoverkeer in met name zuidelijke richting. Hierdoor zijn er ook bij deze variant nog steeds aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat er knelpunten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid optreden. Maatregelen die we nemen zijn de (her)inrichting van de route Waalstraat-Diamantweg als 30 km/u zone en het anders instellen van verkeerslichten (doseren). Ook bevorderen van de doorstroming op ’t Goylaan door het herinrichten van de kruising met de Linschotensingel en vervolmaken van het verkeersmanagementsysteem op de hele route Goyplein-Europalaan horen tot deze maatregelen. Daarnaast geven indicatieve geluidsberekeningen aan dat het naar verwachting nodig is om op een aantal wegen geluidsmaatregelen te nemen als de hoeveelheid verkeer toeneemt.
2.3	De uitkomsten van de participatie geven een afwisselend beeld
	Door de participatie met 6 varianten zijn er ook veel verschillende reacties binnengekomen en veel verschillende voorkeuren, ideeën en bezwaren. De belangen van de respondenten en stakeholder zijn ook zeer divers: van direct lokaal tot stedelijke belangen en overlappen daartussen. Daarom is er geen enkele variant die tegemoet komt aan alle wensen van de respondenten. De huidige situatie doet dat echter ook niet (niets doen is geen optie). Wel hebben de reacties op de varianten ertoe geleid dat de voorkeursvariant is aangepast naar 4A, waarbij met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad verbetert.
2.4	Voor de aanvullende maatregelen is nader onderzoek nodig naar noodzaak, vorm en dekking
	Voor de aanvullende maatregelen die nodig zijn om de negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het autoverkeer tegen te gaan is nader onderzoek nodig. Dit betreft onderzoek naar noodzaak, scope en kosten van deze maatregelen. De volgende aanvullende maatregelen worden nader onderzocht: - Geluidsmaatregelen: uit (indicatief) onderzoek volgt dat de verwachting is dat geluidsmaatregelen nodig zijn. Onderzoek is nodig naar de exacte

	maatregelen en bijbehorende kosten; - Eenrichtingsverkeer Gansstaat: onderzoek moet uitwijzen of deze maatregel nodig is; - Herinrichten Waalstraat-oost. Voor deze maatregelen moet de financiële dekking geregeld zijn voordat gestart kan worden met het invoeren van maatregelen gericht op het weren van doorgaand autoverkeer in de Zuidpoort.
Beslispunt	
3	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 ’op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
3.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel</u>
	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 dient hieraan te worden toegevoegd, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Financiën

Mobiliteitsplan

Met het Mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn voor een groeiende stad. Het Mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die benodigd zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo’n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare middelen van de gemeente die beschikbaar komen door de groei van de stad en de nog vrij besteedbare middelen uit het MPB (zo’n 322 miljoen euro tot 2040).

Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De investeringsstrategie van de RSU 2040 wordt als uitgangspunt gehanteerd waaraan invulling wordt gegeven bij de integrale afweging Voorjaarsnota en de jaarlijkse begrotingsvaststelling van de meerjaren investeringsprogramma’s zoals het MPB. De investeringsstrategie leggen we als onderdeel van de RSU 2040 ter vaststelling voor aan uw raad. Deze strategie wordt vervolgens door ons steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.
In hoofdstuk 9 van het Mobiliteitsplan 2040 is de programmering op hoofdlijnen uitgewerkt. Het bevat een afwegingskader waarmee getoetst kan worden of nieuwe maatregelen en projecten voldoende bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het helpt daarmee bij het prioriteren en maken van keuzes vanwege financiële beperkingen. Verder bevat het een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. De programmering wordt jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd.

Zuidpoort

De in dit voorstel genoemde maatregelen behorende bij variant 4A bekostigen we als volgt:

- Voor de herinrichting van zowel het Ledig Erf, de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat en het afkoppelen van de Jutfaseweg is in totaal 3,6 miljoen euro gereserveerd, waarvan 50% subsidie (Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation). Op basis van de eerste

indicatieve berekeningen gaan we ervan uit dat dit beschikbare budget voldoende is voor deze te nemen maatregelen. Naar aanleiding van de volgende planfase (IPvE/FO) toetsen we de raming uit deze fase aan het beschikbare budget.
- De herinrichting van de Waalstraat valt deels binnen de ontwikkeling van het MWKZ. Voor het deel van de Waalstraat-oost is nog geen financiële dekking beschikbaar. Op basis van vaststelling van het IPvE/FO wordt de dekking aangegeven bij de programmering van het MPB.
- De herinrichting van de Diamantweg (die aansluit op de Waalstraat) is geraamd op ca. 0,45 miljoen euro. Deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- De optimalisatiemaatregelen op de route 't Goylaan/Socrateslaan zijn voorzien in het project "Herinrichting Socrateslaan". Uitzondering hierop is de herinrichting/optimalisatie van het kruispunt 't Goylaan – Linschotersingel (0,615 miljoen euro); deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- Het éénrichtingsverkeer op de Gansstraat en de herinrichting van de Waalstraat-oost zijn vooralsnog niet opgenomen, omdat hiernaar nader onderzoek plaatsvindt bij het opstellen van het IPvE/FO Vondellaan – Albatrosstraat. Bij de uitwerking van het IPvE/FO toetsen we of deze maatregelen inderdaad nodig zijn en wat de benodigde middelen hiervoor zijn. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.
- Uit een eerste (indicatief) onderzoek volgt dat geluidsmaatregelen naar verwachting nodig zijn. De mogelijke kosten van deze maatregelen worden voorlopig geraamd tussen de 2-3 miljoen euro. We werken de mogelijke geluidsmaatregelen uit in de volgende IPvE/FO-fase. Daardoor is het op dit moment prematuur om dit al mee te nemen in de programmering. Gezien de samenhang met en de voortgang van de uitvoering van de andere projecten (Vondellaan en Ledig erf) wordt dit parallel aan de IPvE/FO-fase onderzocht. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.

Vervolg

Mobiliteitsplan

Om te beoordelen of we met het mobiliteitsplan op de goede weg zijn, brengen we jaarlijks een monitor uit. Op basis van de resultaten uit de monitoring volgen we van jaar tot jaar hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. De volgende monitor, met cijfers over 2021, ontvangt u ongeveer tegelijkertijd met het Meerjaren Programma Ruimte. De opzet van deze monitor is gelijk aan die van eerdere jaren, waarbij uiteraard de nodige verschillen te zien zullen zijn als gevolg van de effecten van de coronamaatregelen. Het Mobiliteitsplan 2040 vraagt om nieuwe indicatoren. In het Mobiliteitsplan 2040 staat een overzicht van wat we de komende jaren in beeld willen brengen. Sommige van deze nieuwe indicatoren kunnen we volgend jaar al meenemen. Voor een aantal indicatoren zullen echter nieuwe geschikte databronnen gezocht moeten worden, waarna vervolgens inwinning en verwerking nog moeten starten. Dit zal in de komende jaren plaatsvinden. De edities vanaf 2022 breiden we daarom gefaseerd uit.

Het Mobiliteitsplan heeft als planhorizon 2040. Gedurende die 20 jaar zullen we met de realisatie van diverse projecten flink aan de weg timmeren om de doelstelling te verwezenlijken. Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd. Maar er zijn ook maatregelen waar we pas over 10 tot 15 jaar een aanvang mee kunnen maken. In het Mobiliteitsplan hebben we een hoofdlijn in de programmering aangebracht door drie termijnen te onderscheiden. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid van de programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daarom overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. Wij gaan deze programmering uitwerken in een *Agenda Mobiliteitsplan van strategie naar realisatie.* Hierin laten we zien wat de fasering is van al deze projecten (planvoorbereiding en realisatie), beschrijven we de onderlinge samenhang in de tijd, evenals die met de diverse gebiedsontwikkeling en actualiseren we de totale investering. Dat doen we onder de paraplu van de investeringsstrategie RSU. Over het resultaat informeren wij u bij de agendering van de Voorjaarsnota en Meerjaren Programma Ruimte. Dat is ook het moment dat we u met de voortgangsrapportage bereikbaarheid informeren over de voortgang van de realisatie van de projecten die onderhanden zijn. Dit doen we voor het eerst in 2022.

De planning is dat we op basis van de ingediende inspraakreacties nog voor het zomerreces een besluit nemen over de Parkeervisie, die we dan vervolgens ter vaststelling aan u voorleggen.

Zuidpoort
Na vaststelling van variant 4A als onderdeel van het mobiliteitsplan voeren we als onderdeel van de herinrichtingsprojecten Ledig Erf en Vondellaan een (faserings-)studie uit naar de volgorde van realisatie van de projecten in de periode 2024-2025. Hierbij geldt dat bij de toegekende subsidiebijdrage in het kader van Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation voor het herinrichtingsproject Ledig Erf en de route Vondellaan-Albatrosstraat in 2024 moet zijn gerealiseerd. Hierbij gaat het naast de projecten in de Zuidpoort, zoals de herinrichting/autoluw maken Ledig Erf en de herinrichting Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat ook om (nader onderzoek naar) de aanvullende maatregelen in de omgeving. Indien uit het onderzoek blijkt dat nadere maatregelen nodig zijn zullen we bij het MPB een voorstel opnemen.

Participatie

Mobiliteitsplan
Tijdens de totstandkoming van het plan is meerdere malen overlegd met diverse belanghebbenden, lokale en regionale overheden en maatschappelijke instanties. Belangrijkste momenten daarvoor waren het gesprek met de stad in november 2019, twee digitale workshops met inwoners in juni 2020 en verschillende werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers.

Tijdens de inspraakperiode van 8 december 2020 tot 1 februari 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op dit plan. Op 15 december 2020, 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van het mobiliteitsplan is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of het Mobiliteitsplan 2040 aangepast kan of moet worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de *Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040*.

Zuidpoort
Over de varianten van de Zuidpoortstudie heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden (ruim 1800 reactie op denkmee.utrecht.nl, 42 digitale spreekuren, 18 interviews en klankbordgroep met 11 organisaties). Uit de participatie komt een divers beeld naar voren (zie ook bijlage 1), waarbij een meerderheid van de respondenten aangeeft één of meerdere maatregelen voor het weren van doorgaand autoverkeer te ondersteunen. Bij de verdere uitwerking van de projecten zal in de verschillende fasen om de komen tot een vastgesteld definitief ontwerp op de gebruikelijke momenten participatie plaatsvinden (consultatie van IPvE/FO en later van het VO).

Communicatie

Als het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.
Als variant 4A is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente.
- Via denkmee.utrecht.nl zijn de uitkomsten van de participatie bekend gemaakt;
- De actieve deelnemers aan de participatie (interviews, klankbordgroep) zijn per mail geïnformeerd.

Bijlagen

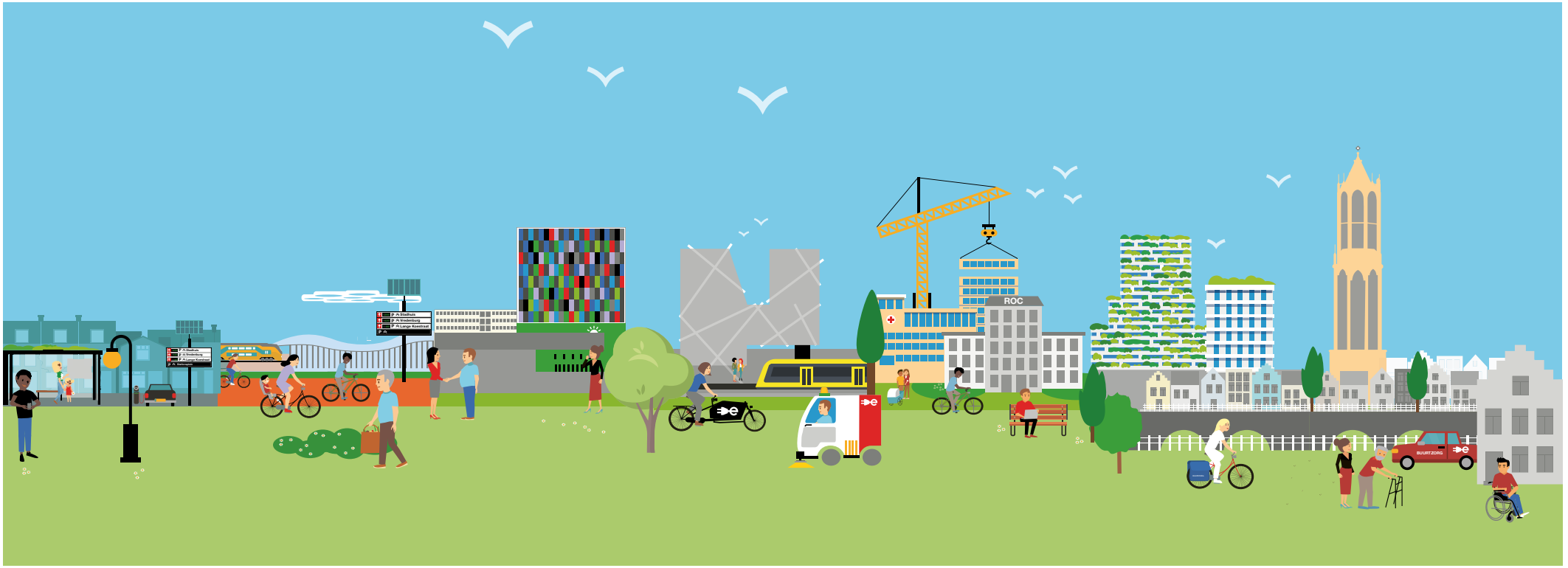
Bijlagen besluitvorming
1. Mobiliteitsplan Utrecht 2040

Bijlagen informatief
2. Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040 en bijlage met overzicht inspraakreacties en beantwoording

3. Afschriften van brieven aan en de reacties van Provincie Utrecht, gemeente De Bilt, gemeente Nieuwegein, ProRail, Rijkswaterstaat Directie Utrecht, NS, Politie
4. Samenvatting wijzigingen Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB
5. Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort
6. Participatieverslag Zuidpoort

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

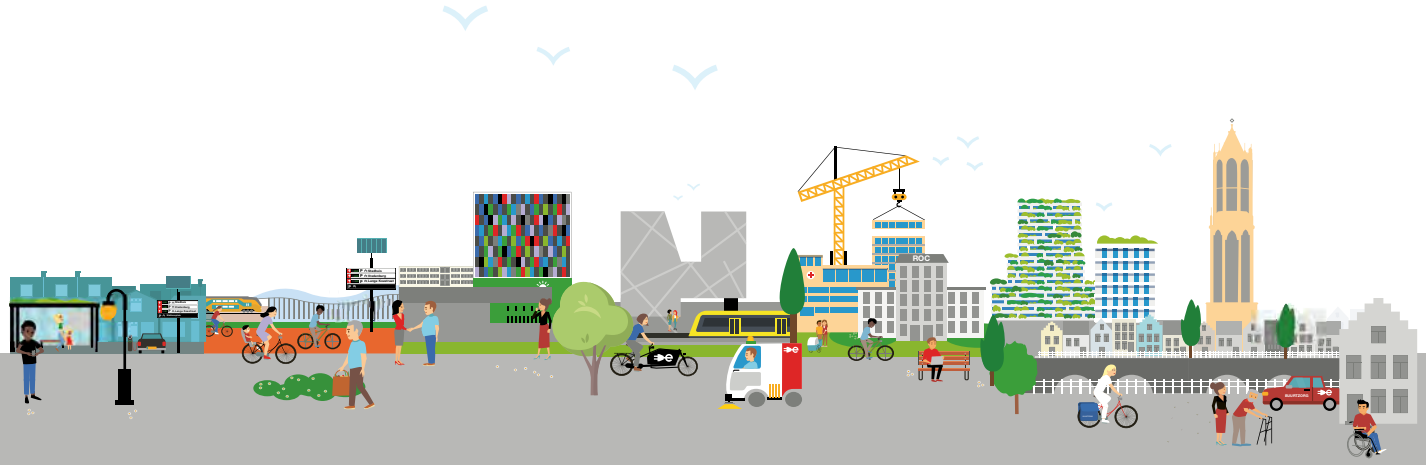
Colofon

Vastgesteld door de gemeenteraad op 15 juli 2021
Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij, Petra Appelhof, Claire Bontje, Geert Broertjes, Gerrit Serné, Ilona Hulshof.



Voorwoord



Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaalsprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk
wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht



Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen,OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

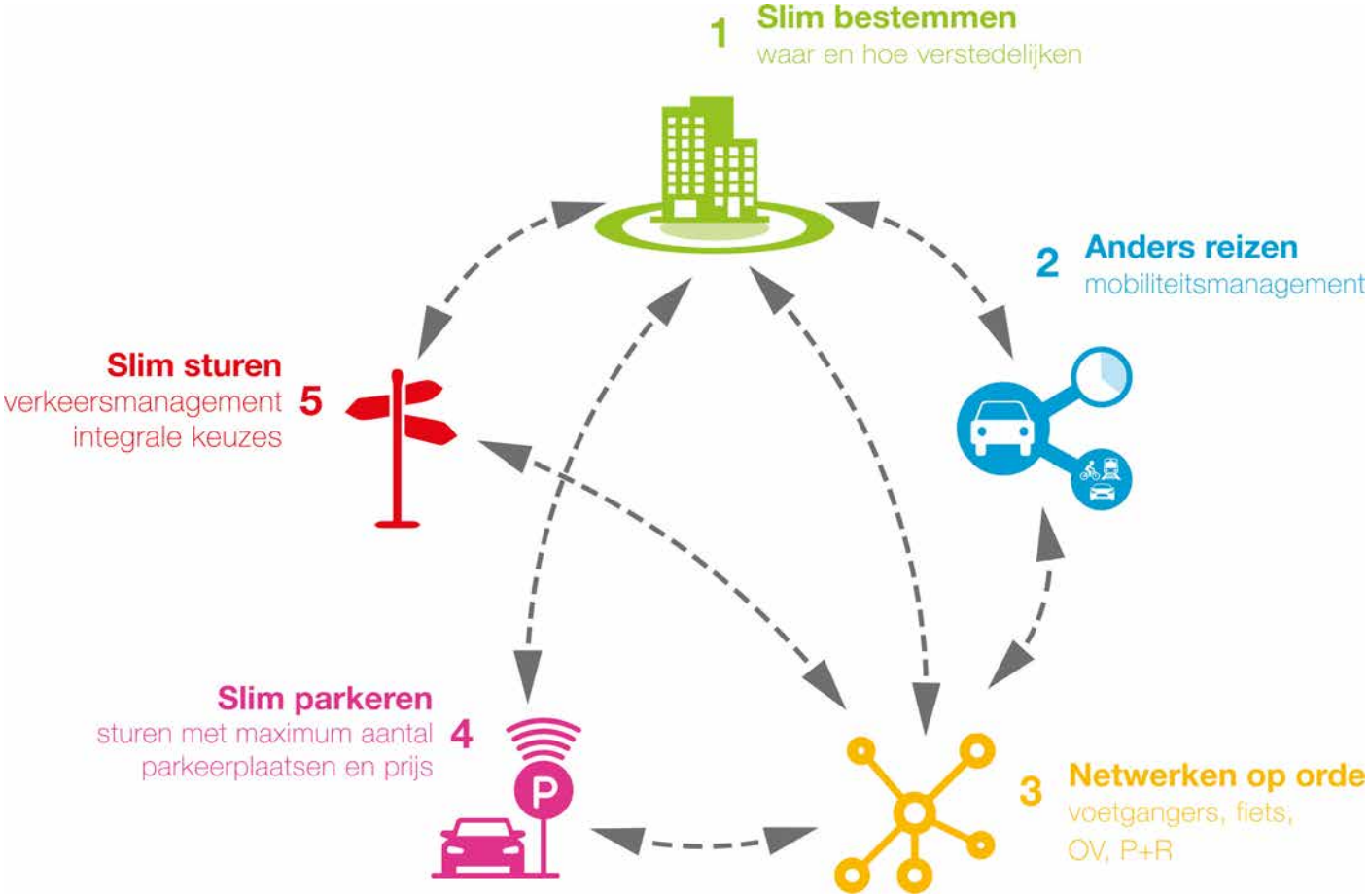
Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak





1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.



2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.



3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routesom het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel) fiets en OV.



5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.



Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)



Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 10
- 1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht 11
- 1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan 12
- 1.3 Status van dit mobiliteitsplan 13
- 1.4 Leeswijzer 15

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad 16
- 2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven 16
- 2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert 19
- 2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem 28

3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven 29
- 3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 30
- 3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 32
- 3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040 34
- 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad 38
- 3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak 40

4. Slim bestemmen (stap 1) 44
- 4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht 45
- 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen 51

5. Anders reizen (stap 2) 53
- 5.1 Stimuleren van minder reizen 55
- 5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip 56
- 5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen 59

6. Netwerken op orde (stap 3) 62
- 6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken 64
- 6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes 70
- 6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden 80
- 6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer 98
- 6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming 107
- 6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld 112

7. Slim parkeren (stap 4) 117

8. Slim sturen (stap 5) 122
- 8.1 Principes van Slim sturen 124
- 8.2 Integrale keuzes tussen netwerken 129
- 8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement 142
- 8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie 144

9. Programmering van projecten van stedelijk belang 145
- 9.1 Afwegingskader 146
- 9.2 Fasering op hoofdlijnen 146
- 9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen 150
- 9.4 Benodigde samenwerking 151

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan 152
- 10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel 153
- 10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen 154
- 10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad 155
- 10.4 Effecten voor de regio 160
- 10.5 Analyse en sturing per stap 162

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten 169

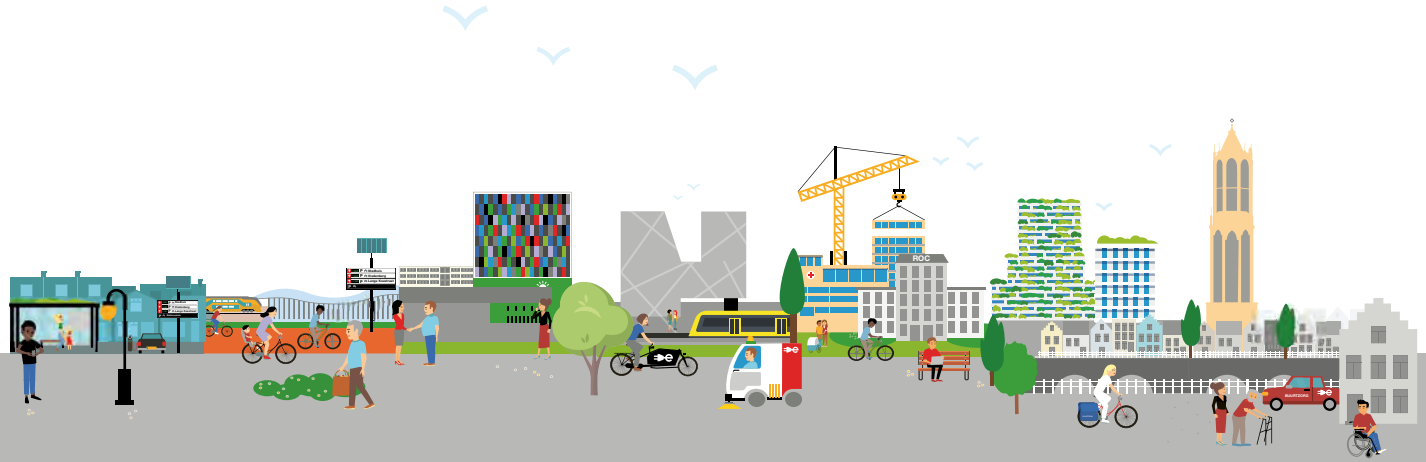


1. Inleiding

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.



Station Lunetten







Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

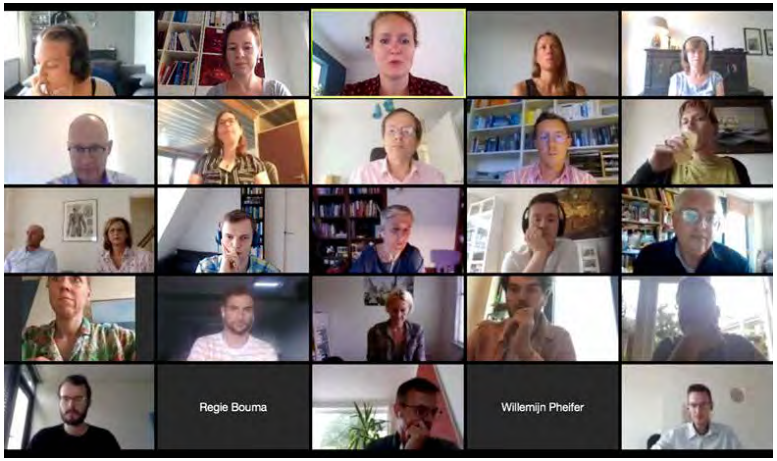
Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.



1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen. Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.





Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020



Gesprek met de stad, 25 november 2019

Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomst-gerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”



1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.



Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

“De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.”



Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol.
Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties - de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder de uitwerking van het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de MIRT[1]-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan studies en/of projecten binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

[1] MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.



Kruispunt Vredenburg

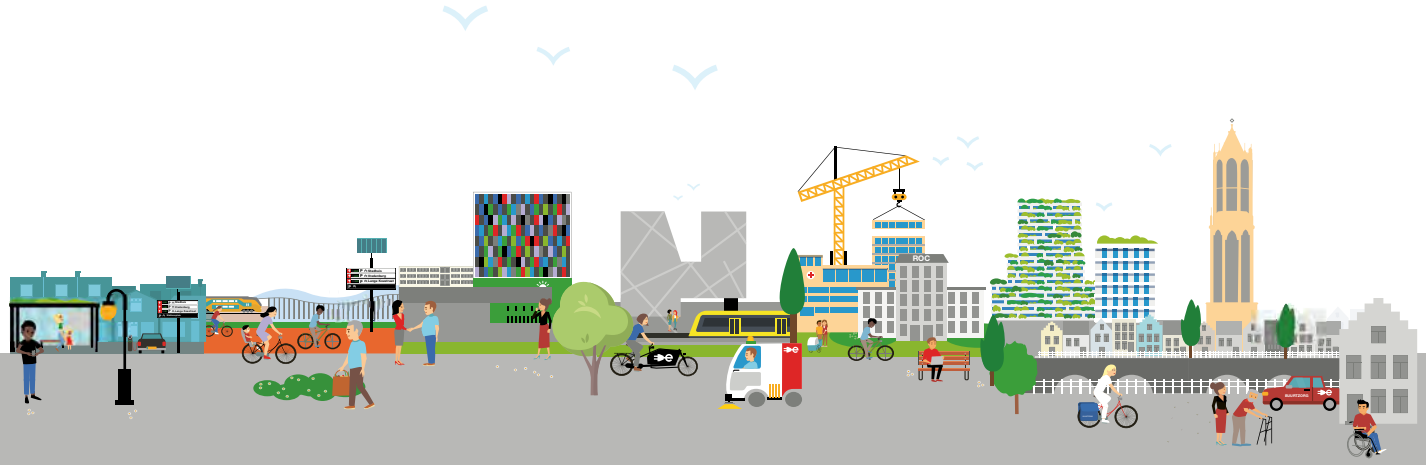
2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa[2]. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.



Busbaan Transwijk



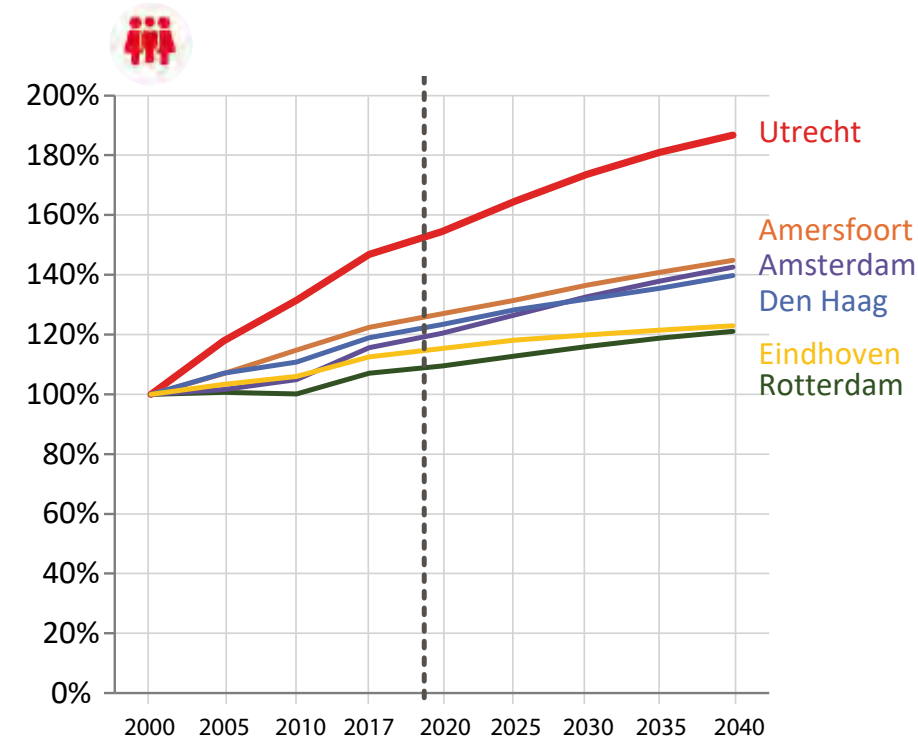
[2] https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000[3] inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

[3] Bevolkingsprognose 2019

Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000[4] arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienstverlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knoop-punten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/ Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen[5].

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



[4] Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

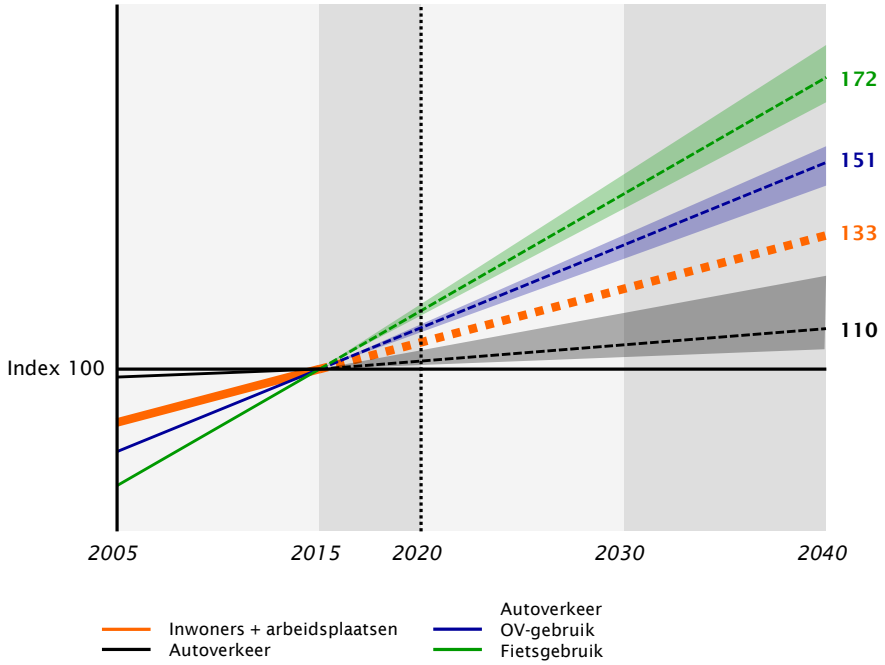
[5] Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.



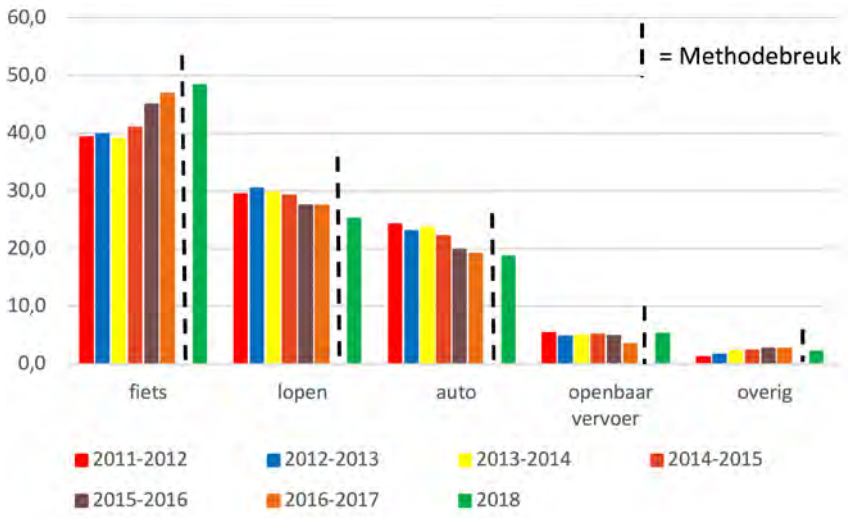
Fietsdrukte Smakkelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid[6] over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

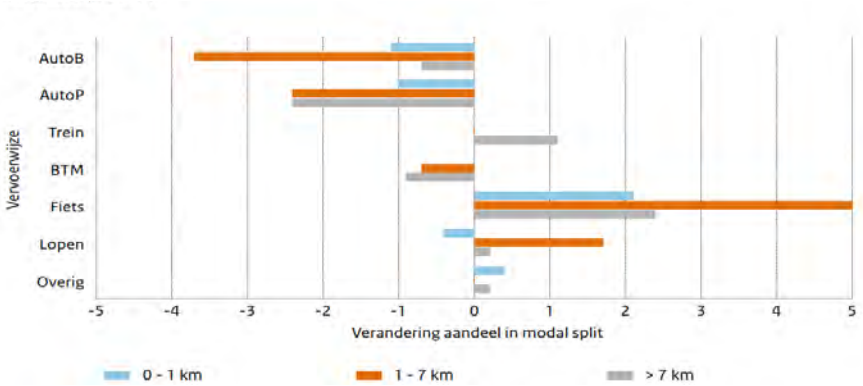
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht

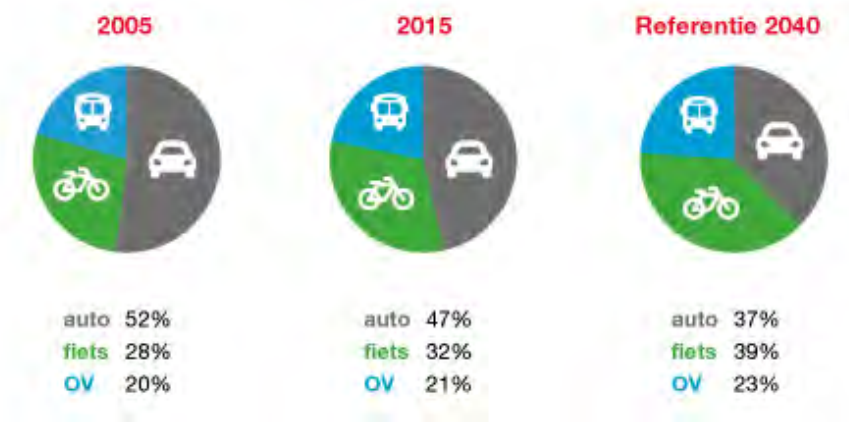


Bron: KIM 2019

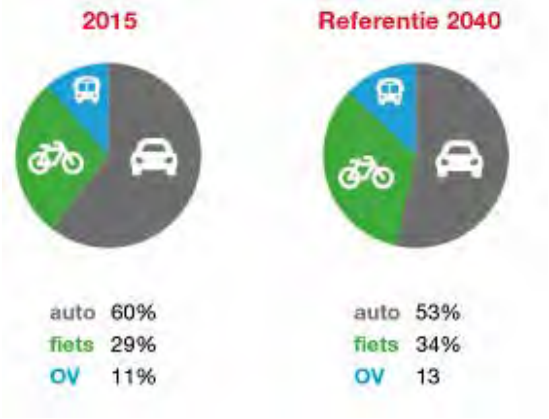
[6] Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU[7] heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.





Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

[7] Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt[8]. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimte-claims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.



Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

[8] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

Enorme groei fiets vraagt om schaalsprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen[9].
De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

[9] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek[10] blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

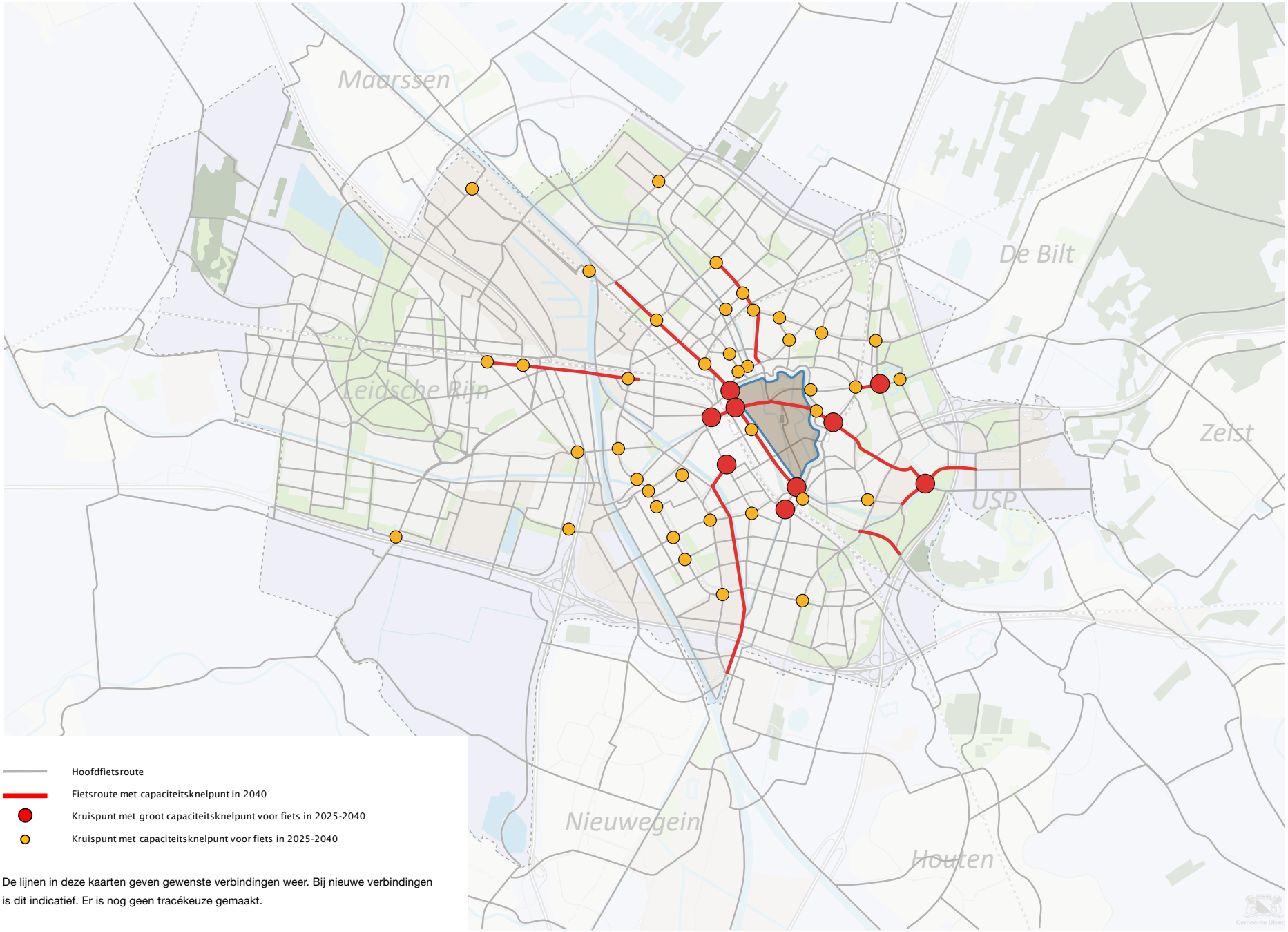
De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan[11]. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.



Drukte op Utrecht Centraal

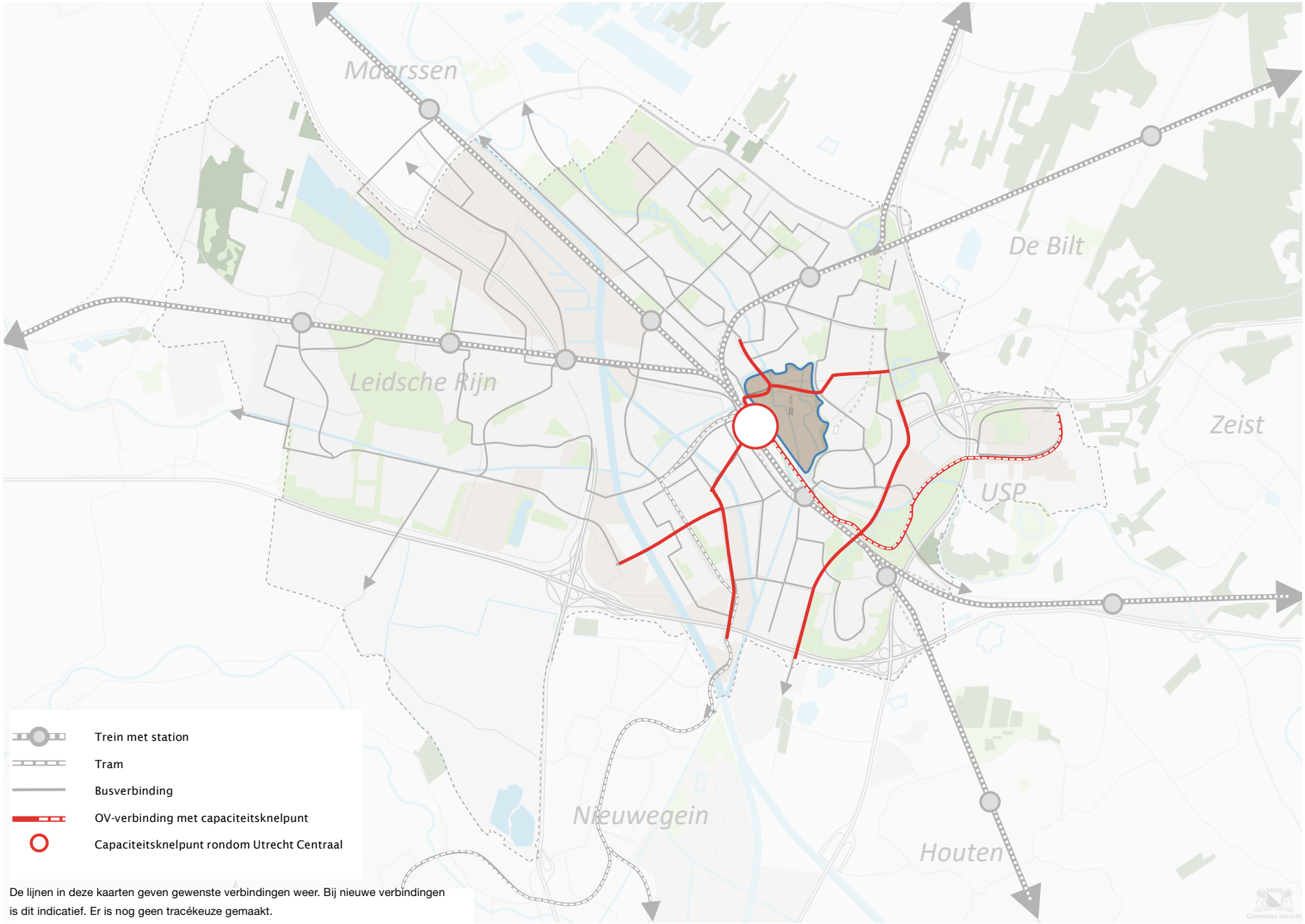
[10] Bron: Onderzoek Sweco: https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/

[11] Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteits-effecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijnsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveilig-heid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.



Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Tabel met dalende cijfers van 2016 tot en met 2019, verkeersongevallen naar 1742. Verkeersgewonden naar 414 en verkeersdoden naar 5.

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor[12]

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goedkoper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.



[12] Bron: www.utrecht-monitor.nl

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.



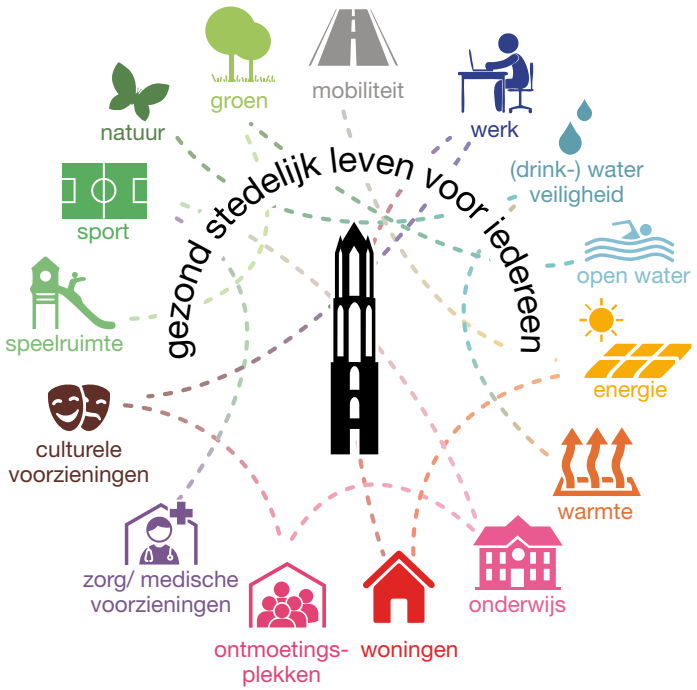
Oosterspoorbaan

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukte, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).



De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

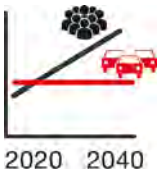
1. Nabijheid: We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.



2. Inclusiviteit: De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.



3. Geen groei autoverkeer: Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.



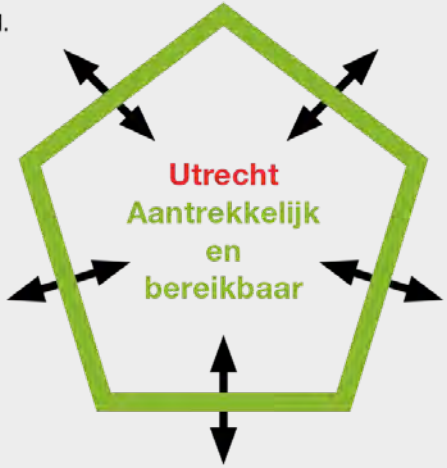
Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiedocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.



Sociaal en gezond
Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd. Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert



Bereikbaarheid en economie
Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit
Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte

Financieel verantwoord
Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

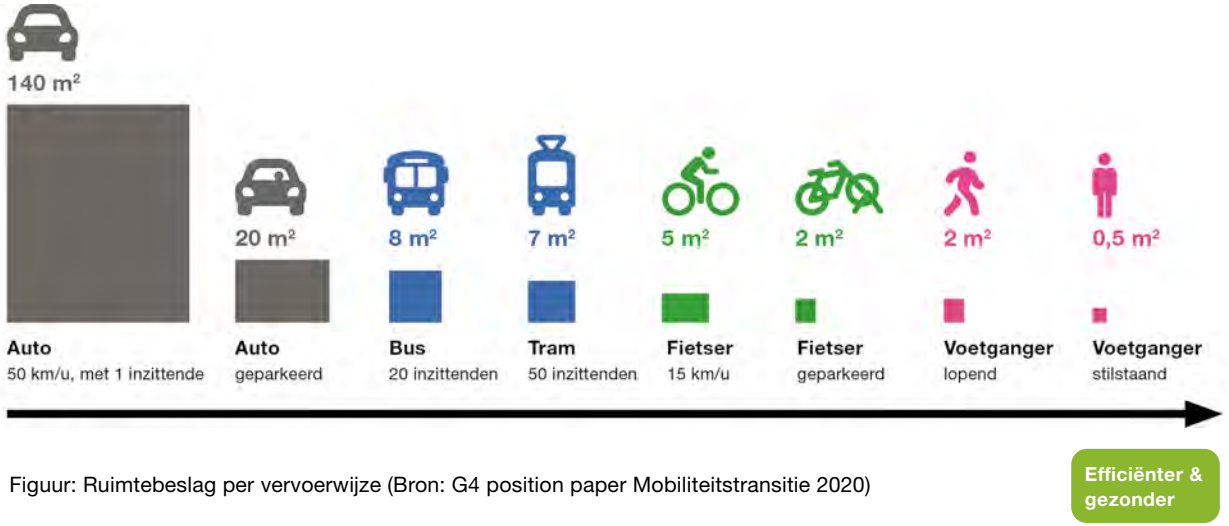
1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken



Elektrische deelauto

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

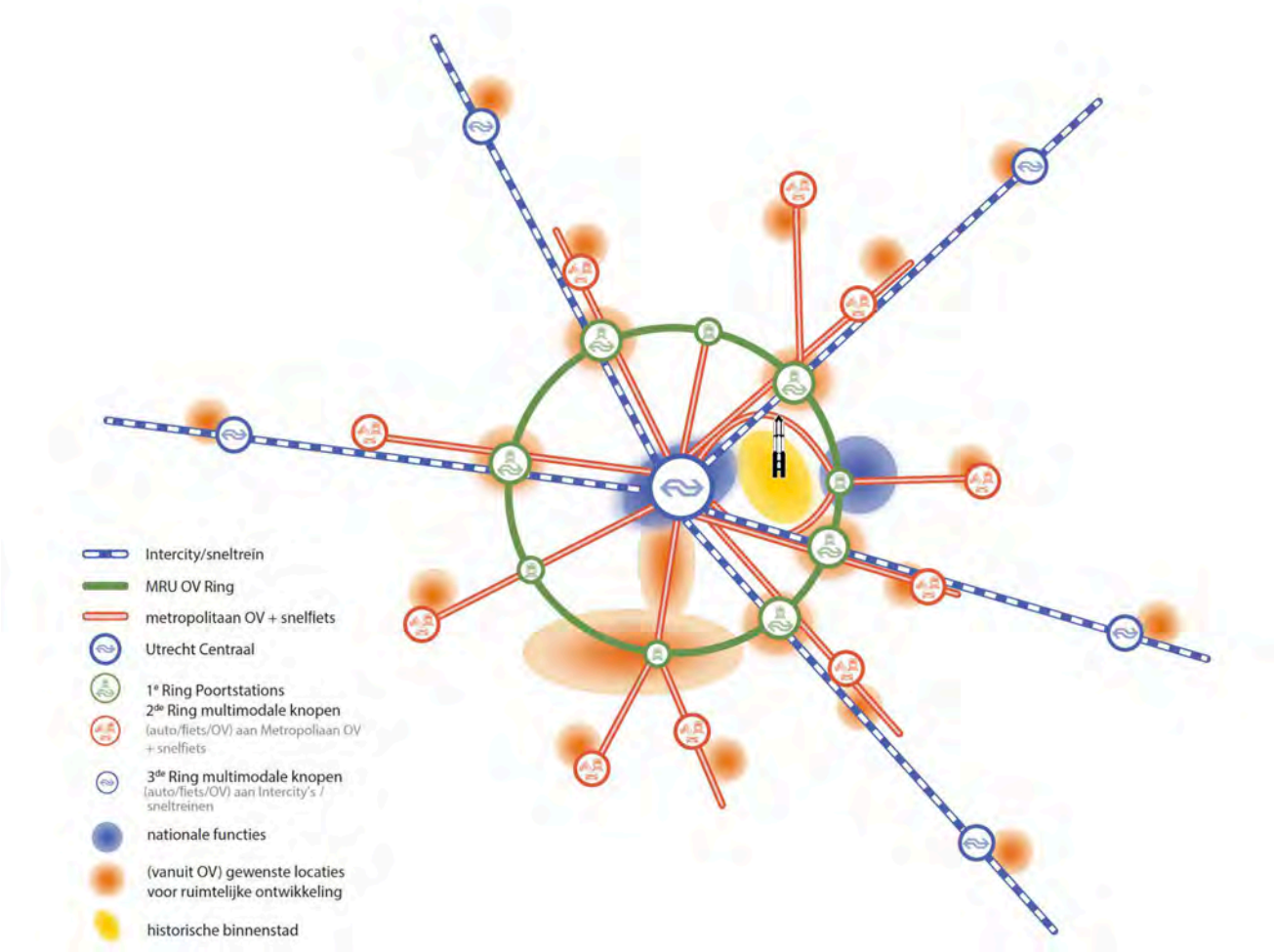


Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkingsconcept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



Conceptueel model openbaar vervoer 2040

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.



P+R Westraven

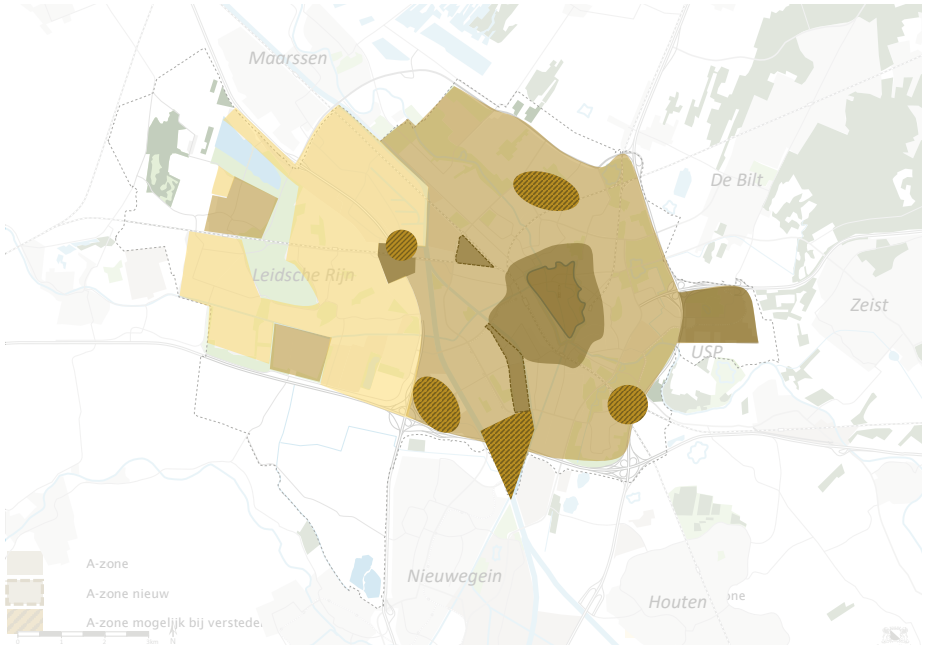


3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofd-gebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder en veilig zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stations-gebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.

- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.



Voorbeeld B-zone (Adriaen van Ostadelaan)

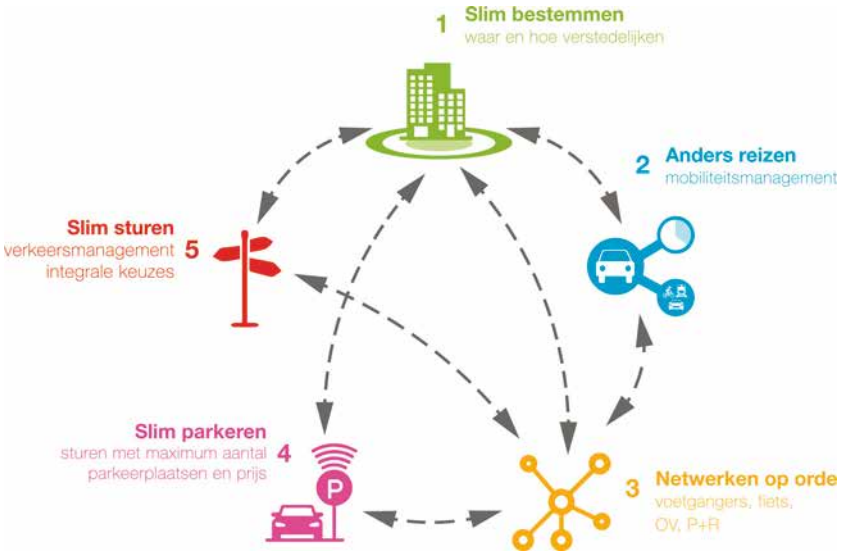
- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand auto-verkeer tussen A2 en A12.



Voorbeeld C-zone (Willhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteits-systeem aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samen-hangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:



Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



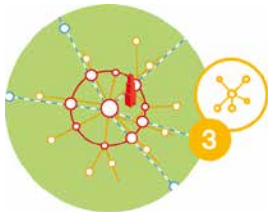
Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU).
In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.



Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkers. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.



Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeproces van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordelijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeerruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2022 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. We willen alleen bouwen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.





Utrecht Science Park



4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming

Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

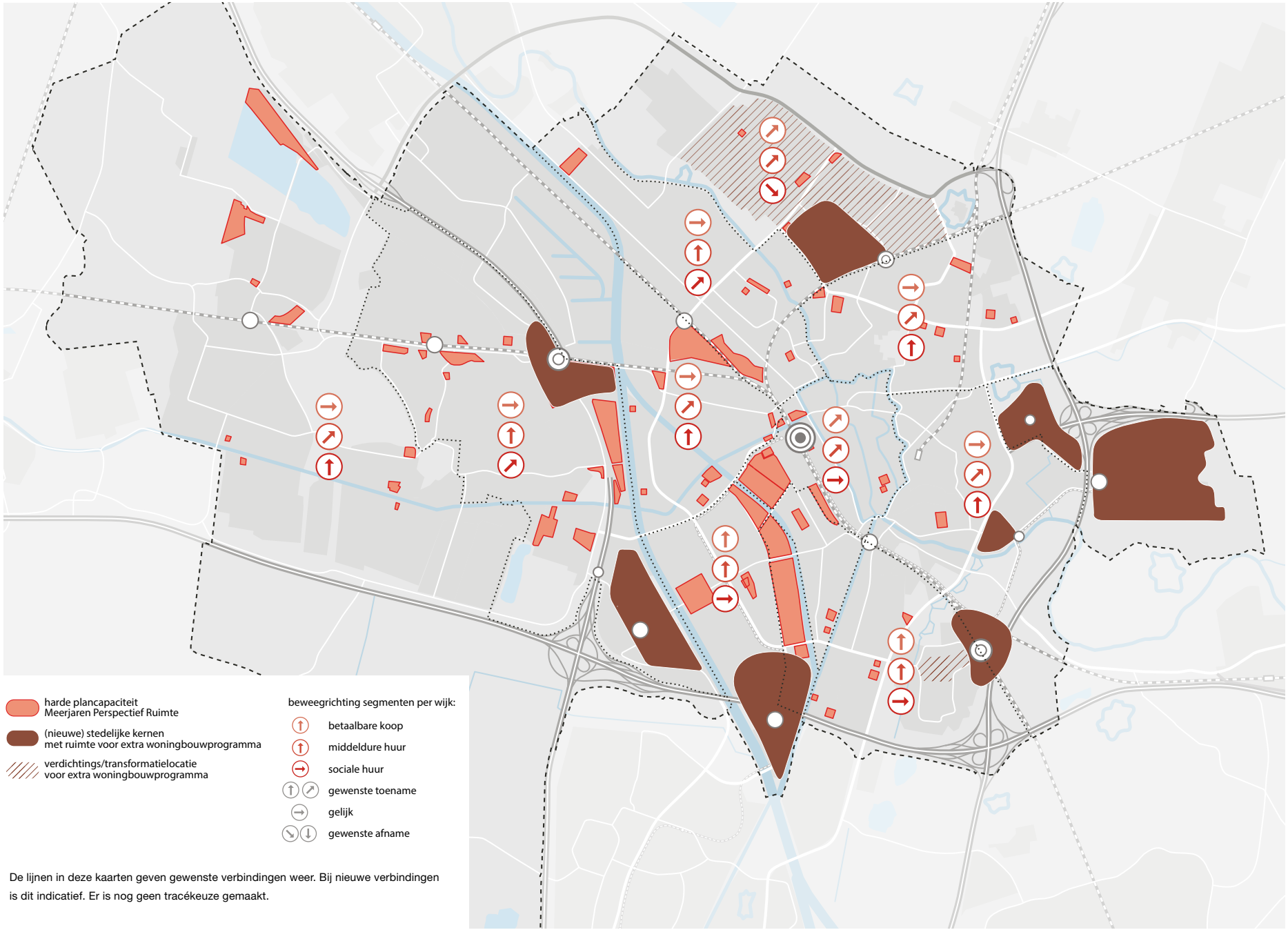
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document ‘Op weg naar de RSU’. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. ‘Op weg naar de RSU’ maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteits-beleid, door:

1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn;
2. Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert;
3. Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt;
4. Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

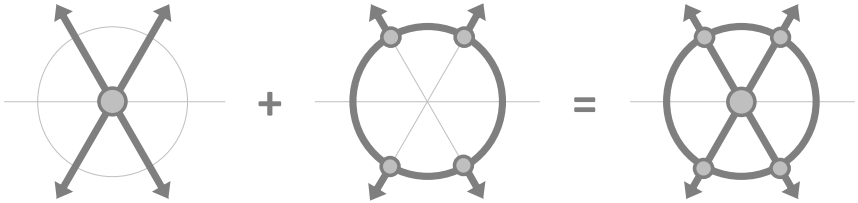
Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoortijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobileitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)



Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

“We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit.”



Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmakeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeers-veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsprong te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobiliteitsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4

De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Hoogstedelijk | Stedelijk | Suburbaan | Laag suburbaan

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r = 2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km^2
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km^2
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km^2
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km^2

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)



Wittevrouwesingel

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.



Vredenburgplein

4.2 Programma’s van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma’s van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets, Openbaar Vervoer

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW[13] aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

[13] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/ of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is rand-voorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeers-managementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.



J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereen-komsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

5. Anders reizen (stap 2)

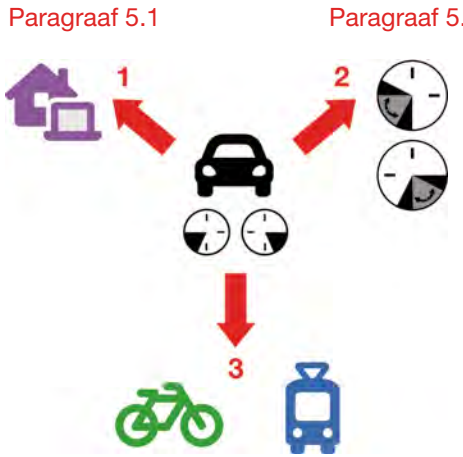
Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).







Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.



Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaam-heden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsonafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteitsmanage-ment is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer nood-zakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.



Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is
Uit een enquête van Goedopweg[14] blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met corona-maatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en collegetijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

[14] Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

“De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!”



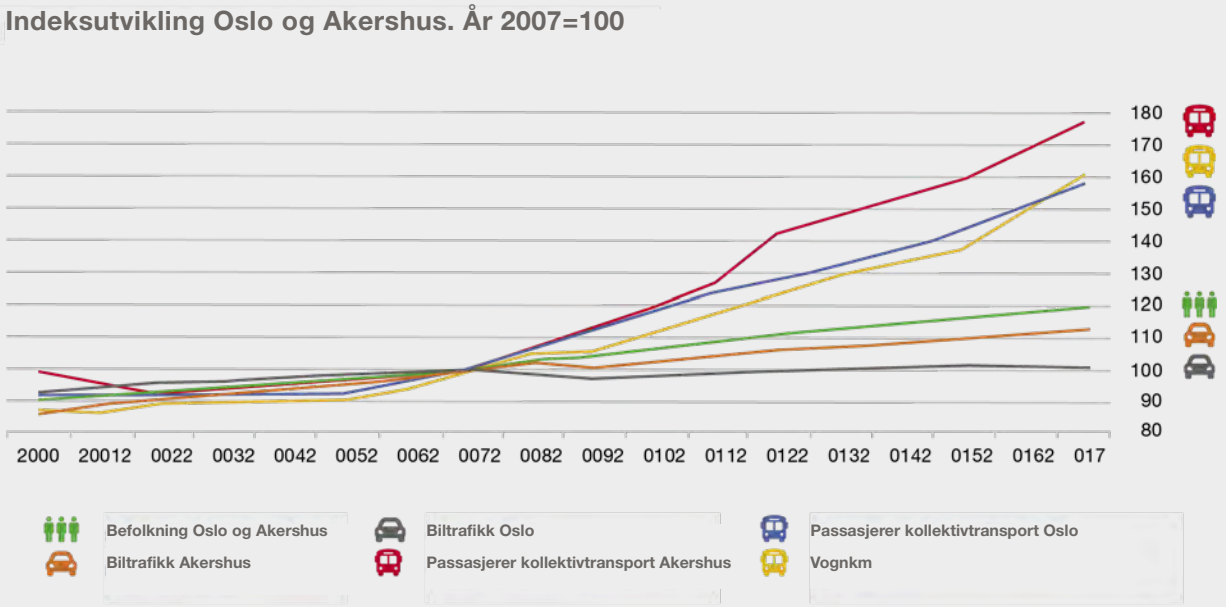


Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de grootstedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium.

Oslo has broken the link between cars and growth



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.



Autodelen

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

We sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem. Utrecht heeft daarbij een duidelijk eindbeeld voor ogen: bewoners hoeven in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. Een stad waar het kiezen voor deelmobiliteit vanzelfsprekender is dan het bezitten van een auto vereist het gerichte inzet op het vergoten van het deelaanbod én het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Deelmobiliteit is relatief nieuw en ontwikkelingen gaan snel. Hoe we, samen met aanbieders van deelmobiliteit, deze kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong gaan realiseren werken we daarom uit. Een eerste actie is de introductie van een vergunningenstelsel voor deelmobiliteit.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenemen- ten actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen.De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.

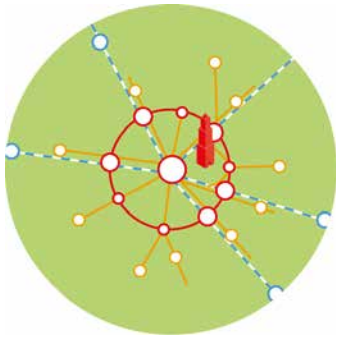


Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

6. Netwerken op orde (stap 3)



Jaarbeursplein





Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

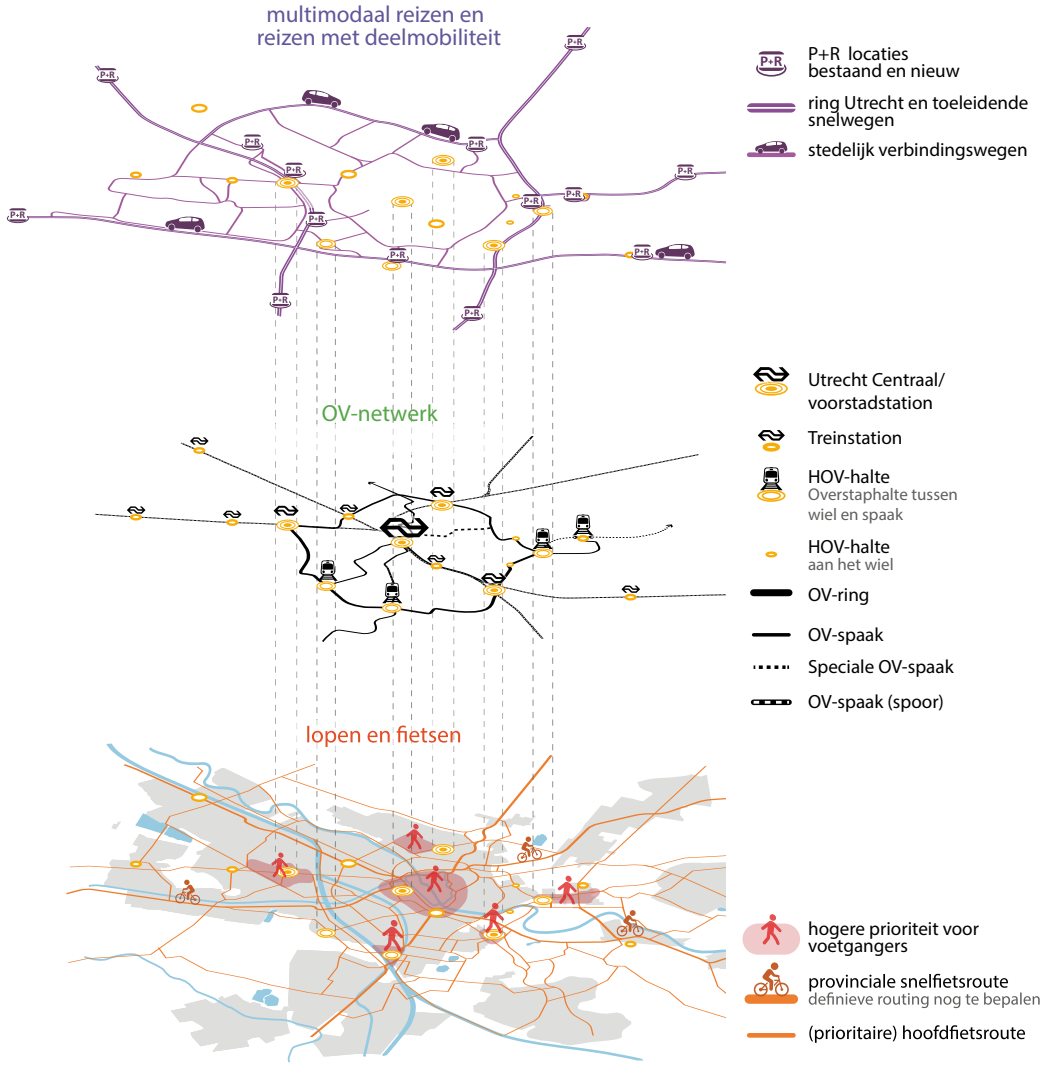
Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaalsprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.

2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.

3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.

4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Conceptueel multimodaal netwerk 2040

6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

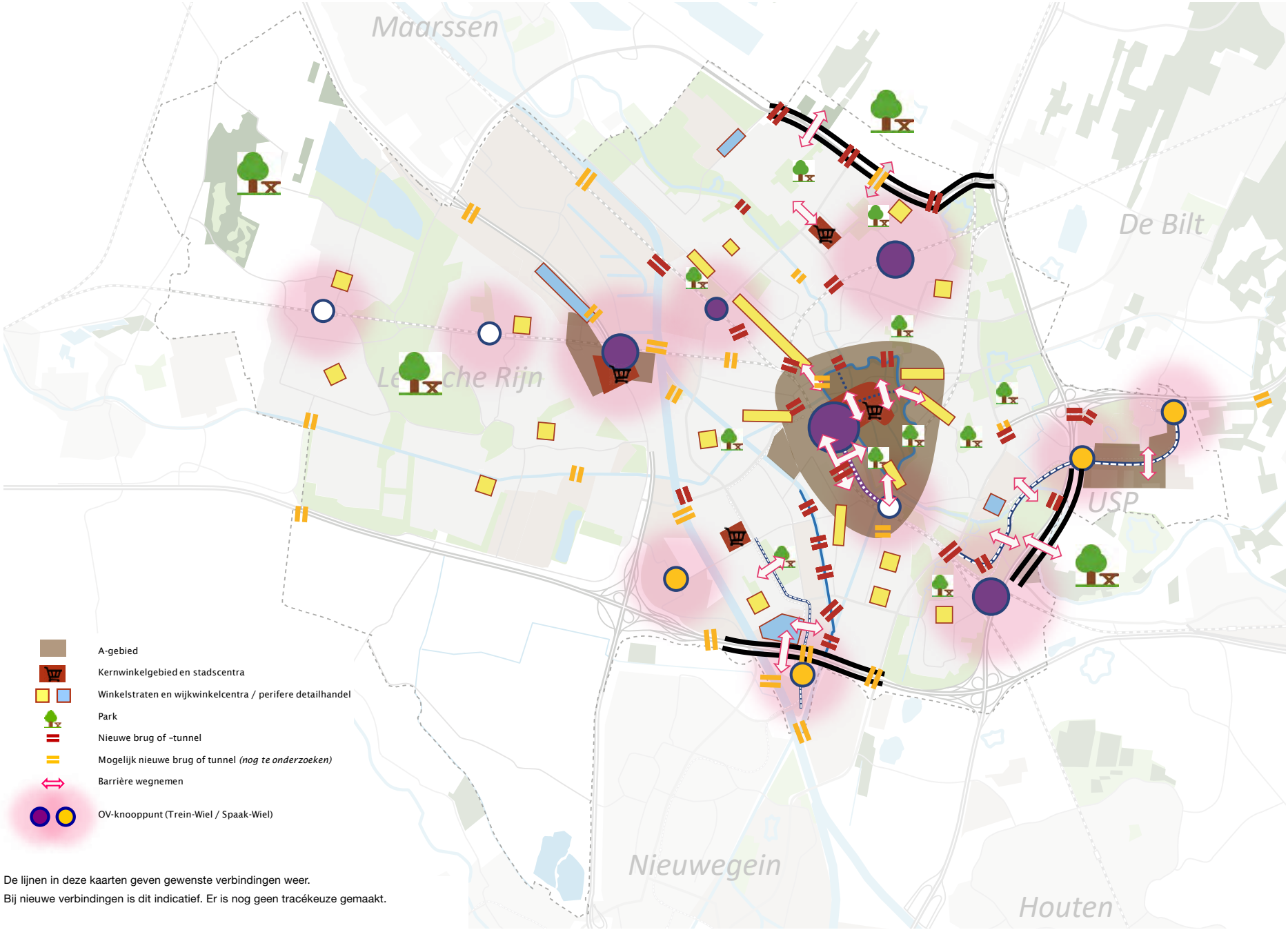
Voetgangersnetwerken

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (mensen met een beperking, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed en veilig oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.



Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.



Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.



Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - Solgu

“Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B.”



Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de op lokale schaal en op stedelijk niveau als het gaat om de hoofdroutes . Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma’s op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes

En routes van en naar:

- Voorzieningen
- Knooppunten
- Sportaccommodaties
- Rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en naar parken
- Omliggende wijken en buurten

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.



Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

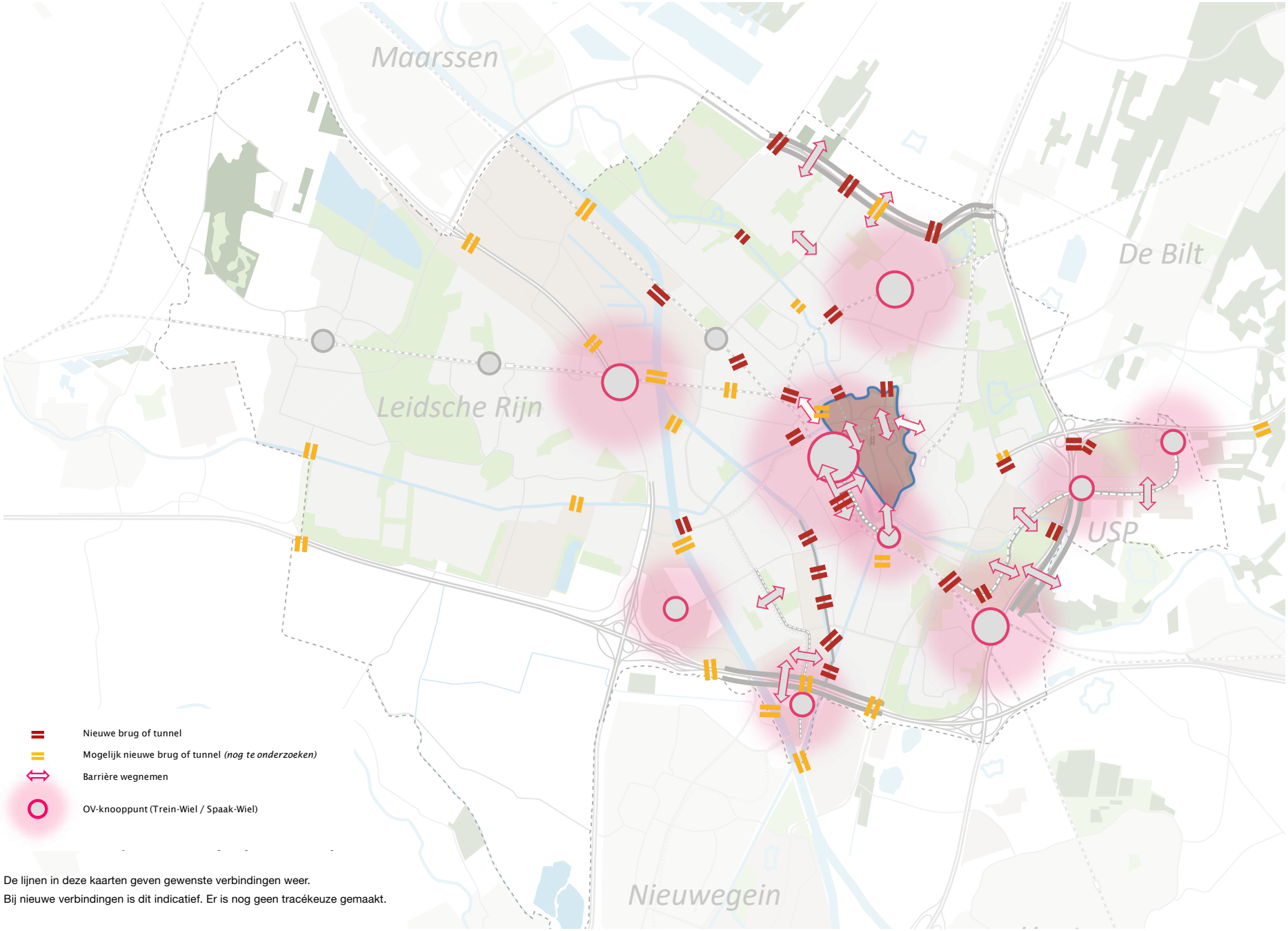
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad.
Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

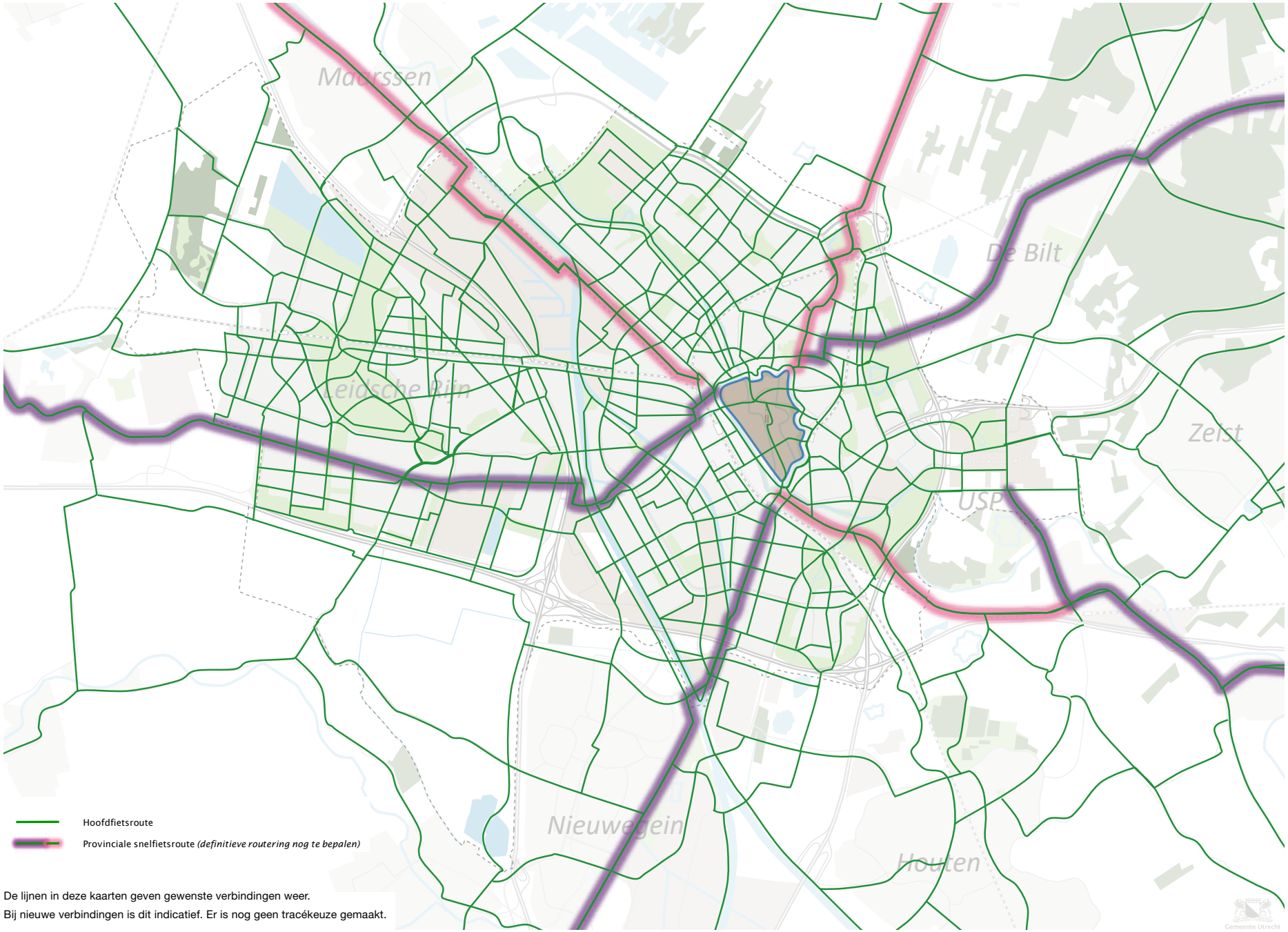
Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer). Het toenemende belang van de rol van de fiets in de mobiliteit wordt door Rijk en regio's erkent in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit toekomstbeeld wordt gewerkt aan landelijke doelstellingen en een nationale investeringsstrategie.





Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Fietsnetwerk 2040

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.

3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspleinen.

4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route ‘om de noord’ via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route ‘om de zuid’ via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.



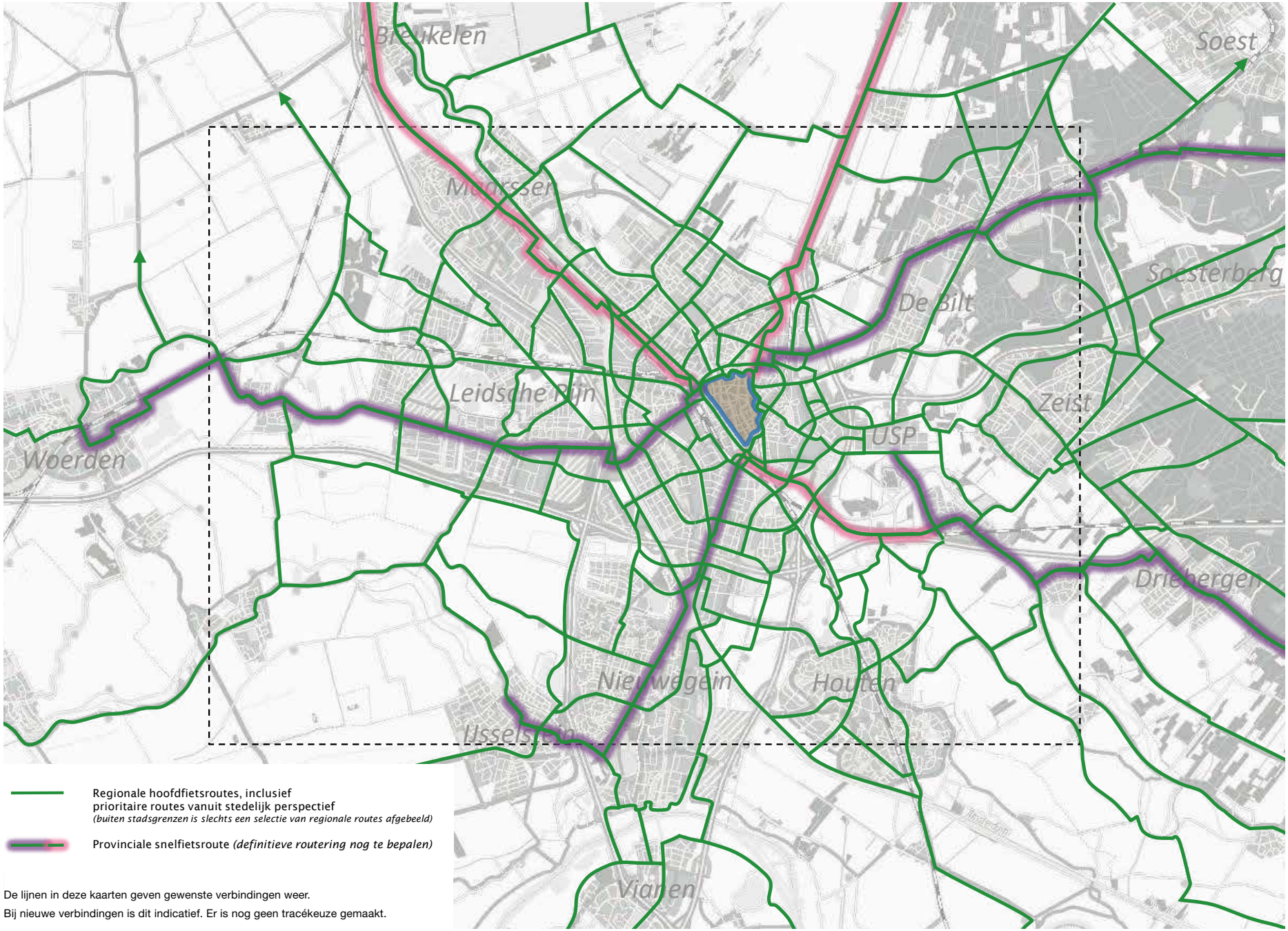
Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug



Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen. De ontwikkeling van het regionale hoofdfietsnetwerk wordt door provincie en gemeenten geactualiseerd en uitgewerkt in een regionaal fietsnetwerkplan.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Regionaal fietsnetwerk 2040

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.



Hoofdfietsroute via de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen en sportaccommodaties. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

"Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht."



Sturen op gedrag

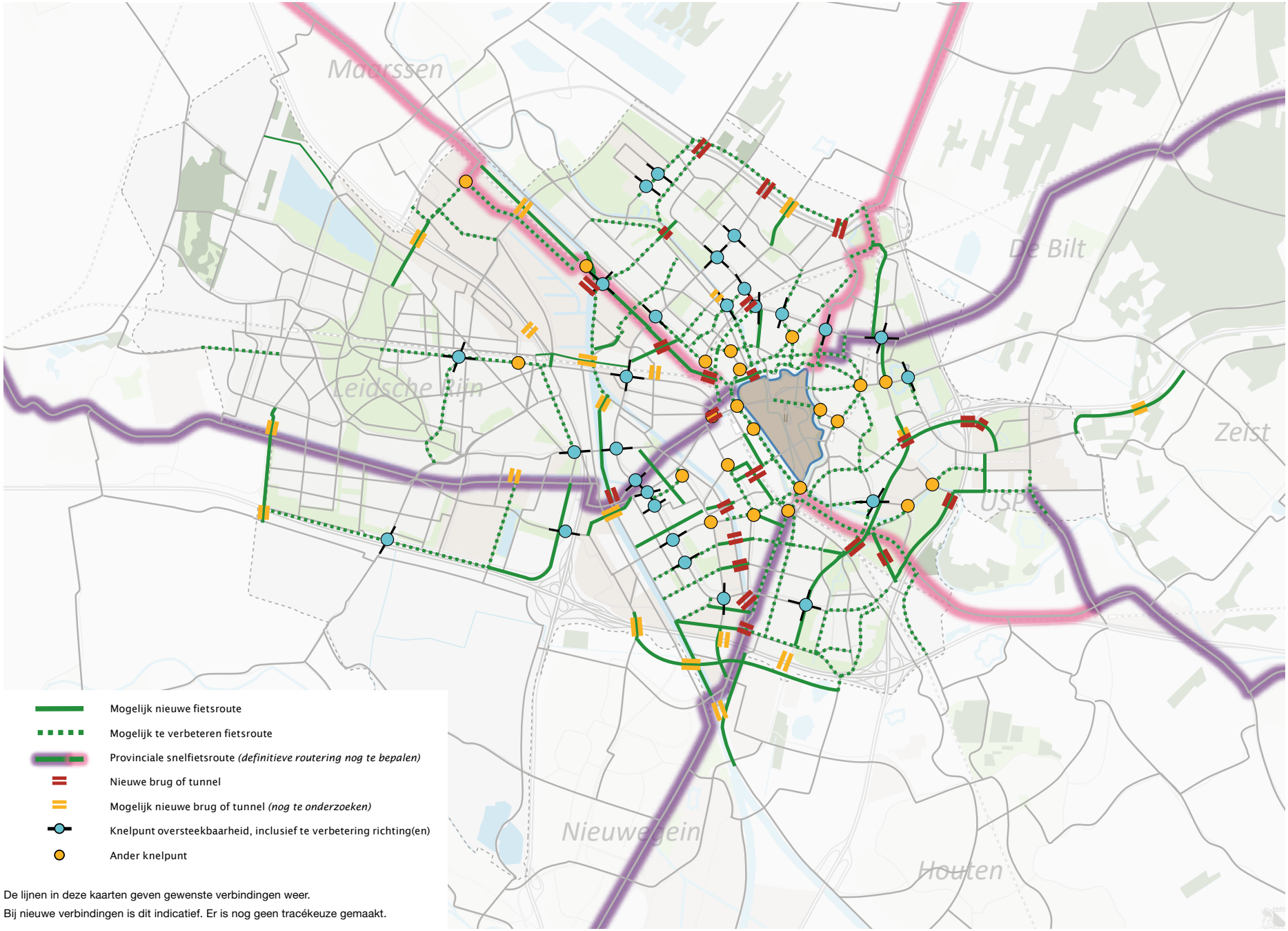
Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.

Inpassing fietsinfrastructuur

Bij het realiseren of aanpassen van fietsinfrastructuur houden we rekening met een goede inpassing in de omgeving en een goede vormgeving met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, voetgangersvoorzieningen, groen, biodiversiteit (flora en fauna), verlichting, belijning aan beide zijden en sociale veiligheid. Asfaltverharding is een goede manier om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ook ten opzichte van andere fietsroutes).

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. 'om de noord' via Herenweg – Griftpark - Biltstraat en via de Weerdsingel en 'om de zuid' via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangentiele routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofdfietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buiten-stallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings-capaciteit in de omgeving is).
- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woning-bouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.



Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietsersbond

“De Fietsersbond is blij met dit nieuwe mobiliteits-plan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte hoofdfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”



Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

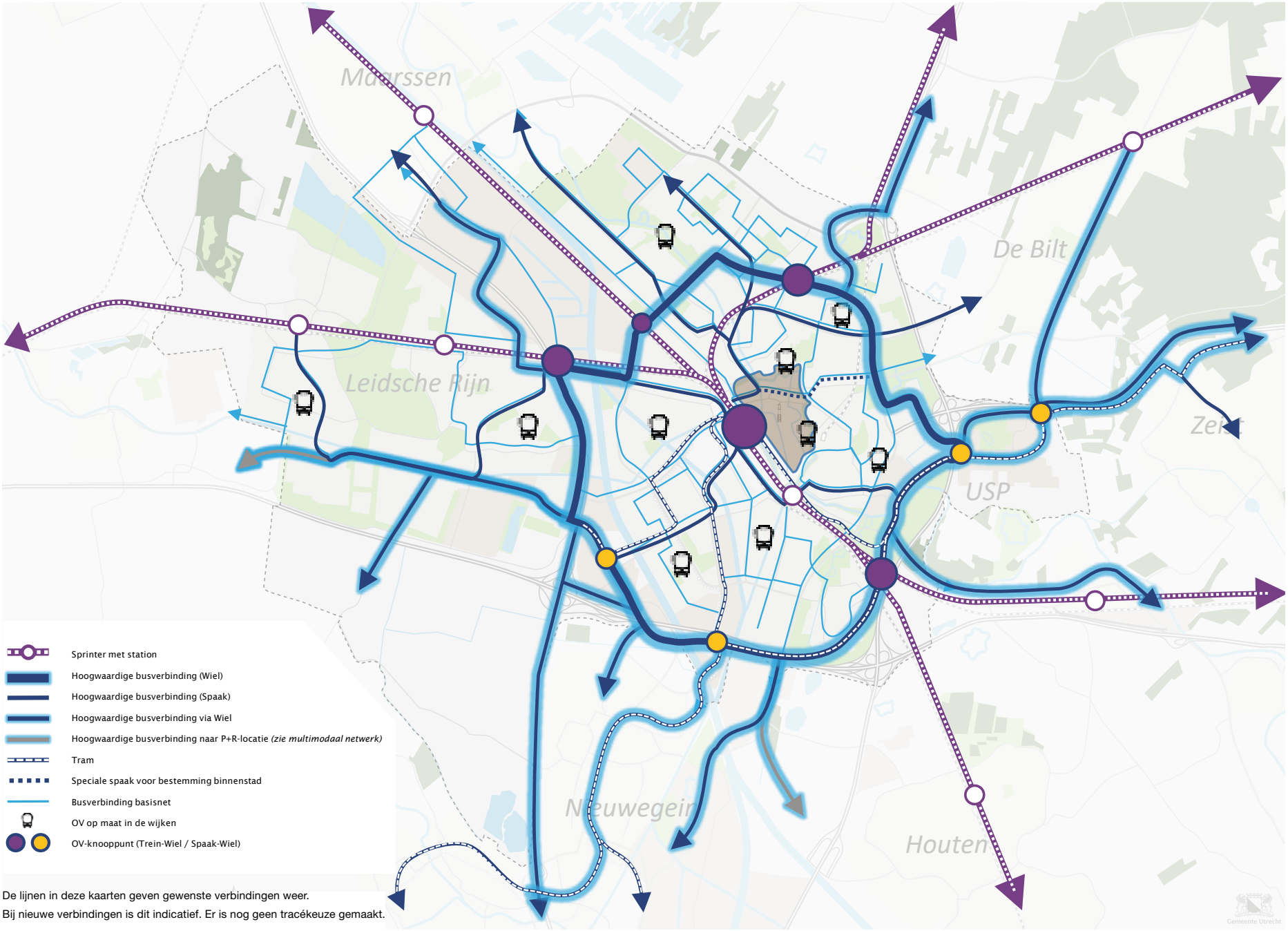
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) Ov-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognoses gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

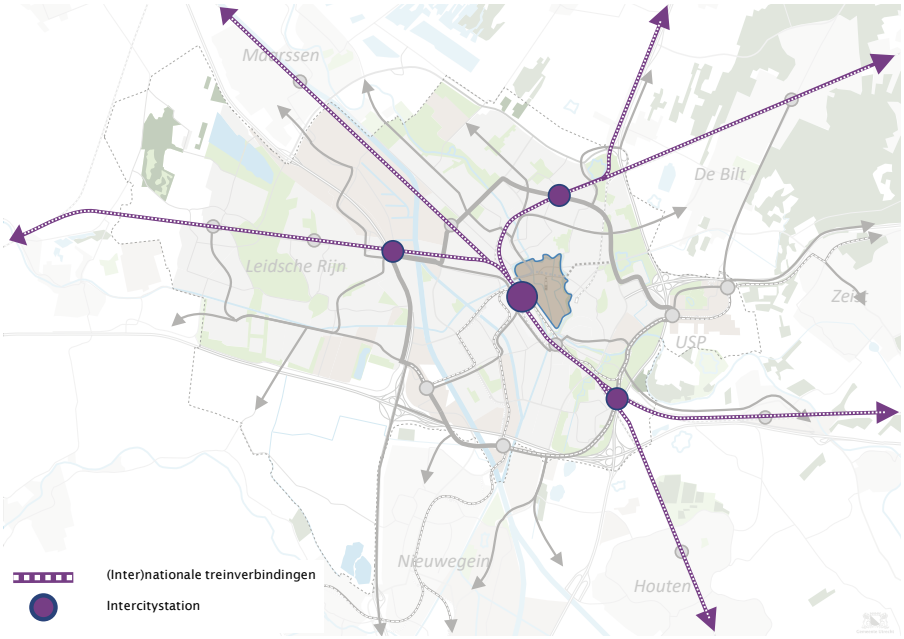
Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk



Tramlijn 22, halte CS Centrumzijde



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief.
Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

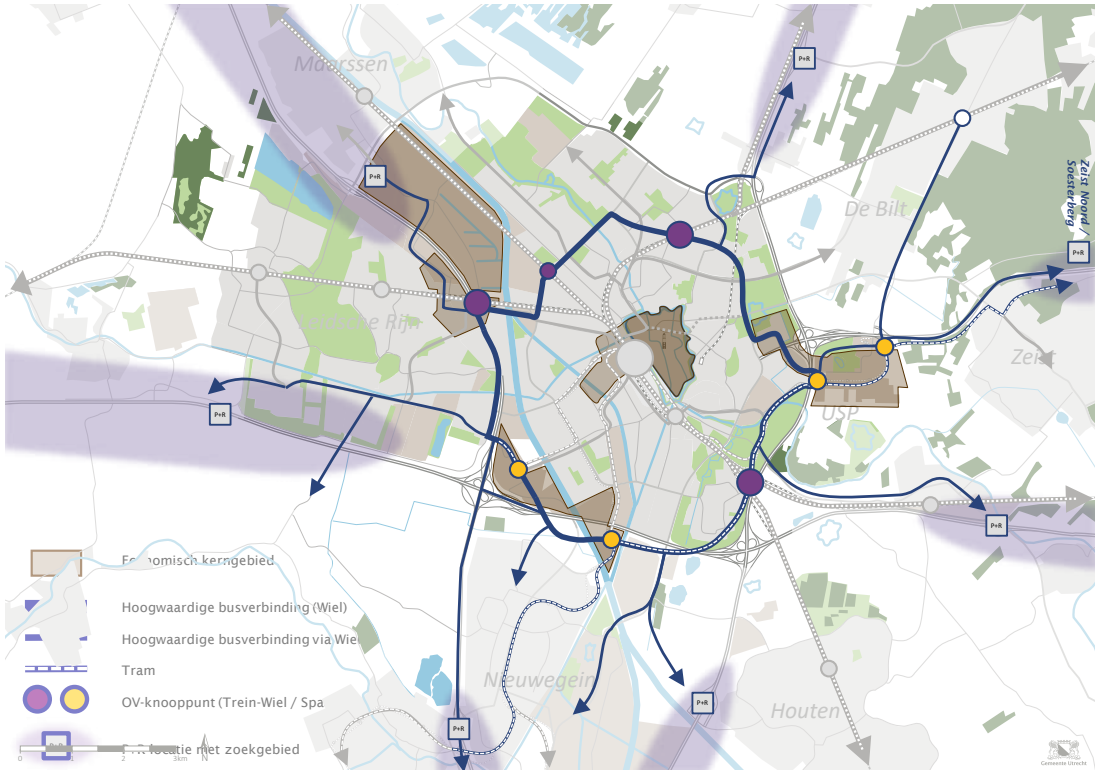
Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.
We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio.Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouw-werkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.



Station Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen. Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).



Station Utrecht Lunetten



Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk. De tracés doorkruisen in principe niet plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd.

In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.

Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

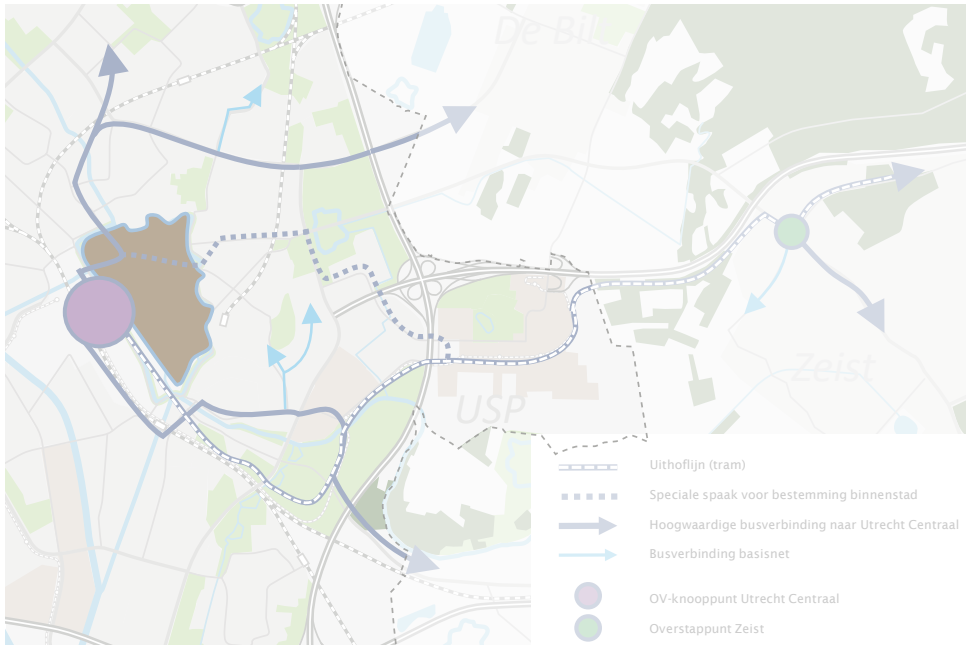
Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers[16] waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels en toegankelijk voor iedereen. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.
Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.



OV-knooppunt Utrecht Science Park

[16] 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen



Huidige situatie binnenstadsas



Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Ook een ondergrondse tramlijn is een variant die onderzocht wordt. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg- Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoog-stedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteek-baarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrek-kingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een internationale naam voor



Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:



Bestaande tramlijn

USP – Zeist (doortrekking Uithoflijn)

Merwedelijn (via Europalaan)

Utrecht Centraal – Papendorp XL

Waterlinielijn (via Lunetten/Koningsweg)

USP – Overvecht
(afhankelijk van verstedelijkingskeuzes)

Utrecht Centraal – Overvecht
(afhankelijk van verstedelijkingskeuzes)

Speciale spaak voor bestemming binnenstad
(mogelijk als tramlijn)

OV-knooppunt (Trein-Wiel / Spaak-Wiel)

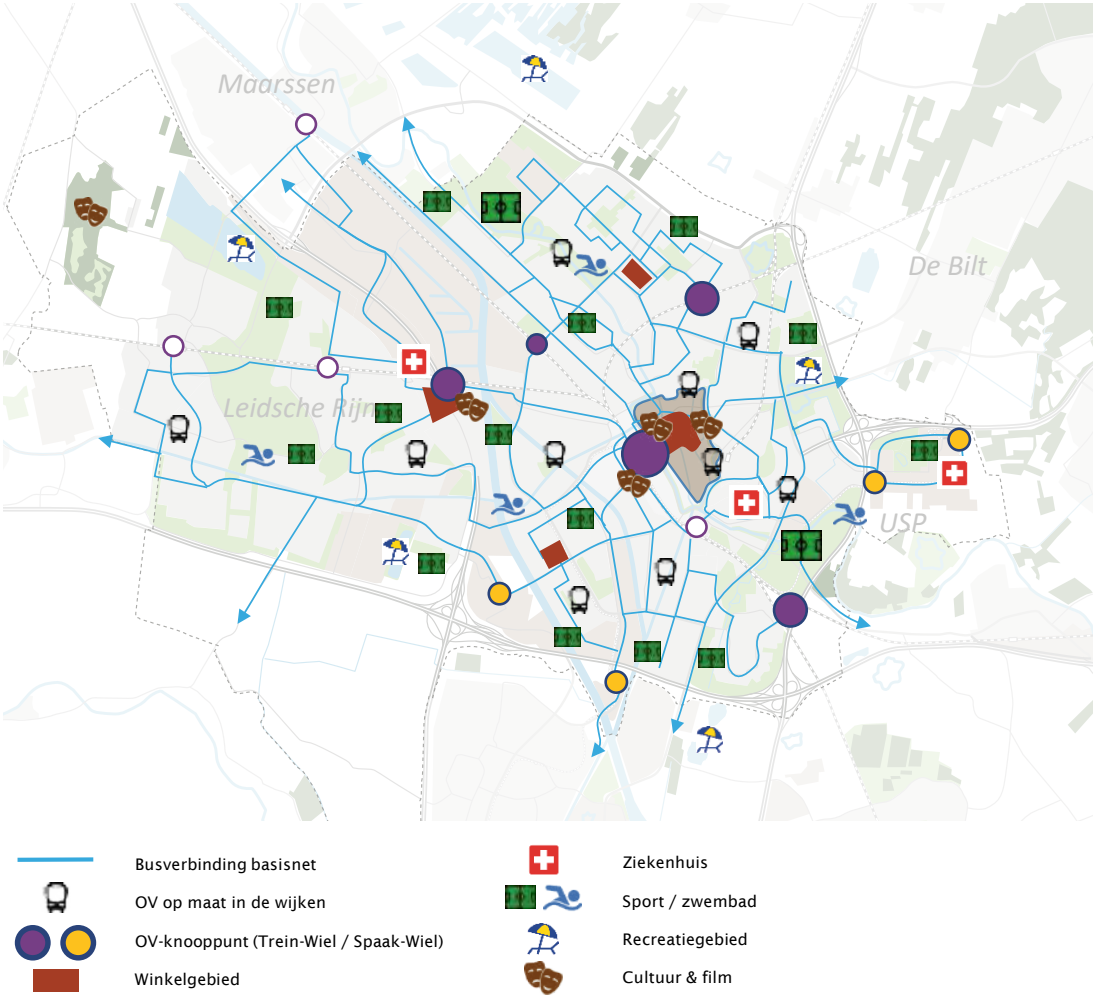
P+R P+F Locatie voor P+R / parkeren op afstand

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Tramnetwerk 2040

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Overvecht en Utrecht Science Park-Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen. Tram over de binnenstadsas is daardoor minder urgent, maar na realisatie van onder andere Merwedelijn en Waterlinielijn een mogelijke doorontwikkeling na 2040. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Basisnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Bij het optimaliseren van het basisnet zoeken we naar slimme routering zodat overstappen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.



Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



Tramverbinding (Almada, Portugal)

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. We willen dan ook invulling geven aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

Verschillende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt. Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto`s achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.



Tramlijn 22, Koningsweg

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

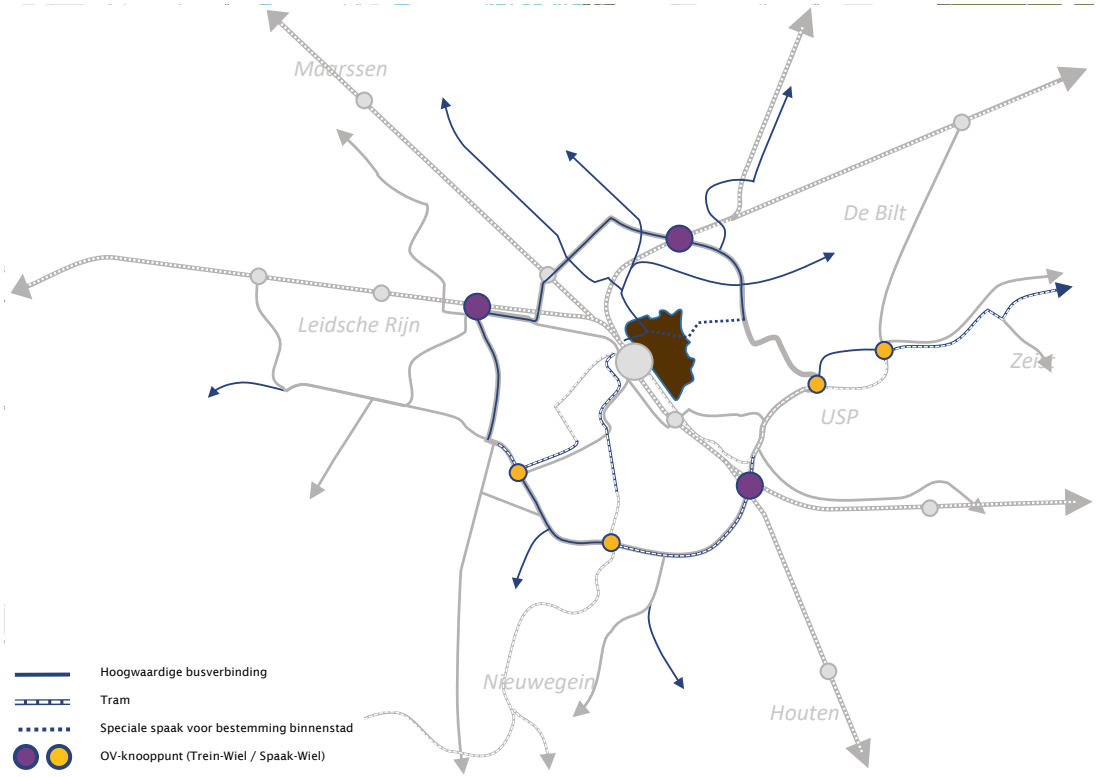
Overal in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.



Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knooppunten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
  - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans
  - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
  - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
  - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
  - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
  - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
  - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromings-maatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.



Hoogwaardige busverbinding Transwijk

6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig

Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

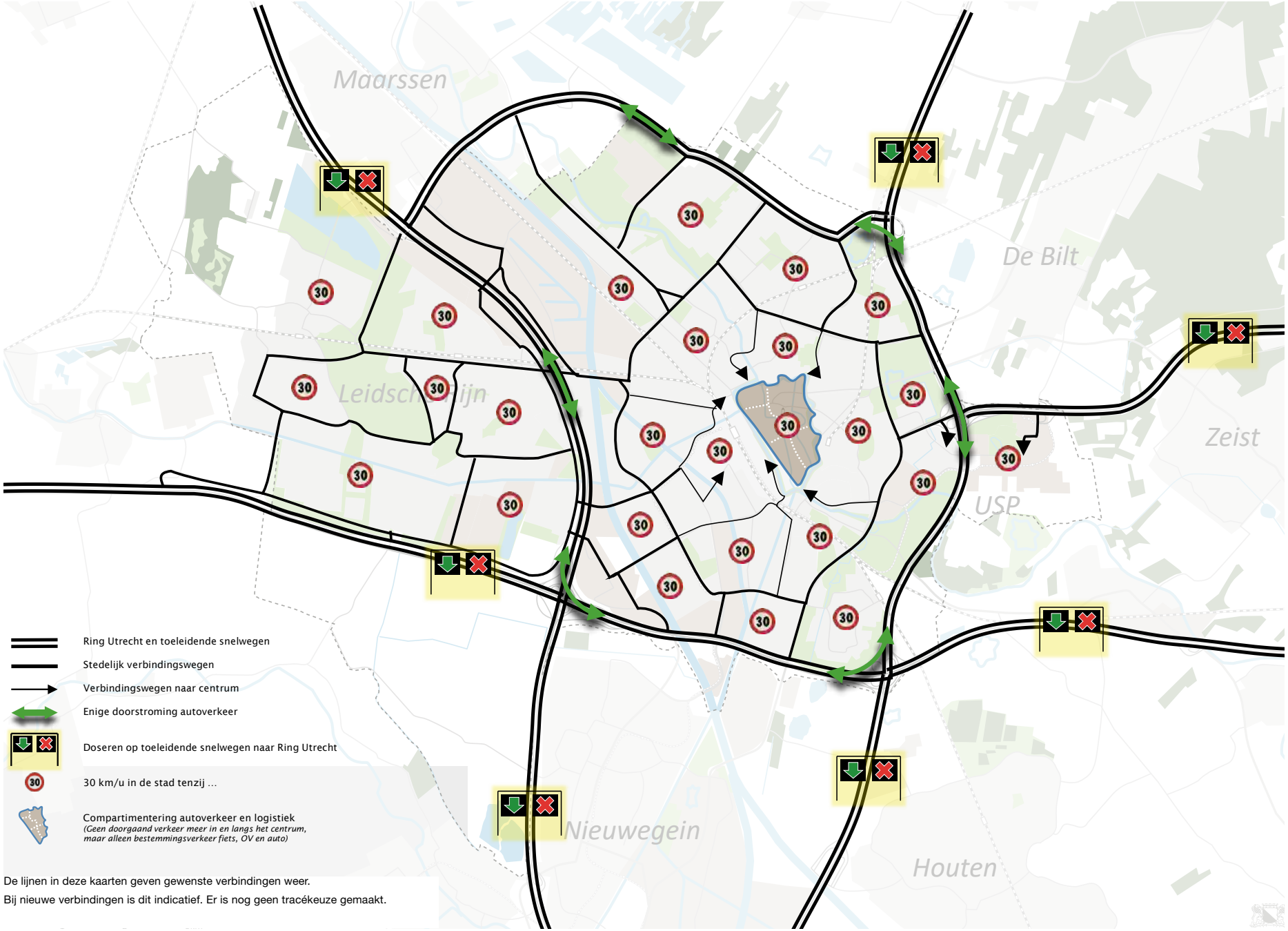


Stadsboulevard ‘t Goylaan

Niet meer auto’s in de stad dan dat de stad aan kan

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto’s die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto’s per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming.

Inzet op de NRU

De gemeente zet in op het functioneren van de NRU als onderdeel van de Ring Utrecht. Dit vereist een zodanige doorstroming ('enige doorstroming') dat autoverkeer logischerwijs zo snel mogelijk naar de NRU rijdt en de route via de WSB en via de Kardinaal de Jongweg minder logisch worden. Tevens in de inzet dat de oversteekbaarheid van de NRU verbetert voor voetgangers en fietsers en dat de leefbaarheid in de omgeving verbetert. Welke vormgeving hiervoor nodig is wordt onderzocht in het project NRU.



Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.
Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ringzelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt het Mobiliteitsplan 2040 hierop aangepast.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken
- Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein
- Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur
- Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed en veilig oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.



Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als functie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegen buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2[17], hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

[17] De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.



Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uurmogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR[18]).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken.

[18] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de

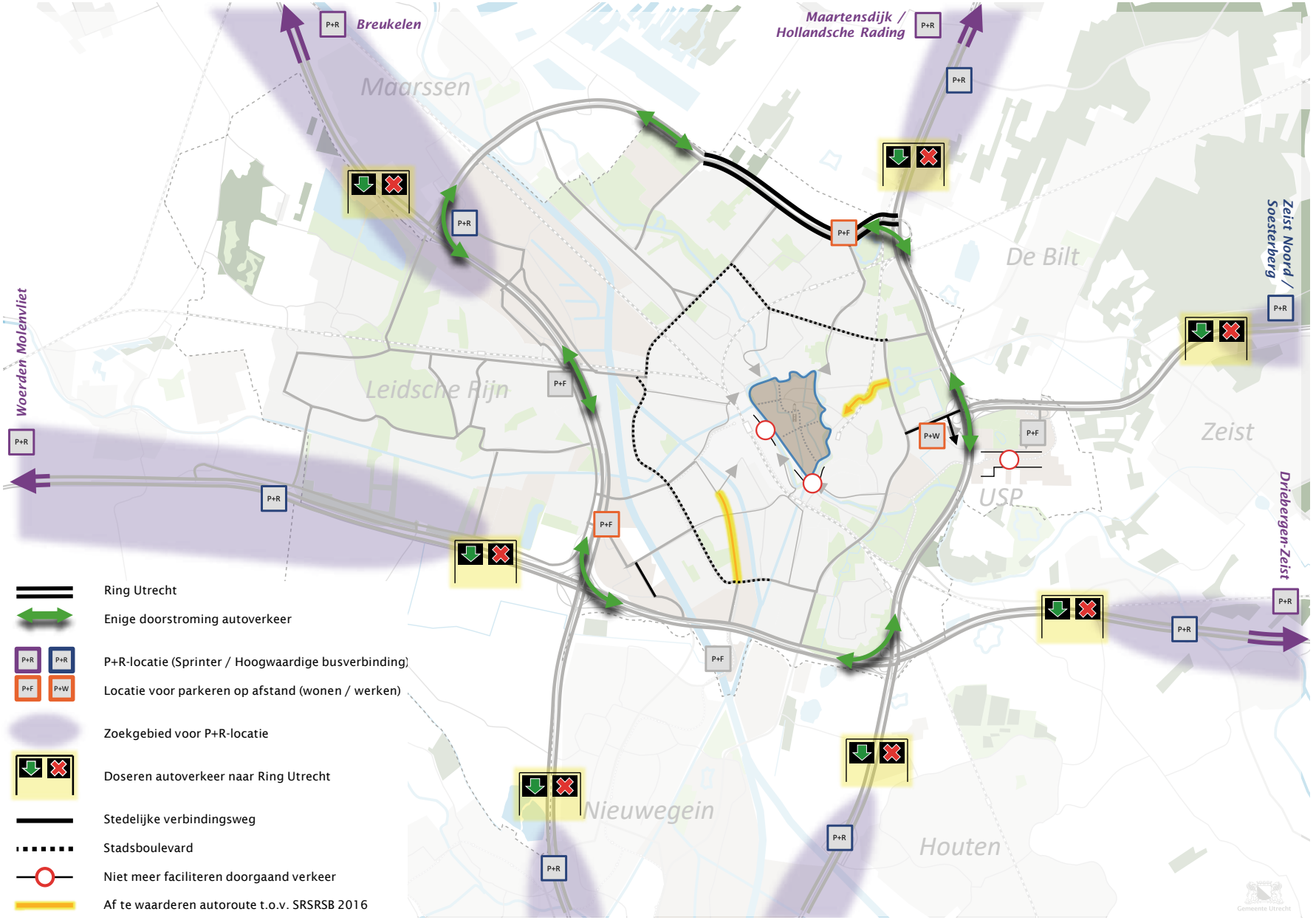


Haga shuttle in Den Haag

kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

- **Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noort-straat-Juliusstraat door herinrichting.**
- **Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.**
- **Transformatie van enkele stedelijke inprikkers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.**
- **Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoorwaardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).**
- **Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.**



Impressie Westelijke Stadsboulevard

6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

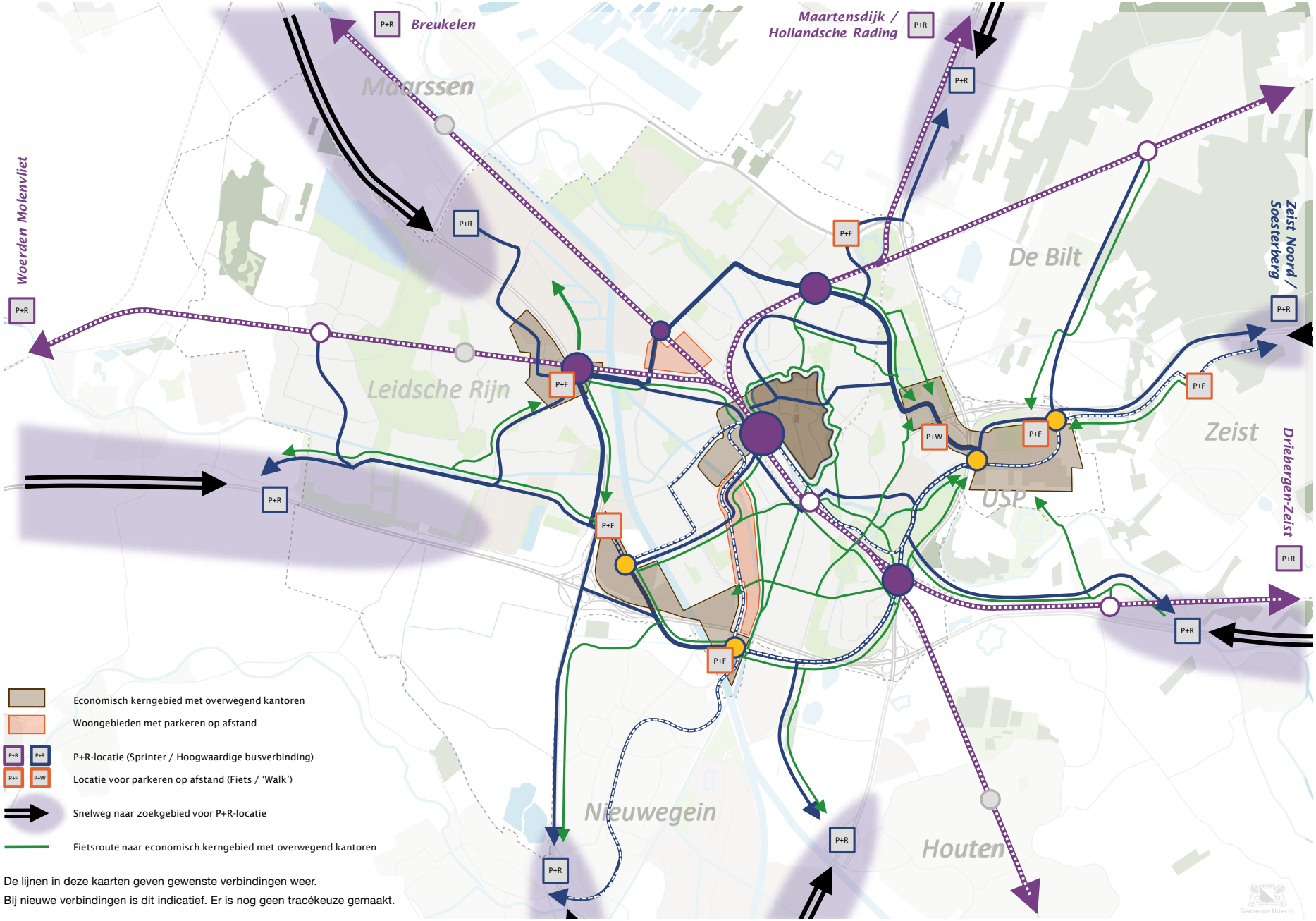
Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.



Peter Leonhart - ANWB

“Mobiliteitshubs zijn een belangrijke randvoorwaarde om de transitie naar een multimodaal en flexibel mobiliteitssysteem te realiseren. Een hub is dus een middel en geen doel op zich. Naast de koppeling met MaaS diensten is het noodzakelijk om aanvullende diensten te leveren in een aantrekkelijke omgeving om succesvol te kunnen zijn.”





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteithet tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiele gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

OV en fiets een slimme combinatie

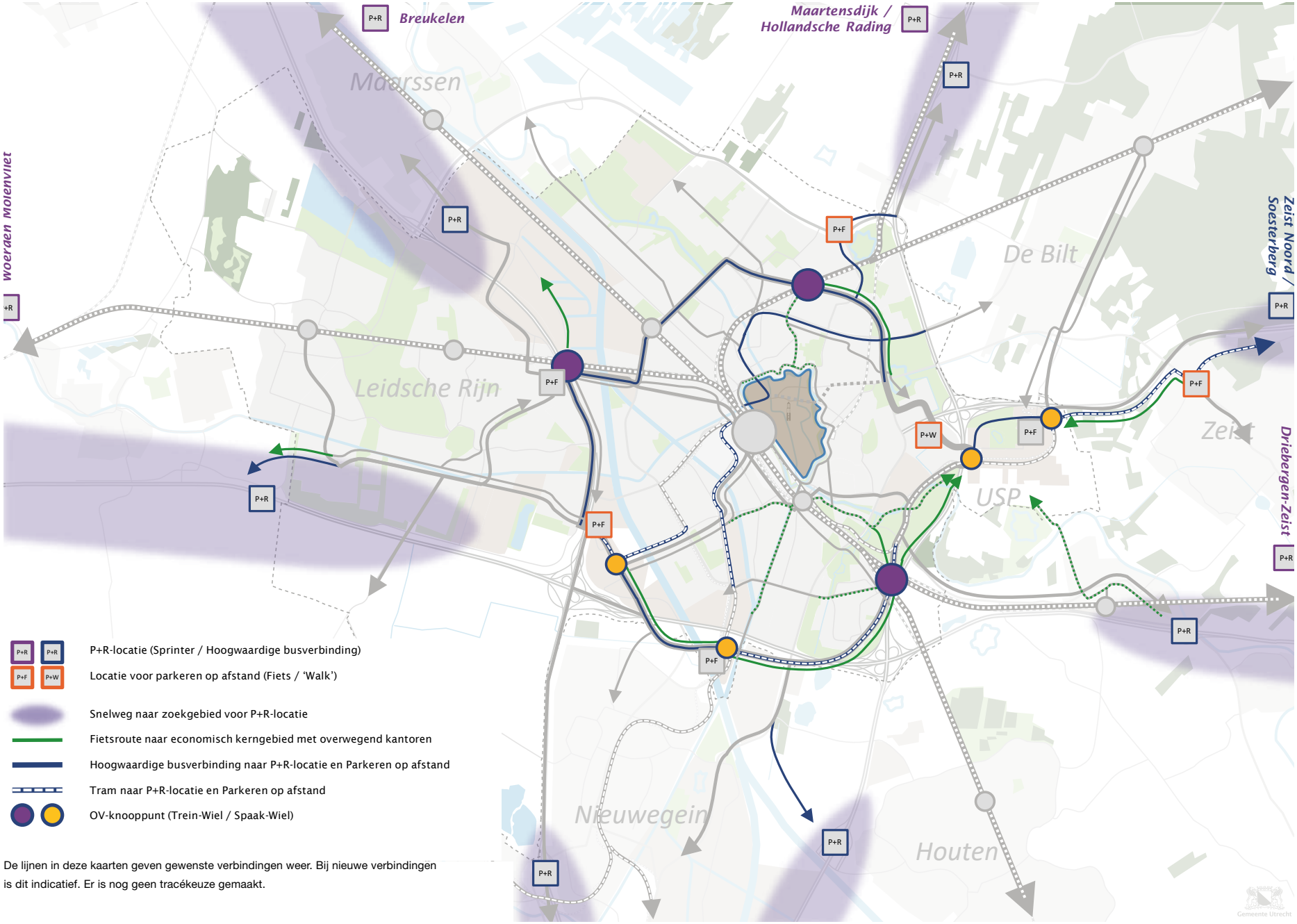
De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallings-capaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis



MaaS app Gaiyo



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

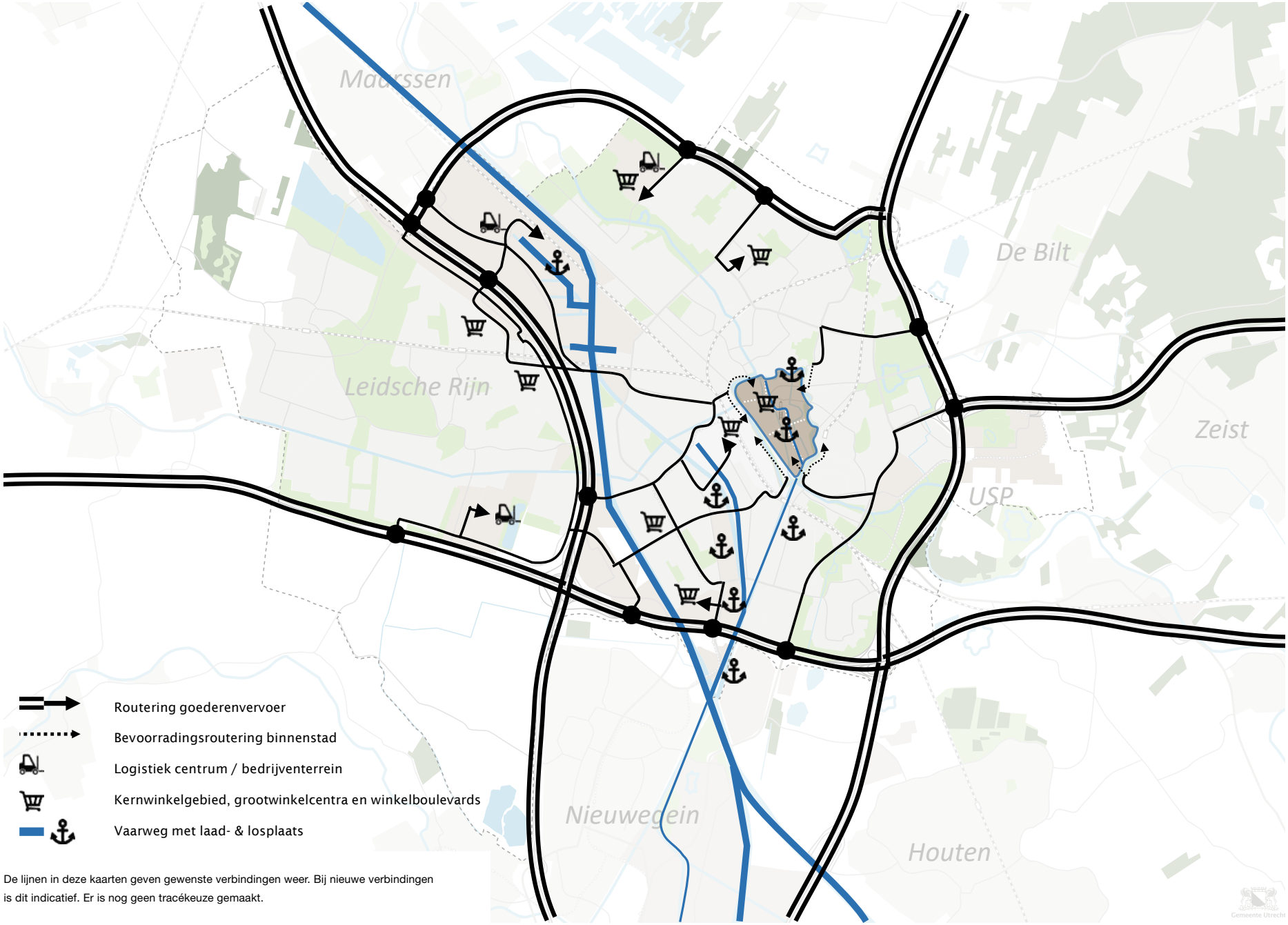
6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.
Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartimenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.



Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:



Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

"Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan."



- Bevoorrading scheiden van andere stromen door inpandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditie-straten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdwinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaan-tallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stads-niveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met 'stekker' voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaan-kopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woon-gebieden van de bevoorradingsstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is hèt multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoegang en een directere aansluiting op de A2.
Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.
Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.



Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.





Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.



Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen ‘in de wijk’ (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”



Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijnsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)-ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusdriehoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.



Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. De invoering van betaald parkeren draagt echter ook bij aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom Transferia is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de transferia leeg blijven staan.



Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en mensen met een beperking. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

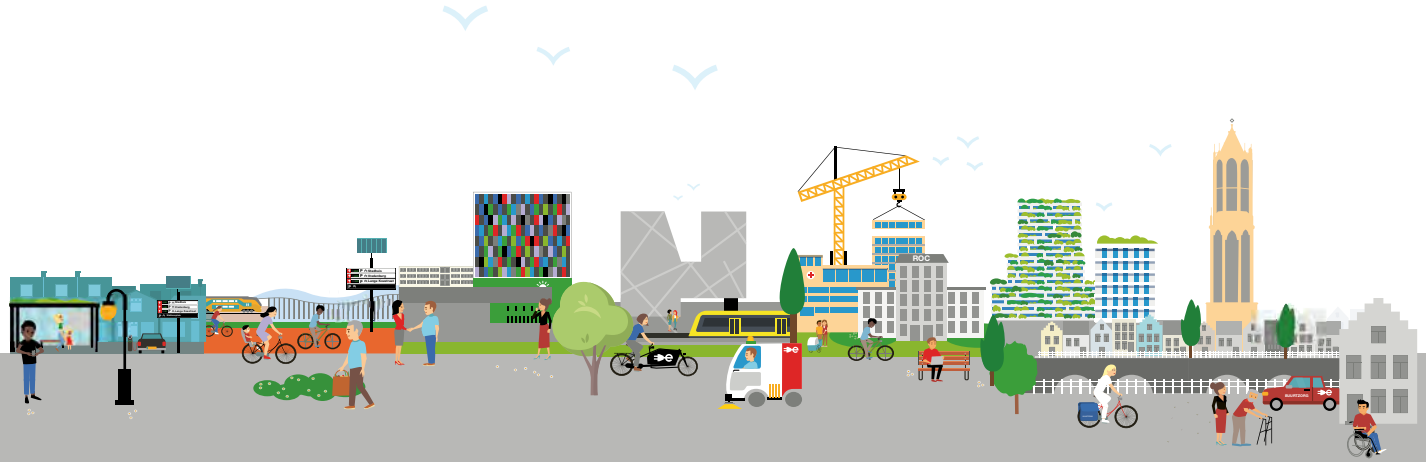
Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefde aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)



Fietsenstalling Stationsplein





Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk ‘Slim sturen’ maken we deze keuzes.



Sturen op autoverkeer bij toegang ‘t Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).
2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.



Adriaen van Ostadelaan (heringericht in 2016)



Verkeersdrukte ‘t Goyplein

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerk-effecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om veilig over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR[19] nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een randvoorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijkheden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen) tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

[19] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

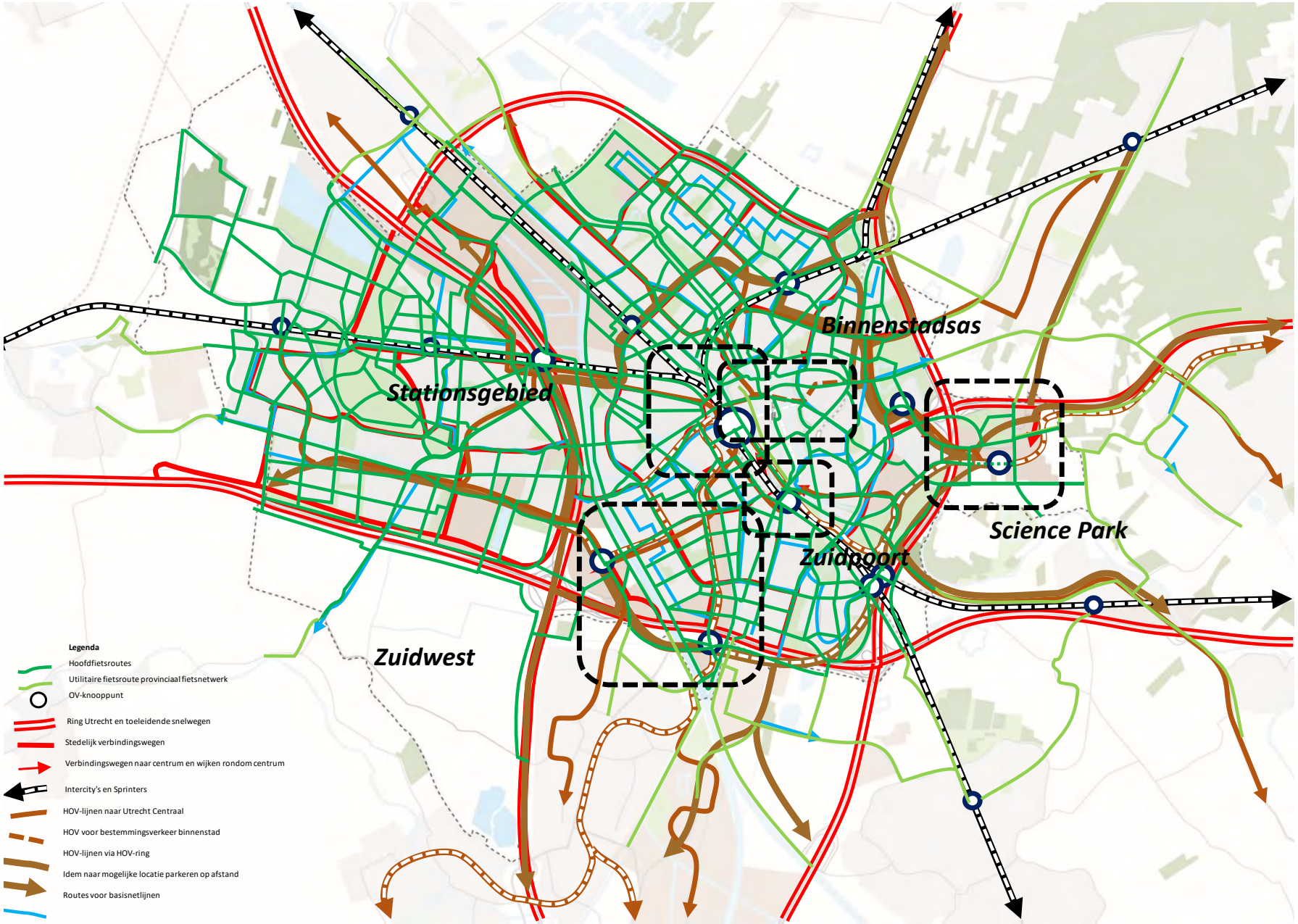
B-zone:
- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

C-zone:
- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/ Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.
Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijnsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

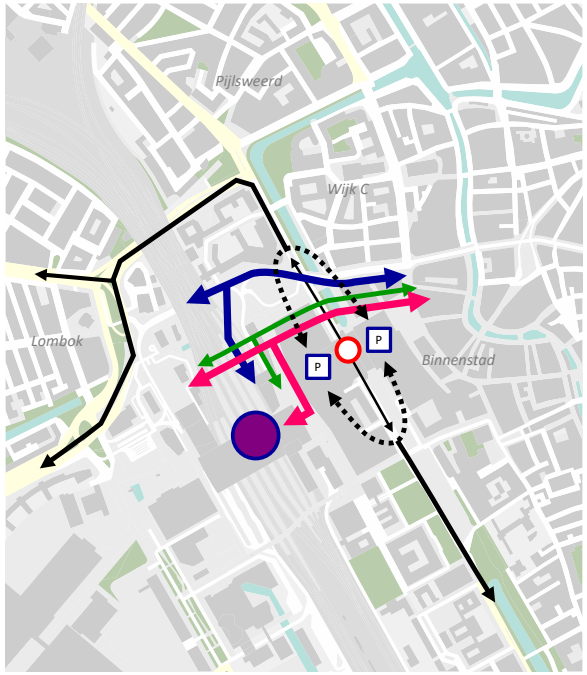
Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.



Fietsstraat Karel Doormanlaan

Stationsgebied-Oost



- OV-knooppunt Utrecht Centraal
- Looproute
- Hoofdfietsroute
- Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
- Route auto-/vrachtverkeer
- Niet meer faciliteren doorgaand verkeer
- Parkeergarage
- Parkeergarage bereikbaar

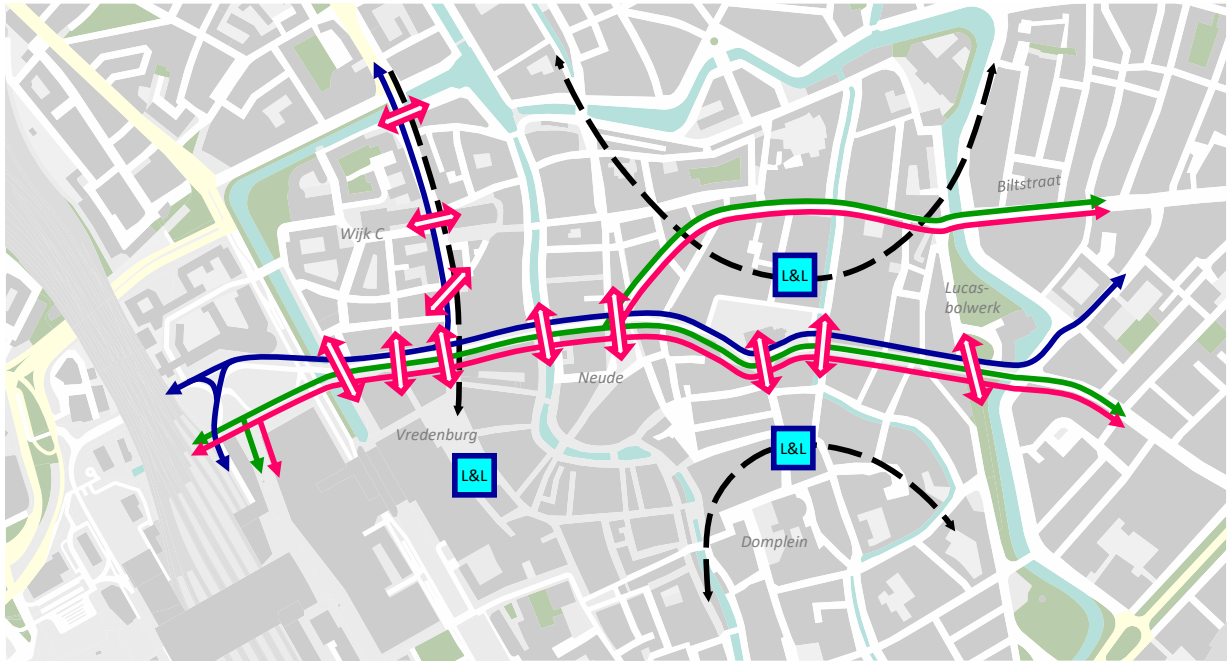
- Opgave: De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

- Oplossing: Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.

- Keuze: Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel her in te richten als fietssingel.

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Binnenstadsas



Verbetering oversteekbaarheid

Looproute

Fietsroute

Openbaar vervoer verbinding, tevens route zwaar vrachtverkeer

Route auto-/vrachtverkeer (licht/middelzwaar)

L&L Laden en lossen

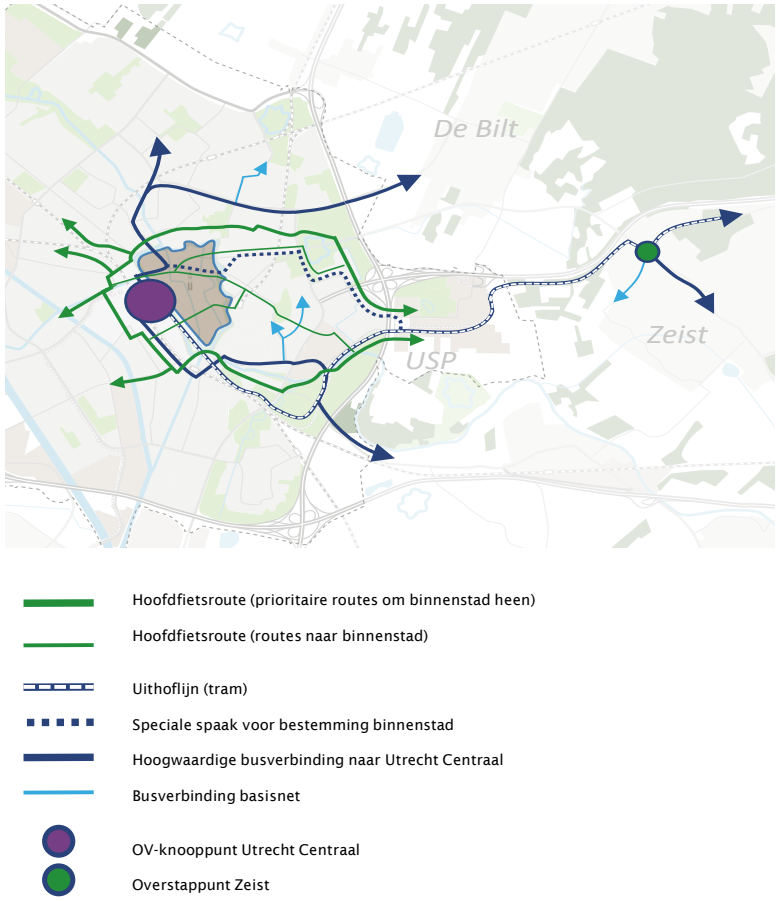
De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.



Janskerkhof

- Opgave: In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de oversteekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.

- Oplossingen: Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdrukte te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



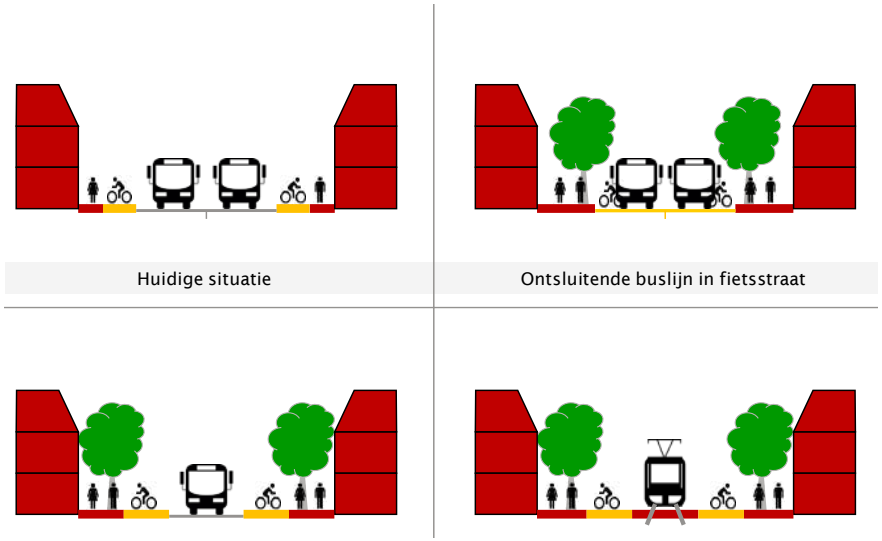
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

- Keuzes: Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
2. Doorgaande fietsers ‘om de noord’ en ‘om de zuid’ om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de ‘binnenstadas’) is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslijn een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

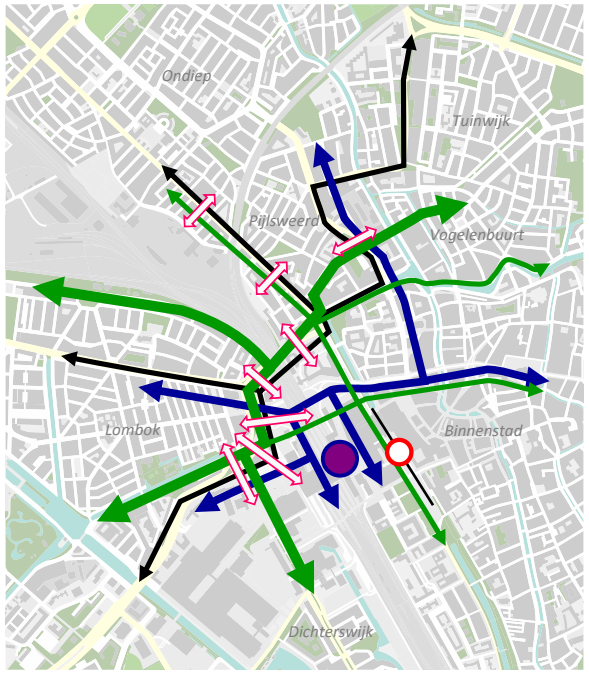
- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.

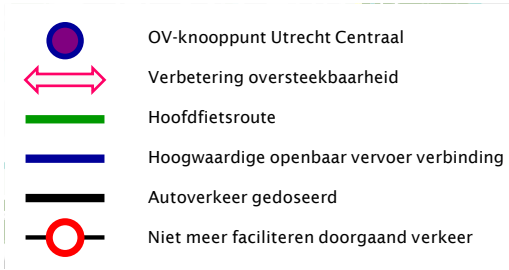
- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook mensen met een beperking, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.

- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.

- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

Stationsgebied-Noordwest





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets¬vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse¬straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeiende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat - Griftpark (en verder) een belangrijke hoofdfietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).

- Oplossingen: Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofdfietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrekkelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.

- Keuzes: Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.

2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routering, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.

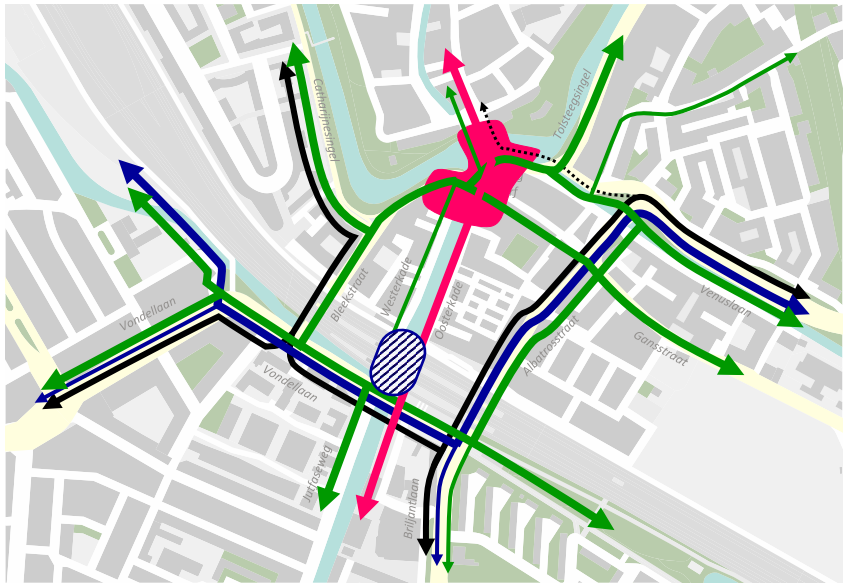
3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.

4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).

5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.

6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



Sprinterstation & tramhalte

Inrichting met prioriteit voor verblijven, voetganger en fiets

Belangrijke looproute

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Route auto-/vrachtverkeer niet-bestemmingsverkeer

Bevoorradingsverkeer

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad, in de Zuidpoort, komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad (en ook naar Rotsoord) wordt steeds belangrijker en vraagt om een veilige, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes in het gebied langs de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe en vormen belangrijke alternatieve routes voor de routes door de binnenstad. Dit vraagt om goede veilige routes in het gebied in samenhang met ruimte voor de voetganger. Het Ledig Erf vormt hier een centrale en (historisch) belangrijke plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.

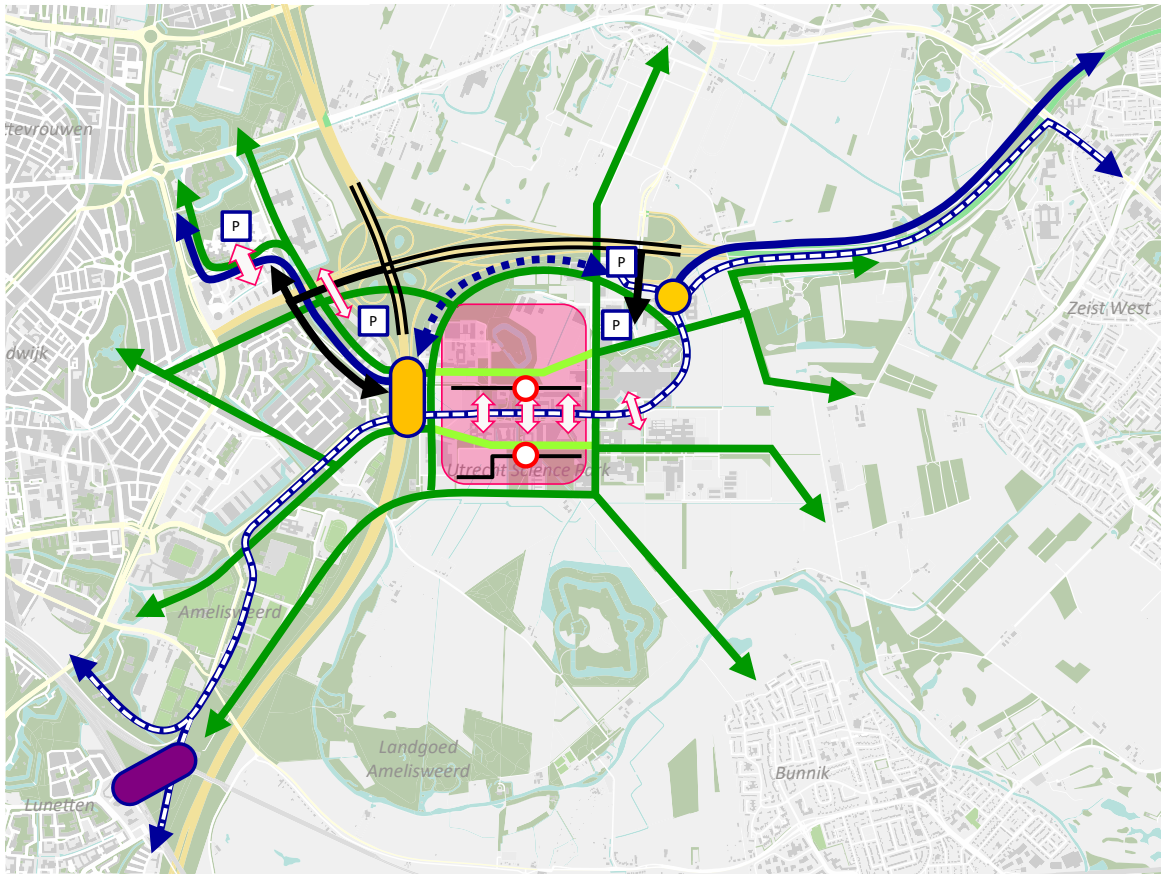
- Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de huidige verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend als invulling van de opgave. Er is op het Ledig Erf onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto veilig een plek te geven. Om fietser en voetganger meer ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Ook voor de rest van het Zuidpoortgebied, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, waarbij we zorgen dat het openbaar vervoer kan doorstromen en de parkeergarage Vaartsche Rijn bereikbaar blijft. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

- Keuzes: Er worden twee varianten uitgewerkt.
  - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartsche Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
  - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel meer prioriteit te geven bij oversteken en in te richten als fietsstraat of fietssingel en het Ledig Erf tussen de Tolsteegbrug en Vaartsche Rijnbrug als shared space of plein in te richten met veel groen.
  - Autoverkeer naar de Catharijnesingel, dat nu via het Ledig Erf rijdt, te weren en om te leiden via de route Albatrosstraat-Vondellaan-Bleekstraat. Overig doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied wordt omgeleid via de Waterlinieweg. Autoverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade blijft mogelijk. De toegankelijkheid van het Ledig Erf door doelgroepenverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten, te waarborgen door middel van de inzet van intelligente toegangssystemen.
  - Op de kruising Bleekstraat-Vondellaan autoverkeer te verplichten af te slaan naar de Bleekstraat. Hierdoor wordt doorgaand autoverkeer op de route Albatrosstraat – Baden Powellweg- Vondellaan geweerd. De Vondellaan wordt hierdoor veel rustiger en wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de inpassing van groen (bomen e.d.).
  - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV op de route Vondellaan – Albatrosstraat te borgen door het autoverkeer indien nodig (in de spits) te doseren op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV hierbij prioriteit te geven boven het autoverkeer. De verkeersdruk in de Albatrosstraat neemt hierdoor niet toe. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt, voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.
  - Om sluipverkeer als gevolg van de maatregelen te voorkomen is autoverkeer tussen Jutfaseweg en de Vondellaan niet meer mogelijk en wordt op de Gansstraat eenrichtingsverkeer ingesteld indien dat nodig blijkt.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – ‘t Goylaan) zwaarder belast wordt.



Utrecht Science Park



Centrumgebied USP
Fietsroute naar USP
Fietsboulevards USP
Hoogwaardige busverbinding
2e OV-verbinding langs USP
Tramlijn
OV-knooppunt (Trein-Wiel / Spaak-Wiel)
Route auto-/vrachtverkeer
Niet meer faciliteren doorgaand verkeer
Parkeergarage
Verbetering oversteekbaarheid

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

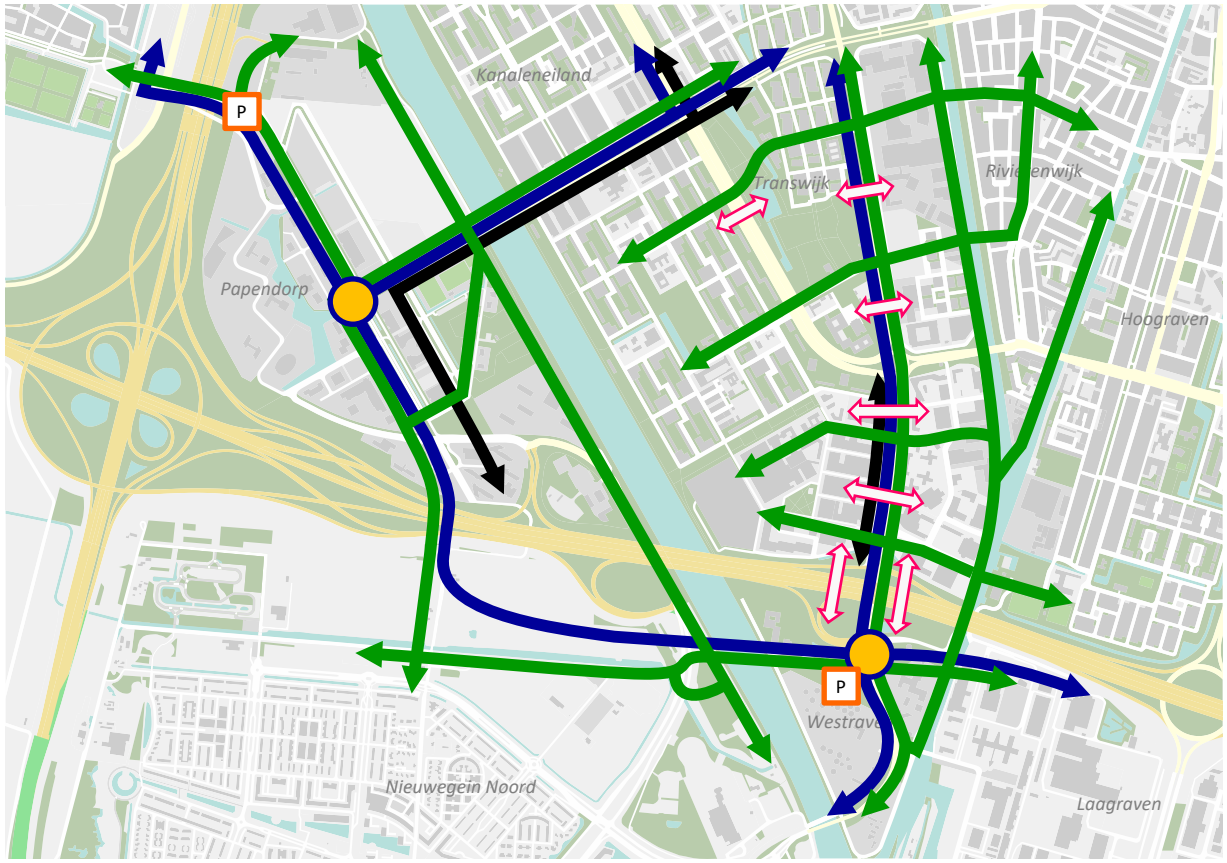
Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijnsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

- Oplossingen: Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen collegetijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de r and van het gebied.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
  a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijnsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken omvan oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden.Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking.
  b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale hoofdfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijnsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
  c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



OV-knooppunt
Verbetering oversteekbaarheid
Hoofdfietsroute
Openbaar vervoer verbinding
Route auto-/vrachtverkeer
P Bewonersparkeren buiten de wijk

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inprikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwede-kanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruikt van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeers-problemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europal-aan. De ambitie is dat deze weg beter over-steekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.

- Oplossingen: De ambitie is om de autover-keersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- Keuzes: We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
  - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
  - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
  - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
  - Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.



Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren.
Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.
Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

De gemeente werkt de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV.
Deze vorm van verkeersmanagement ("doseren en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmalaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU.
In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren (fileomvang en

Voorbeeld: Doseren van een route

’t Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van ’t Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van ’t Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij kan passeren. Als de gemeente doseren inzet laten we de weggebruiker ter plekke weten dat er actief wordt gedoseerd vanaf dat punt, zodat de weggebruiker begrijpt waarom hij langer dat nodig lijkt moet wachten.



fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteitsplan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppingen bij werkzaamheden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weergegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze de jaarlijkse (her)programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.



Busstation bij Utrecht Centraal



9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers

2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn (‘ruimte creëren’)

De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.
- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvaste inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn (‘alternatieven op orde in zuidwest’)

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo’n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn (‘alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’)

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretiseren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en autoinfrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, medeoverheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader



Stap 1
Slim bestemmen

A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?

B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?

C Is sprake van een mobiliteit profiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?

d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?

e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?



Stap 2
Anders reizen

F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?

G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?



Stap 3
Netwerken op orde

H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes,een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?

I Is er voldoende fietsstallingscapaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?

J Wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?

K Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?

L Is er sprake van het verbeteren van onderdelenvan het Wiel met Spaken?

M Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?

N Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?

O Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?



Stap 4
Slim parkeren

P Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?

Q Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?



Stap 5
Slim sturen

R Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximum belasting van een weg, bezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid

S Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjaren-programma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investerings-strategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Bijstellen van de programmering gebeurt vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.



Station Utrecht Vaartsche Rijn

9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoor-projecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.



Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.





Kruising Vredenburg



Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- **We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.**
- **Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.**
- **De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurtniveau te trekken.**
- **Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.**

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

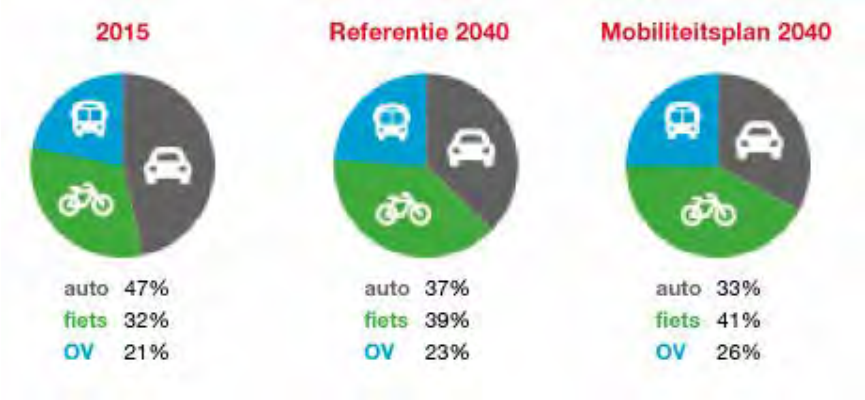
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's[20]. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

[20] WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

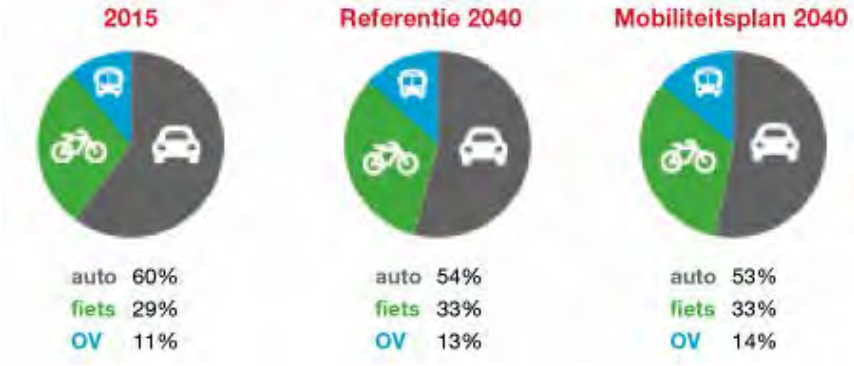
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van ofnaar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%.
De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



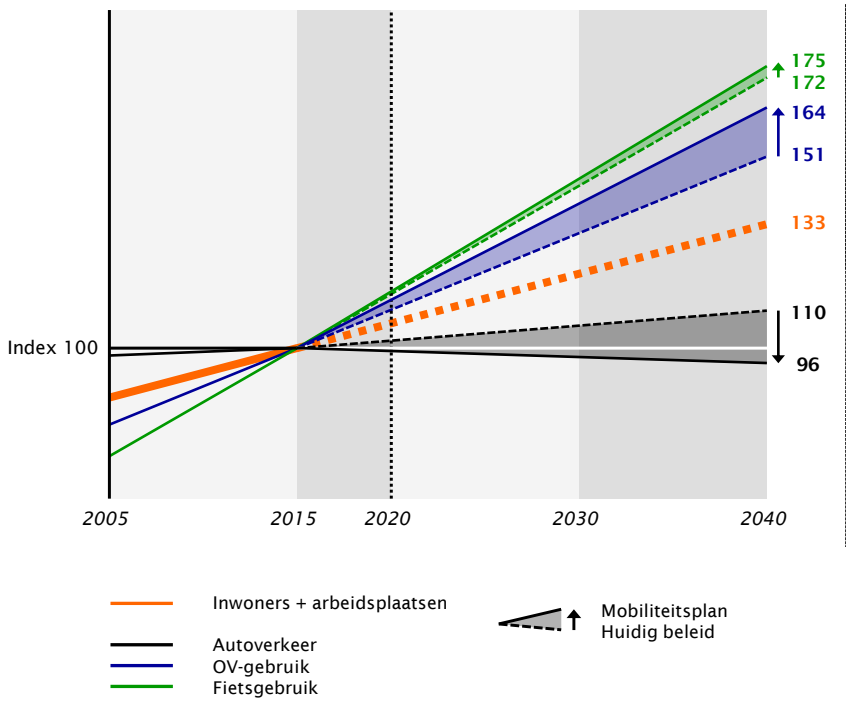
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

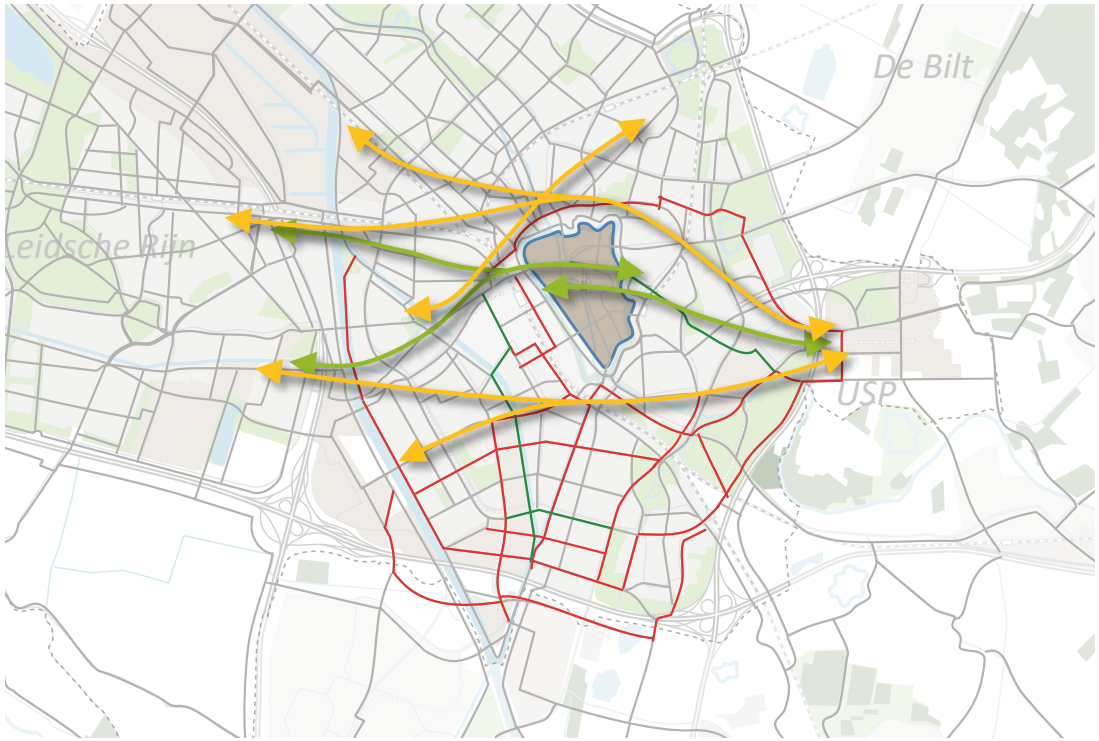
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



Hoofdfietsroute

Toename door gewijzigde routekeuzes

Afname door gewijzigde routekeuzes

Fietsroute logischerwijs door de binnenstad

Fietsroute logischerwijs om de binnenstad (Om de Noord of Om de Zuid)

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

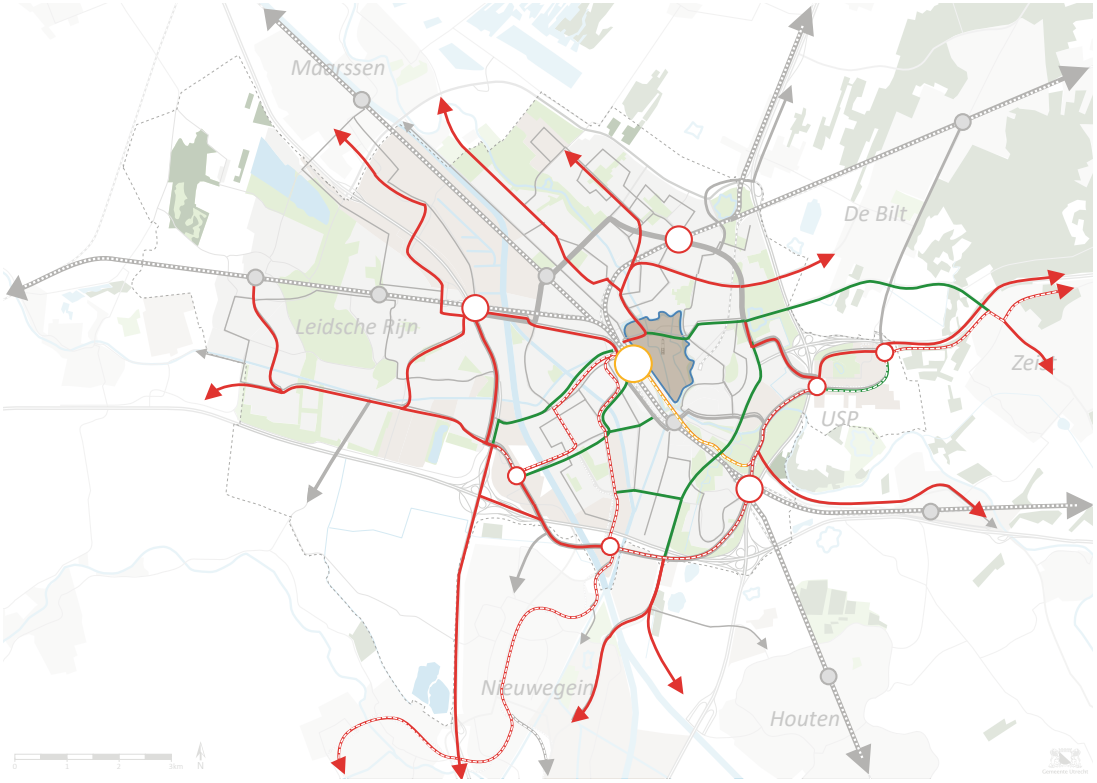
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autogebruik neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stationsgebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum)[21]	11.000	5.000

[21] De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

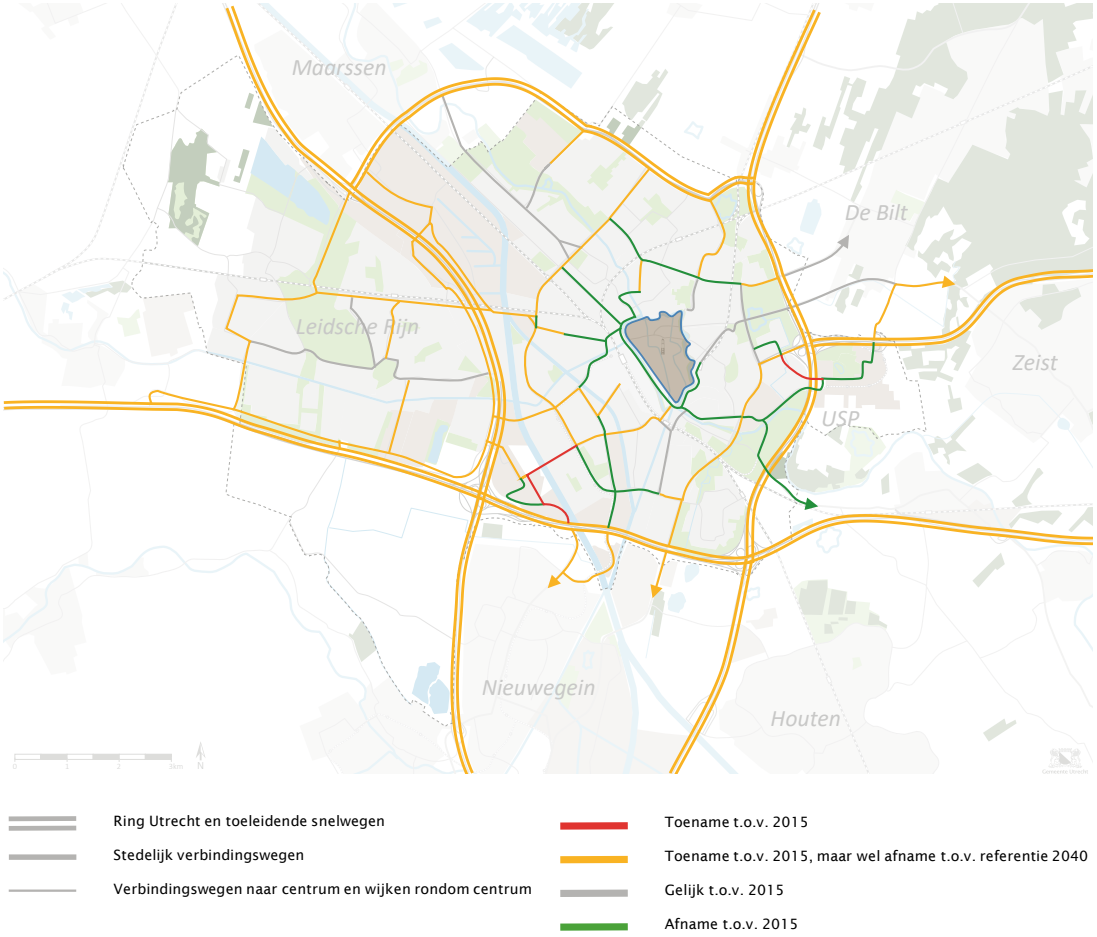
De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder.



Snelweg A12



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

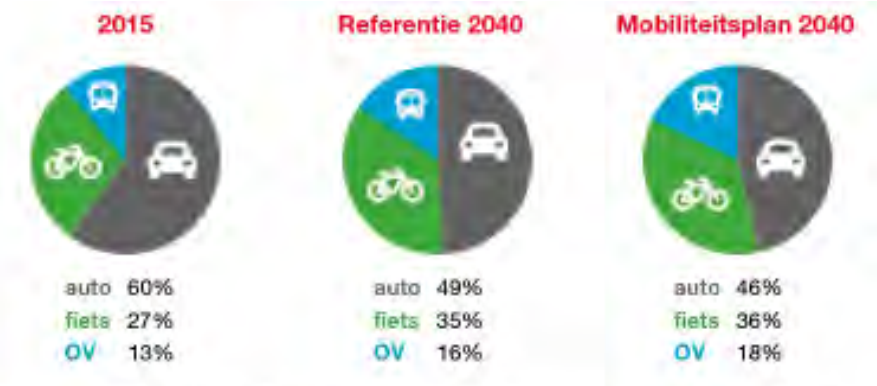
Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO2

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO2 emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040. Door een groter aandeel elektrisch en geen groei van het autoverkeer dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht[22]). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

[22] Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei opgaven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

10.5 Analyse en sturing per stap

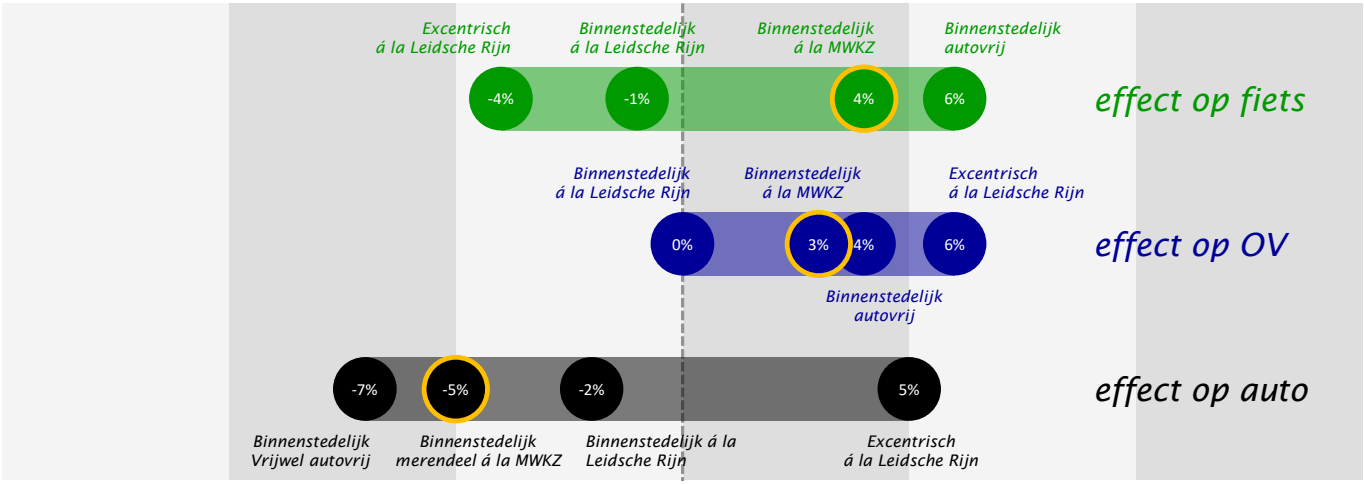
De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.



Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens ROW-normen (á la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (á la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).



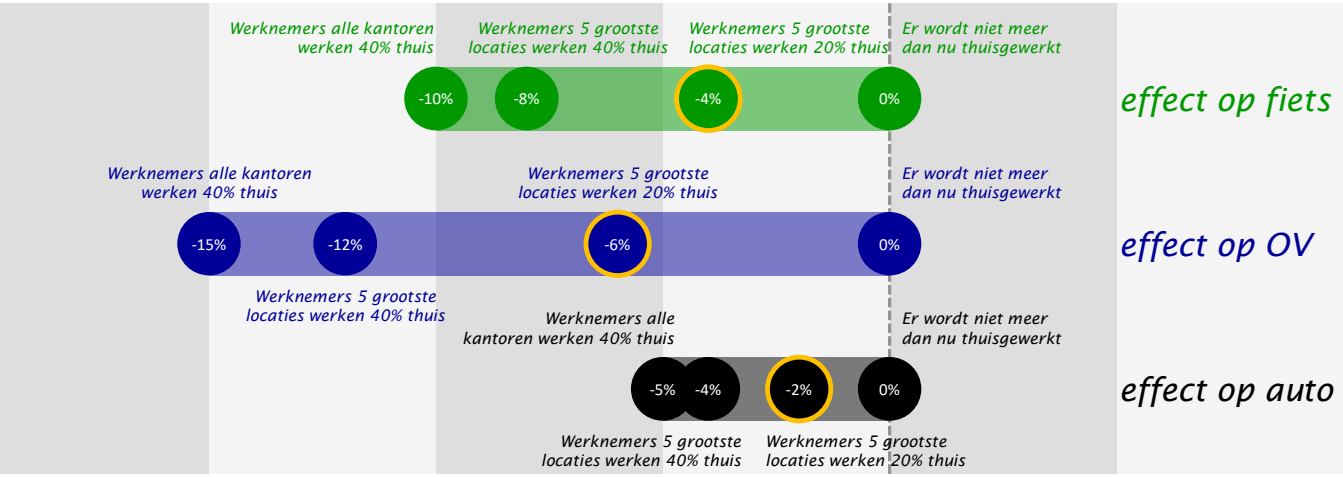
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.



Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- Hoeveel thuiswerken? Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

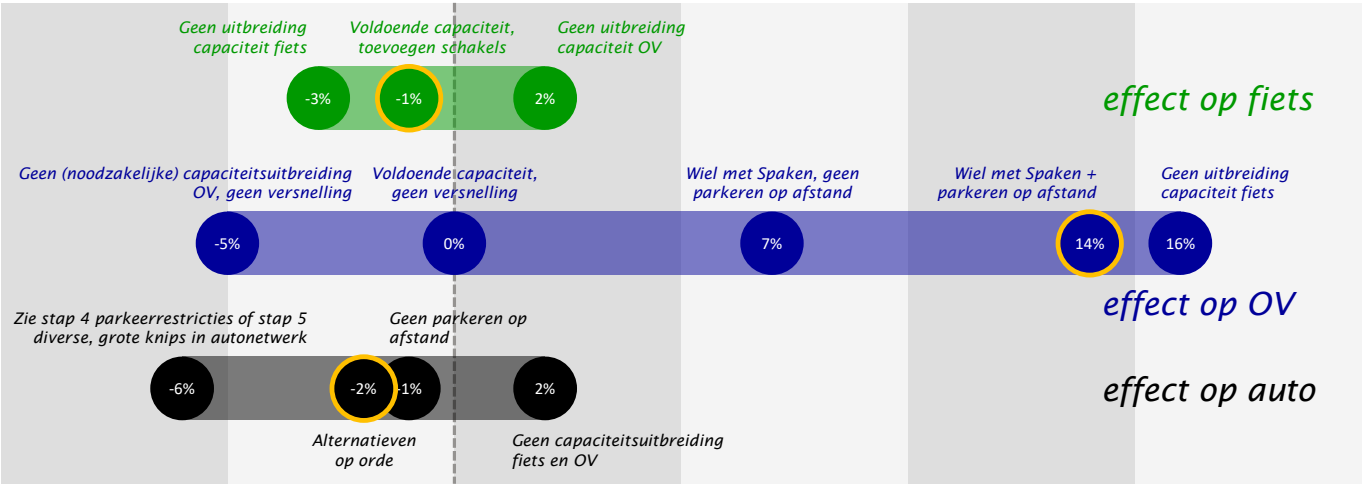


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk: alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.



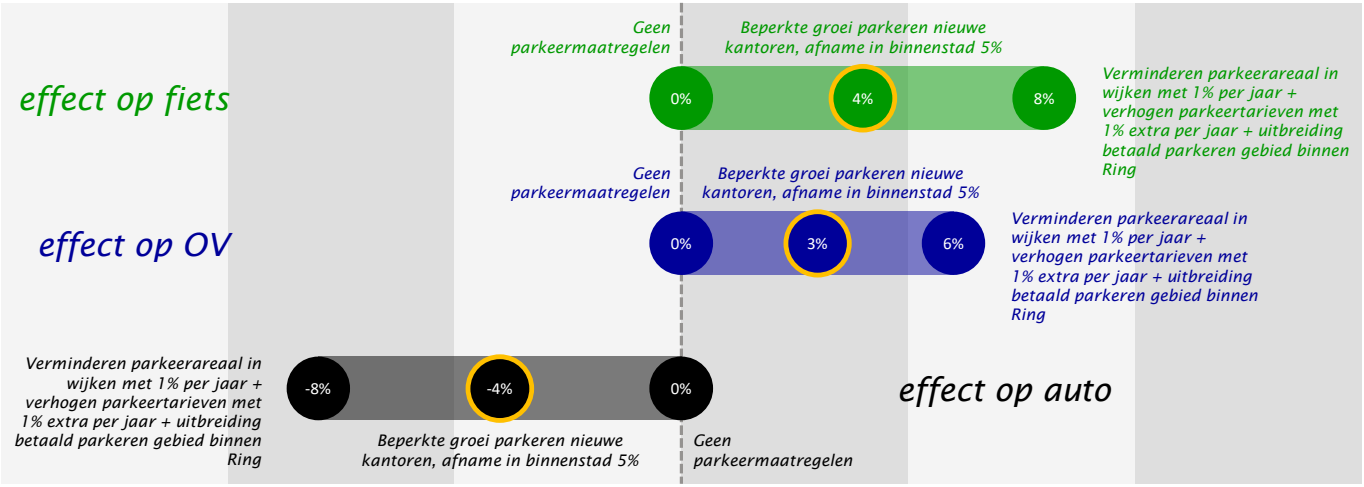
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde



Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



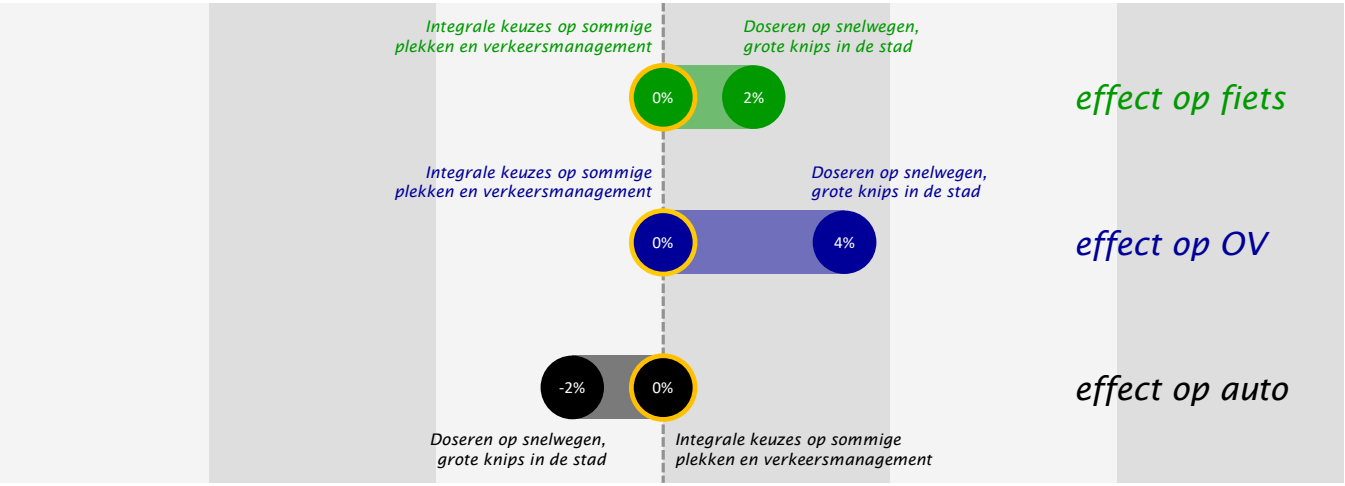
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

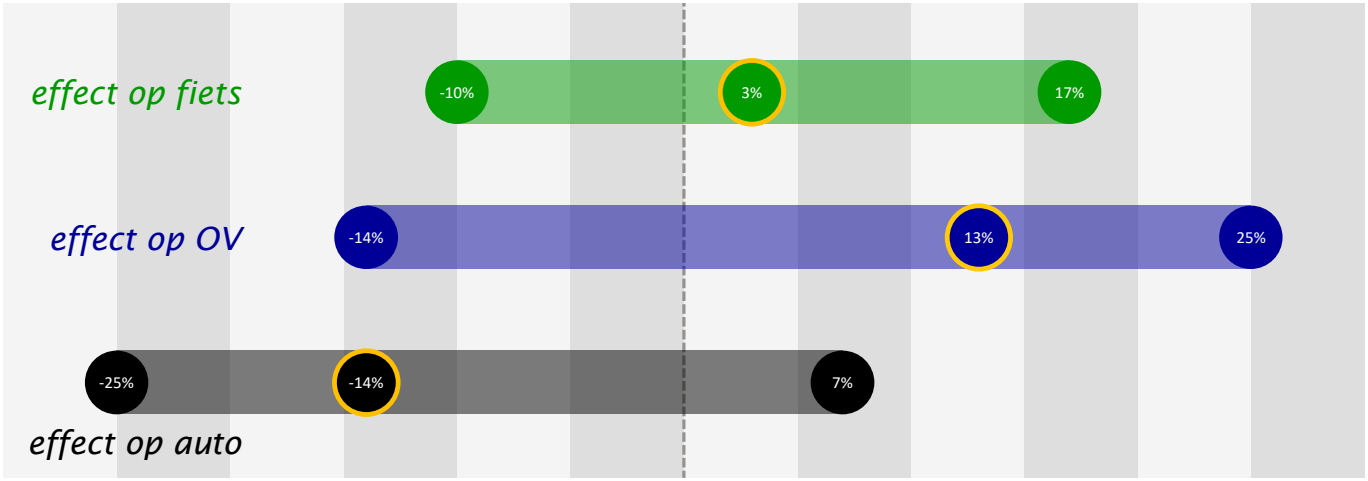
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten



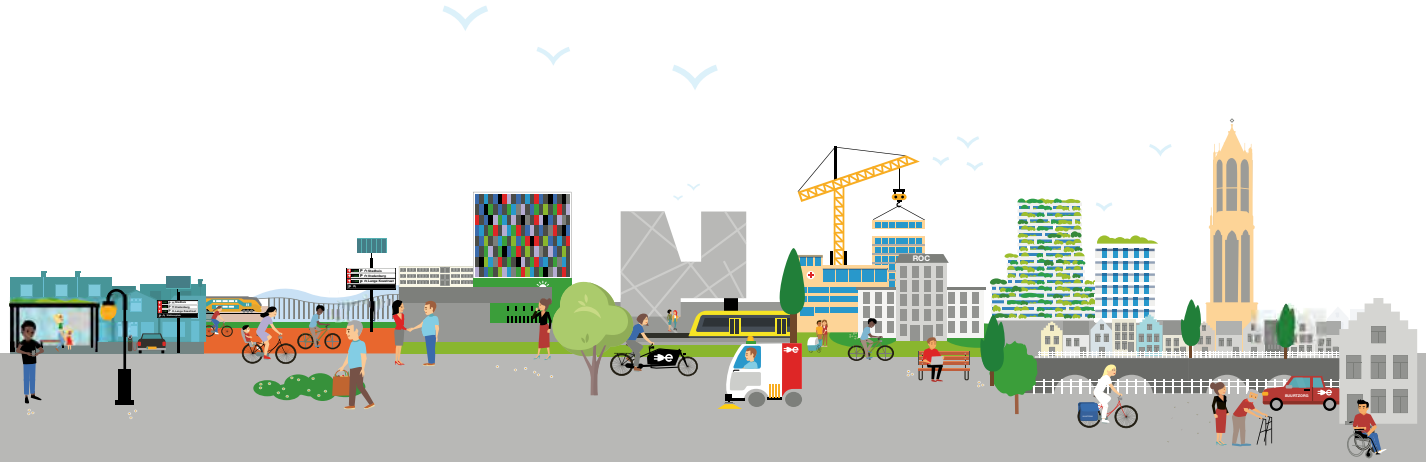
Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systeemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.



OV-fietsen in fietsenstalling



Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend ‘sturen van verkeersstromen’ (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en autogebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofd-wegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen.
ook op de snelwegen en aansluitingen.
e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren.
g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeers veiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de "digitalisering overheden": In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteits-domein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyberproof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's[23]. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.



Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

[23] Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en treingebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer.
De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers.Het kan gaan om straatenquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde cameratellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van hoofdfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.

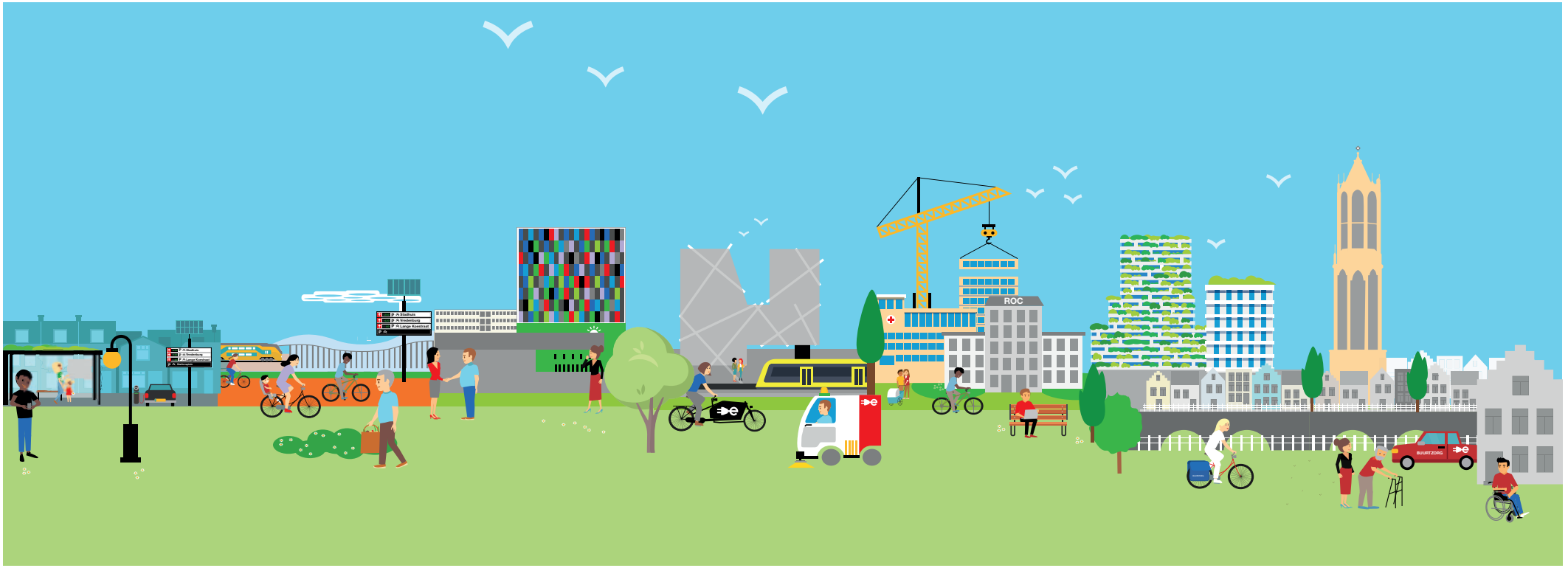


Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Colofon

Ter vaststelling aangeboden aan gemeenteraad, april 2021
Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij, Petra Appelhof, Claire Bontje, Geert Broertjes, Gerrit Serné, Ilona Hulshof.



Voorwoord



Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaalsprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk
wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht



Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen,OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

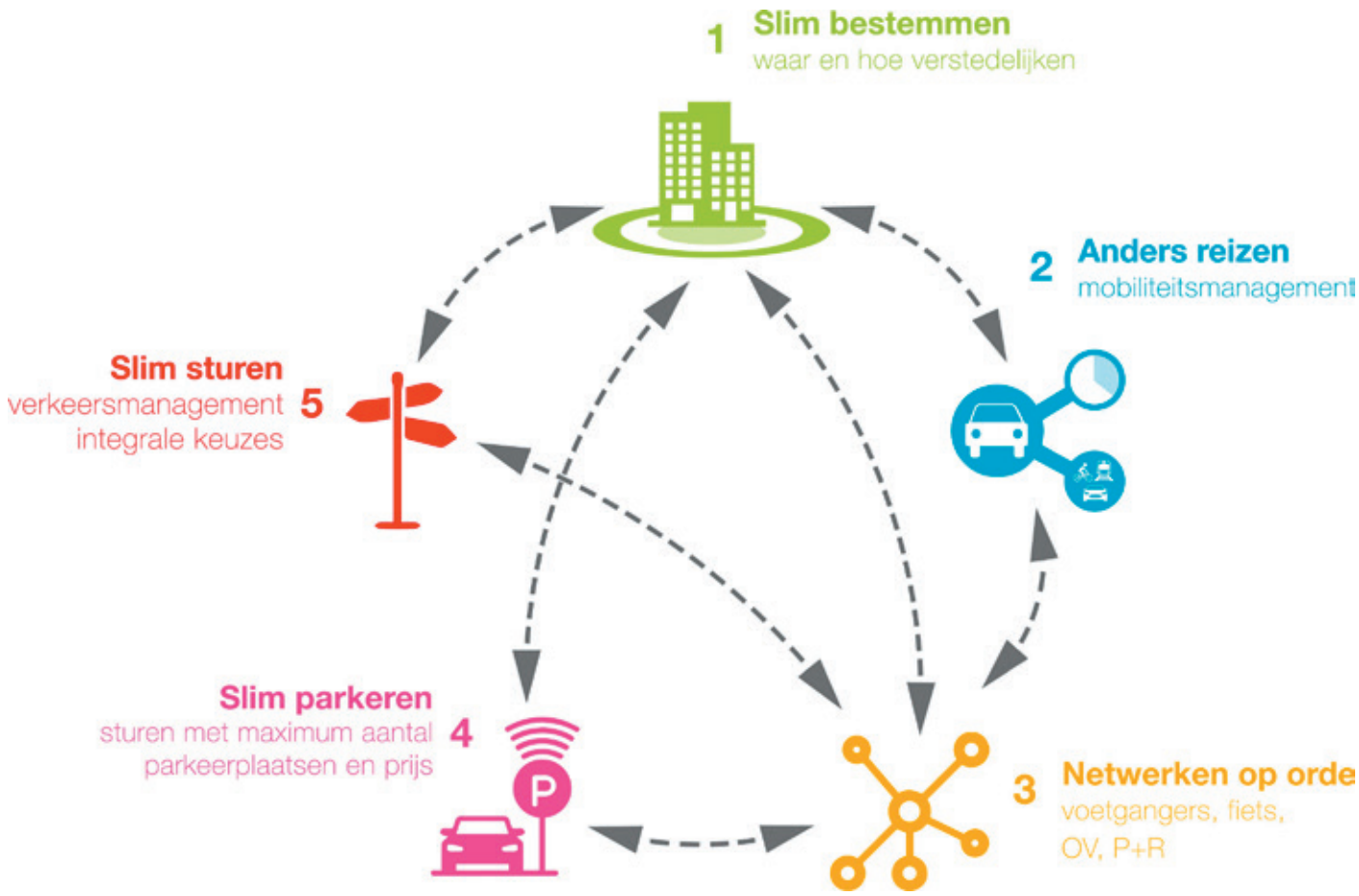
Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak



1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.

2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.

3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routesom het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel) fiets en OV.



5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.



Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)



Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 10
- 1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht 11
- 1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan 12
- 1.3 Status van dit mobiliteitsplan 13
- 1.4 Leeswijzer 15

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad 16
- 2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven 16
- 2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert 19
- 2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem 28

3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven 29
- 3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 30
- 3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 32
- 3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040 34
- 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad 38
- 3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak 40

4. Slim bestemmen (stap 1) 44
- 4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht 45
- 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen 51

5. Anders reizen (stap 2) 53
- 5.1 Stimuleren van minder reizen 55
- 5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip 56
- 5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen 59

6. Netwerken op orde (stap 3) 62
- 6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken 64
- 6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes 70
- 6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden 80
- 6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer 98
- 6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming 107
- 6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld 112

7. Slim parkeren (stap 4) 117

8. Slim sturen (stap 5) 122
- 8.1 Principes van Slim sturen 124
- 8.2 Integrale keuzes tussen netwerken 129
- 8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement 142
- 8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie 144

9. Programmering van projecten van stedelijk belang 145
- 9.1 Afwegingskader 146
- 9.2 Fasering op hoofdlijnen 146
- 9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen 150
- 9.4 Benodigde samenwerking 151

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan 152
- 10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel 153
- 10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen 154
- 10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad 155
- 10.4 Effecten voor de regio 160
- 10.5 Analyse en sturing per stap 162

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten 169



1. Inleiding

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.



Station Lunetten







Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

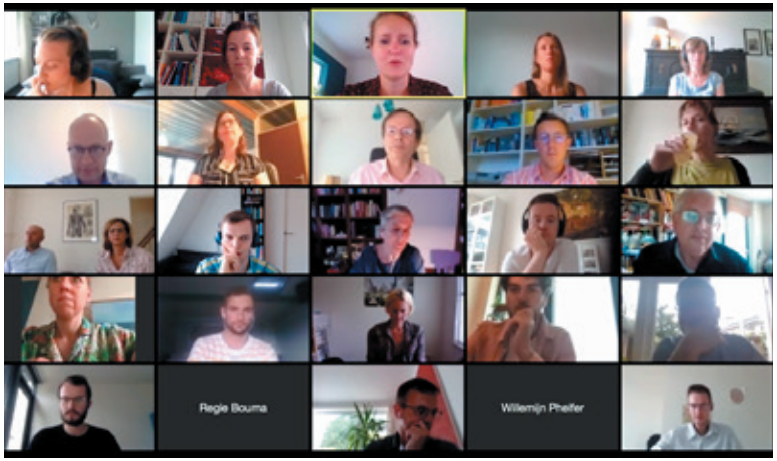
1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.



1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen. Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.



Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020





Gesprek met de stad, 25 november 2019

Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomst-gerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”



1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.



Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

“De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.”



Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol.
Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties - de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder de uitwerking van het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan studies en/of projecten binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

[1] MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.



Kruispunt Vredenburg

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa[2]. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.



Busbaan Transwijk



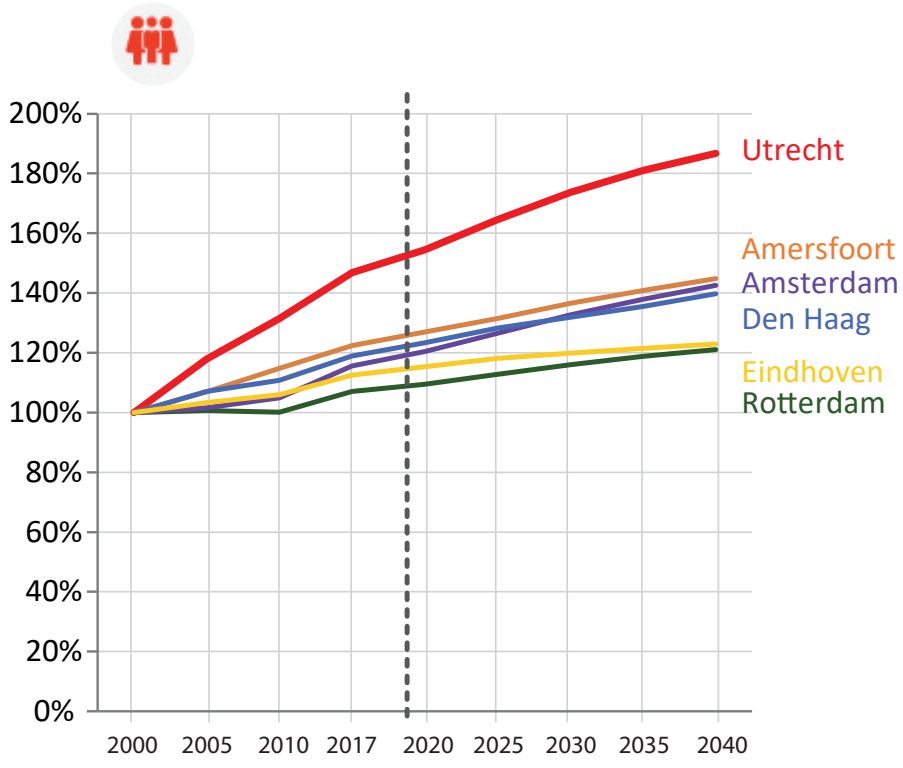
[2] https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000[3] inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

[3] Bevolkingsprognose 2019

Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000[4] arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienstverlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knoop-punten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/ Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen[5].

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



[4] Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

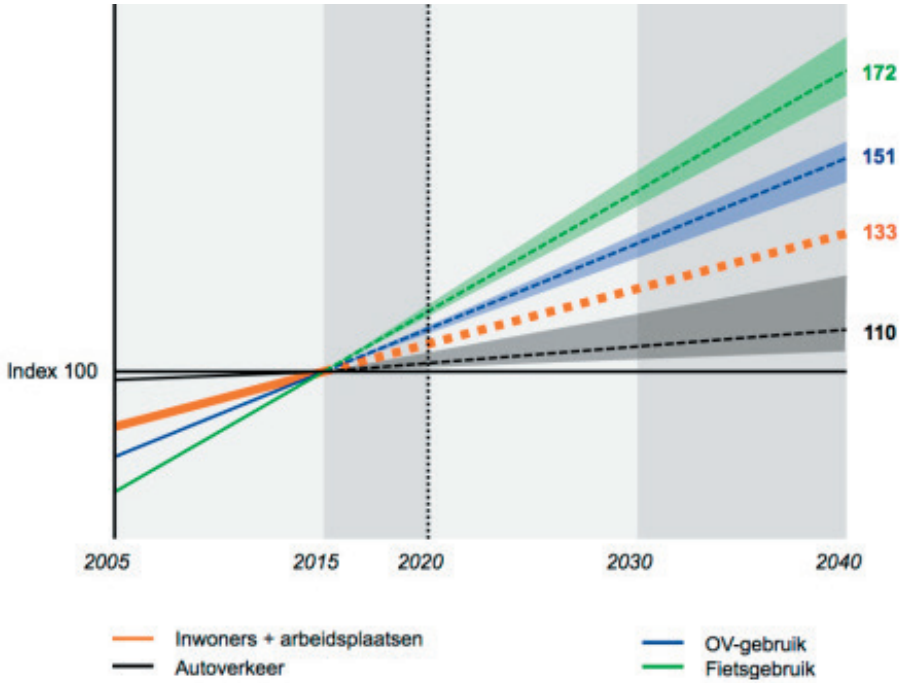
[5] Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.



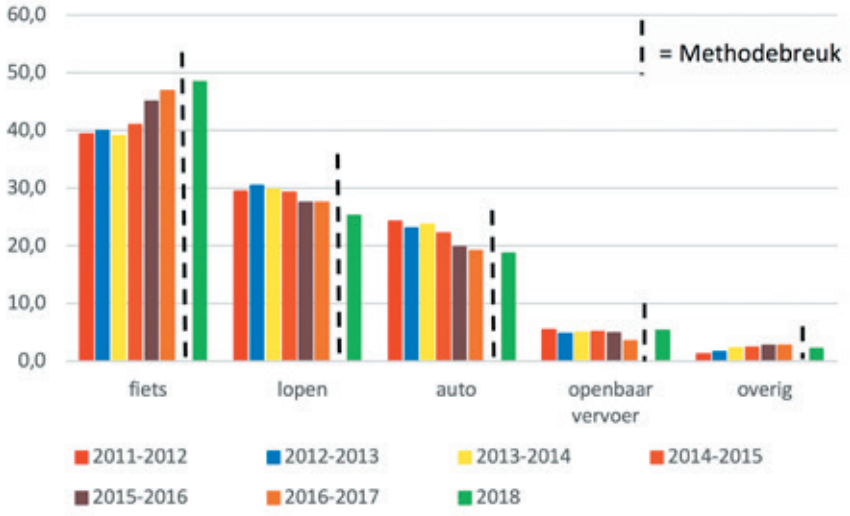
Fietsdrukte Smakkelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid[6] over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

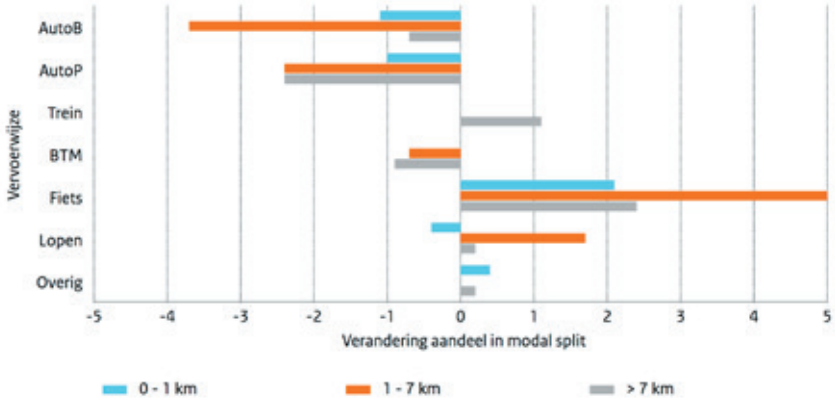
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht

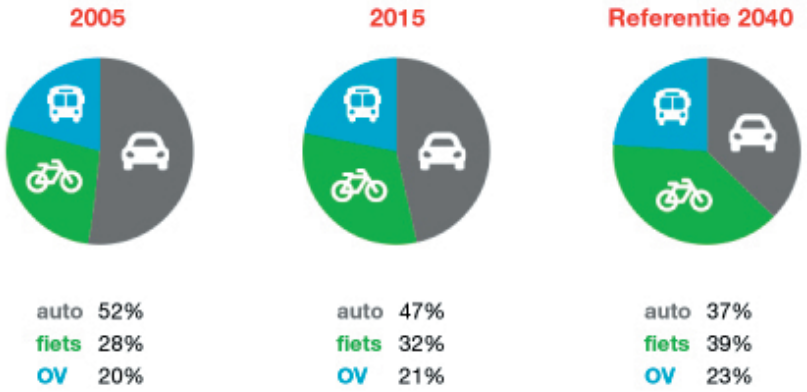


Bron: KIM 2019

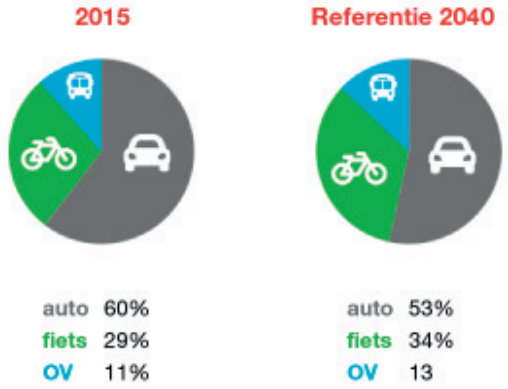
[6] Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU[7] heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.





Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

[7] Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt[8]. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimte-claims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.



Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

[8] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

Enorme groei fiets vraagt om schaalsprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen[9].
De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

[9] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek[10] blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

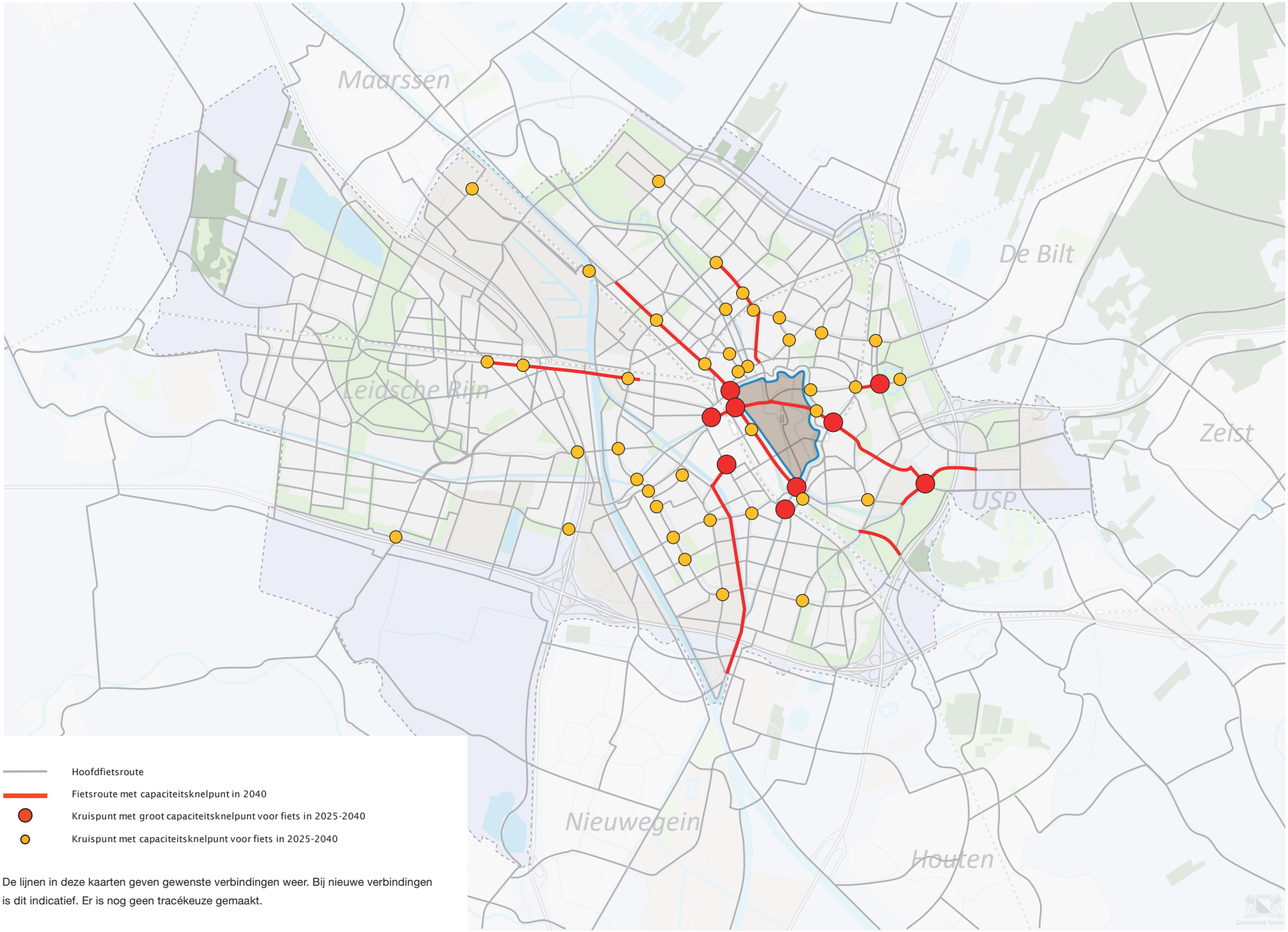
De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan[11]. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.



Drukte op Utrecht Centraal

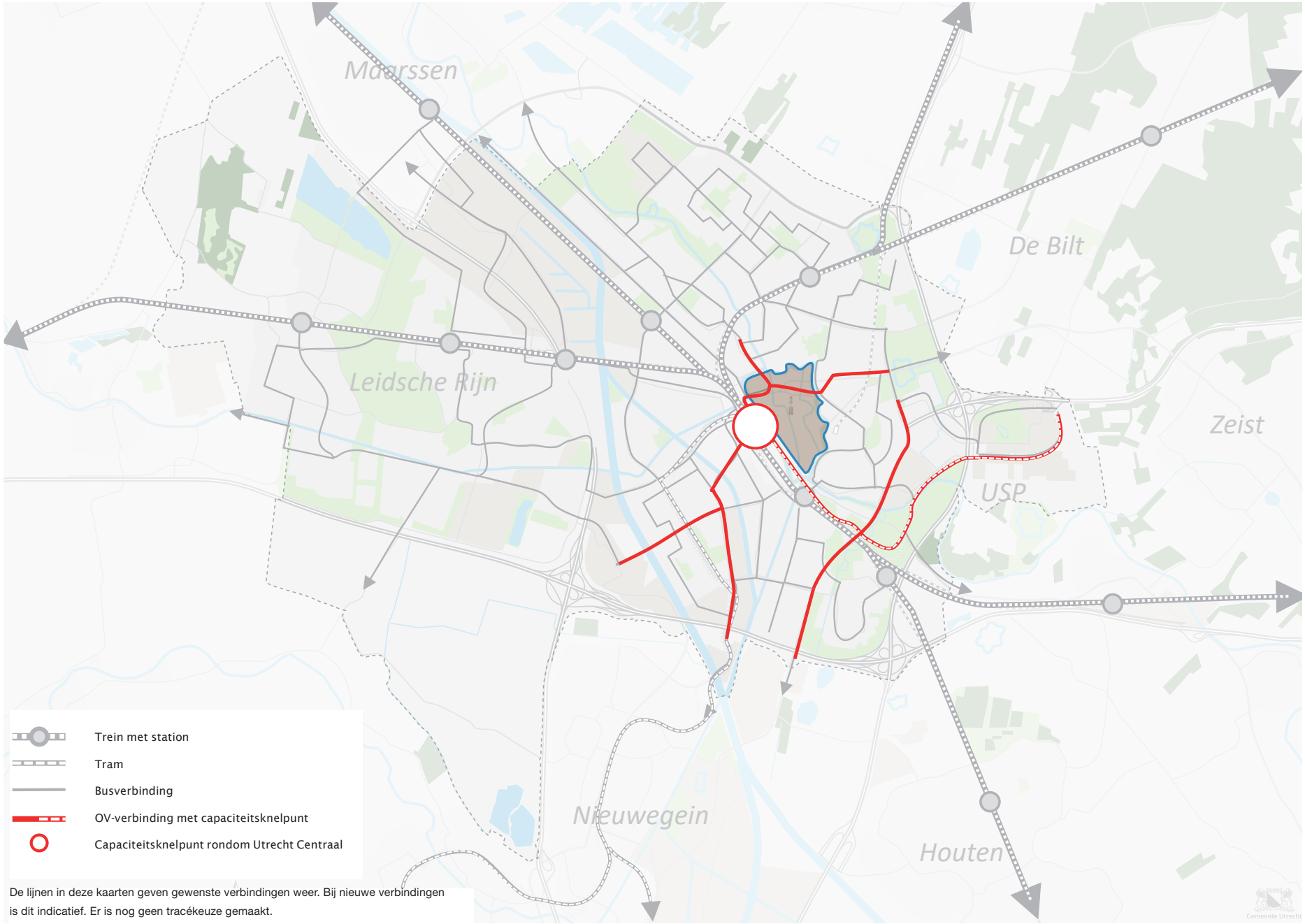
[10] Bron: Onderzoek Sweco: https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/

[11] Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteits-effecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijnsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveilig-heid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.



Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor[12]

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goedkoper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.



[12] Bron: www.utrecht-monitor.nl

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.



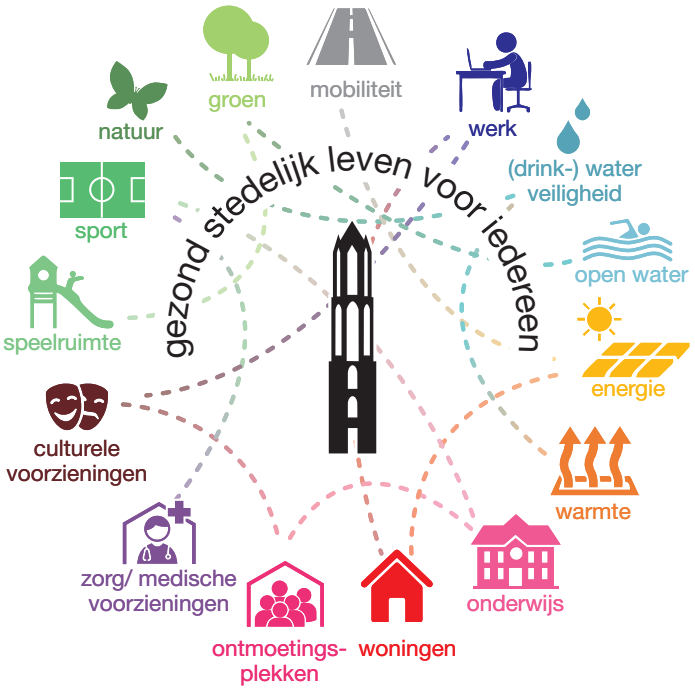
Oosterspoorbaan

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukte, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).



De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

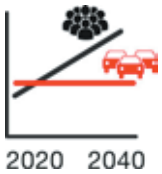
1. Nabijheid: We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.



2. Inclusiviteit: De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.



3. Geen groei autoverkeer: Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.



Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiedocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.



Sociaal en gezond
Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd. Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert



Bereikbaarheid en economie
Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit
Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte

Financieel verantwoord
Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

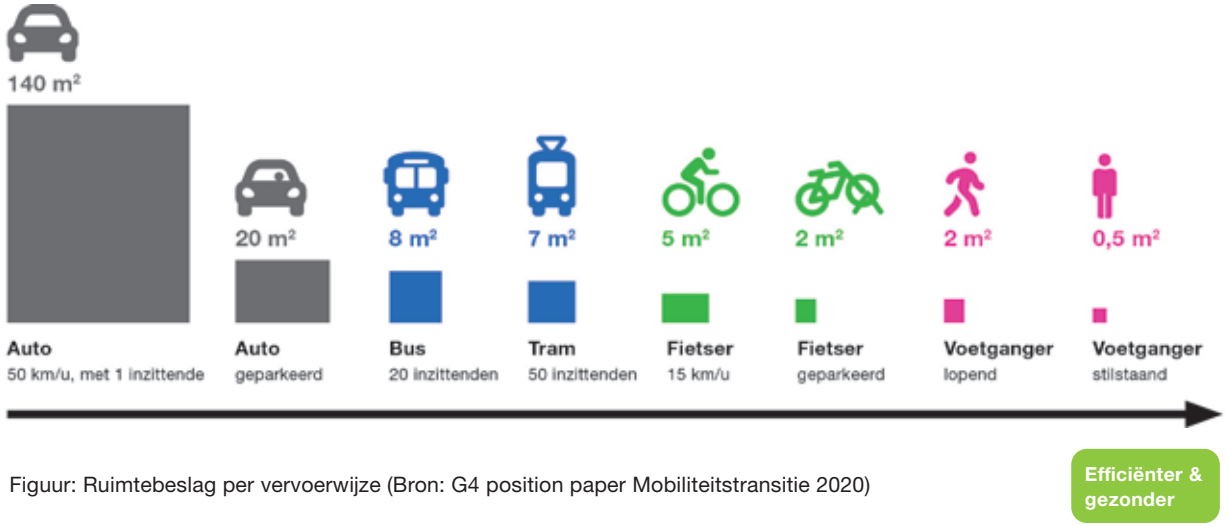
1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken



Elektrische deelauto

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

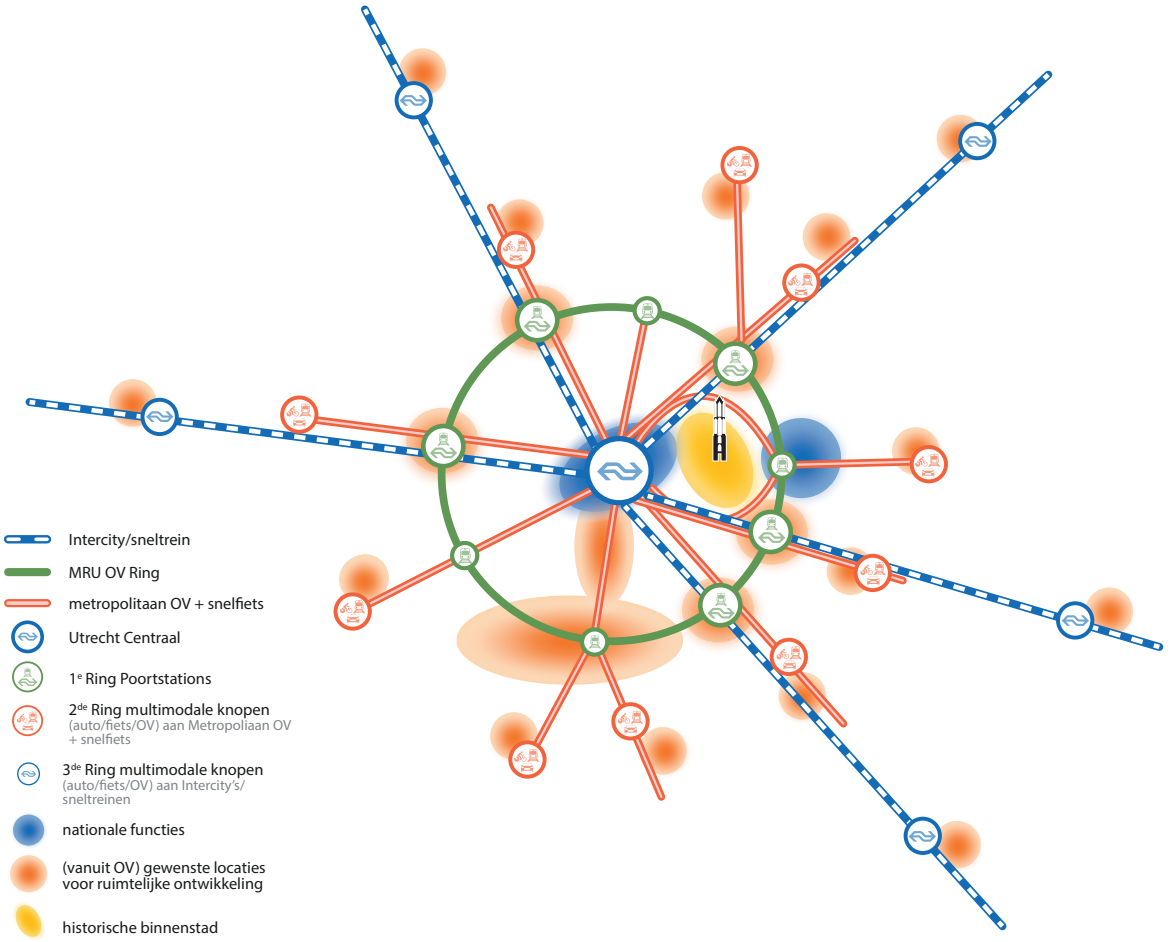


Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkingsconcept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



Conceptueel model openbaar vervoer 2040

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.



P+R Westraven

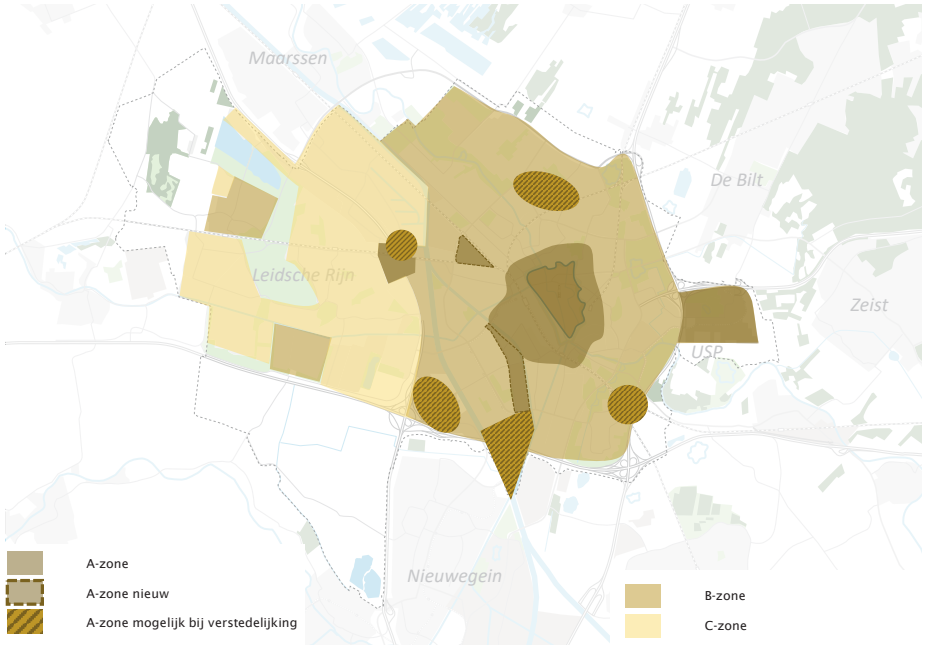


3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofd-gebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder en veilig zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stations-gebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.

- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.



Voorbeeld B-zone (Adriaen van Ostadelaan)

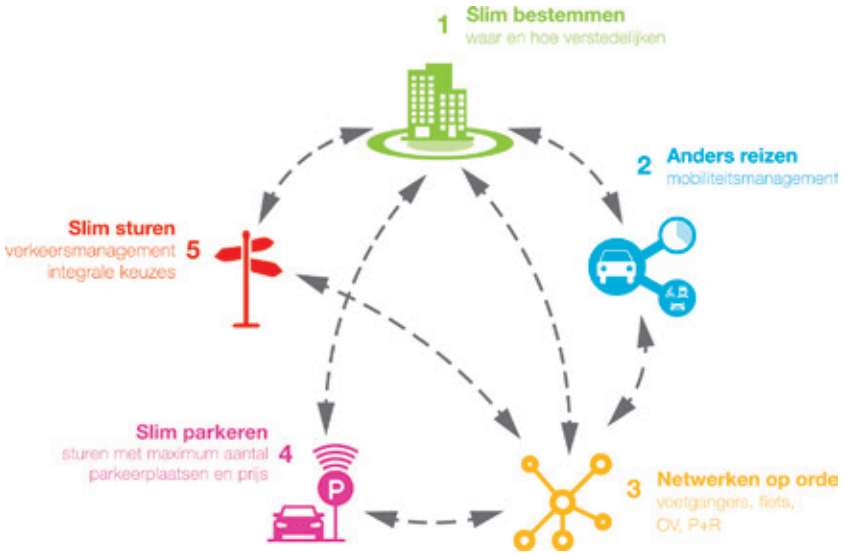
- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand auto-verkeer tussen A2 en A12.



Voorbeeld C-zone (Willhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteits-systeem aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samen-hangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:



Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU).
In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.



Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkers. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.



Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeproces van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordelijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeerruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2022 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. We willen alleen bouwen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.





Utrecht Science Park



4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming

Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

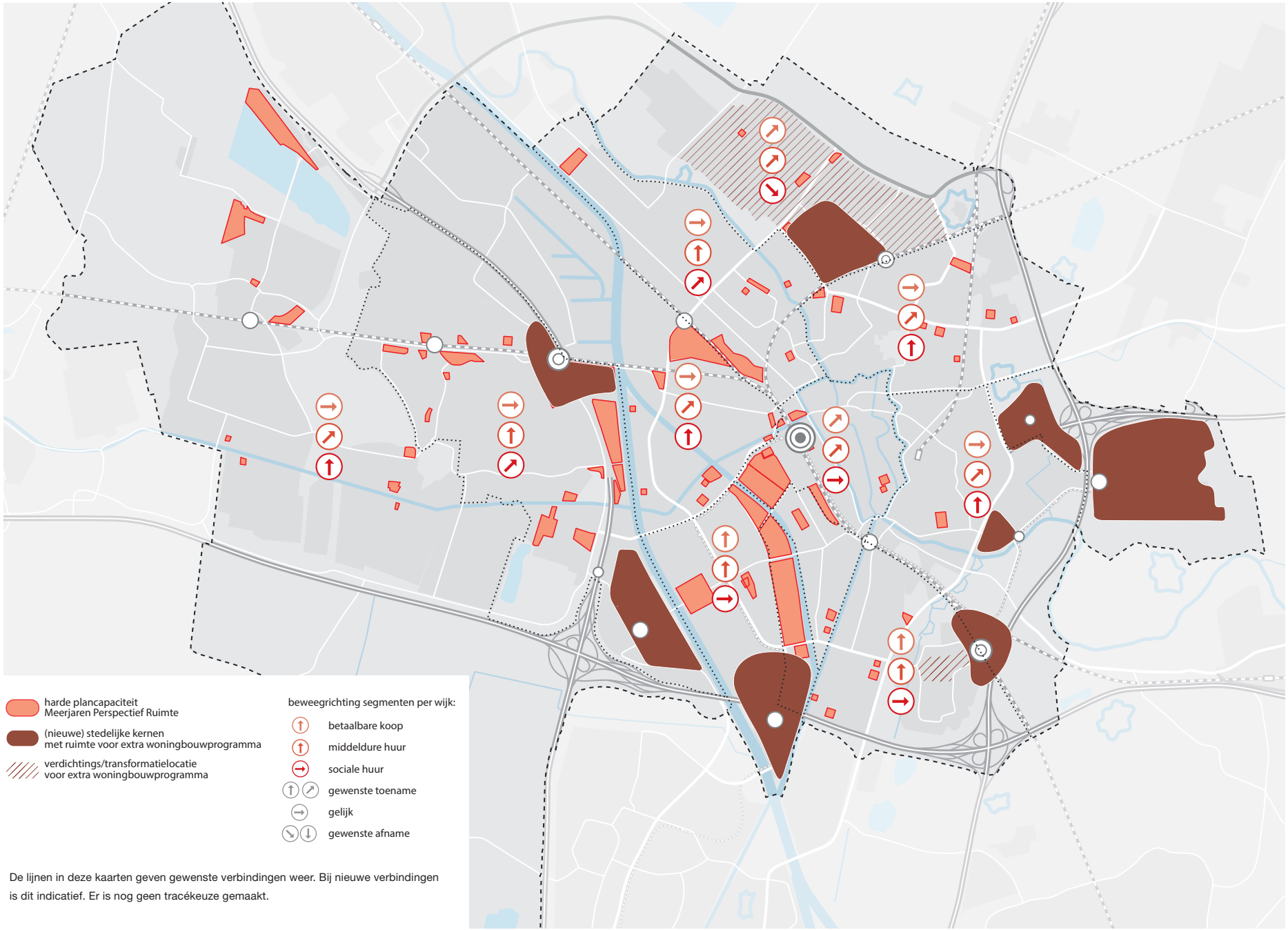
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document ‘Op weg naar de RSU’. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. ‘Op weg naar de RSU’ maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteits-beleid, door:

1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn;
2. Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert;
3. Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt;
4. Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoortijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobileitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)



Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

“We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit.”



Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmakeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeers-veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

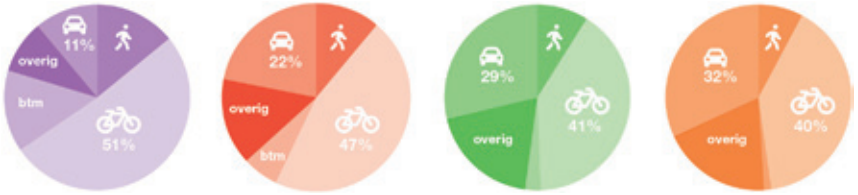
Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsprong te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobiliteitsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4

De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Wittevrouwesingel



Hoogstedelijk | Stedelijk | Suburbaan | Laag suburbaan

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r = 2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km^2
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km^2
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km^2
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km^2

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.



Vredenburgplein

4.2 Programma’s van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma’s van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets, Openbaar Vervoer

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW[13] aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

[13] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.



J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereenkomsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

5. Anders reizen (stap 2)

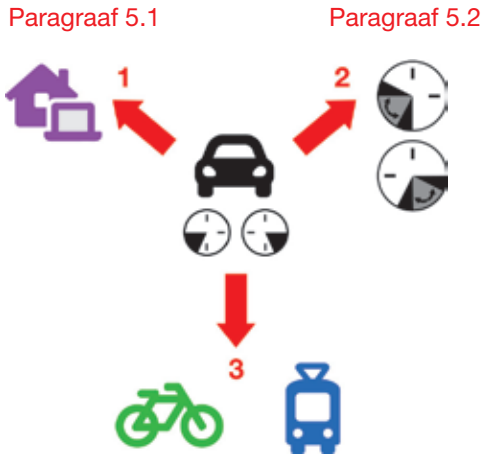
Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).







Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.



Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaam-heden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsonafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteitsmanage-ment is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer nood-zakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.



Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is
Uit een enquête van Goedopweg[14] blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met corona-maatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en collegetijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

[14] Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

“De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!”

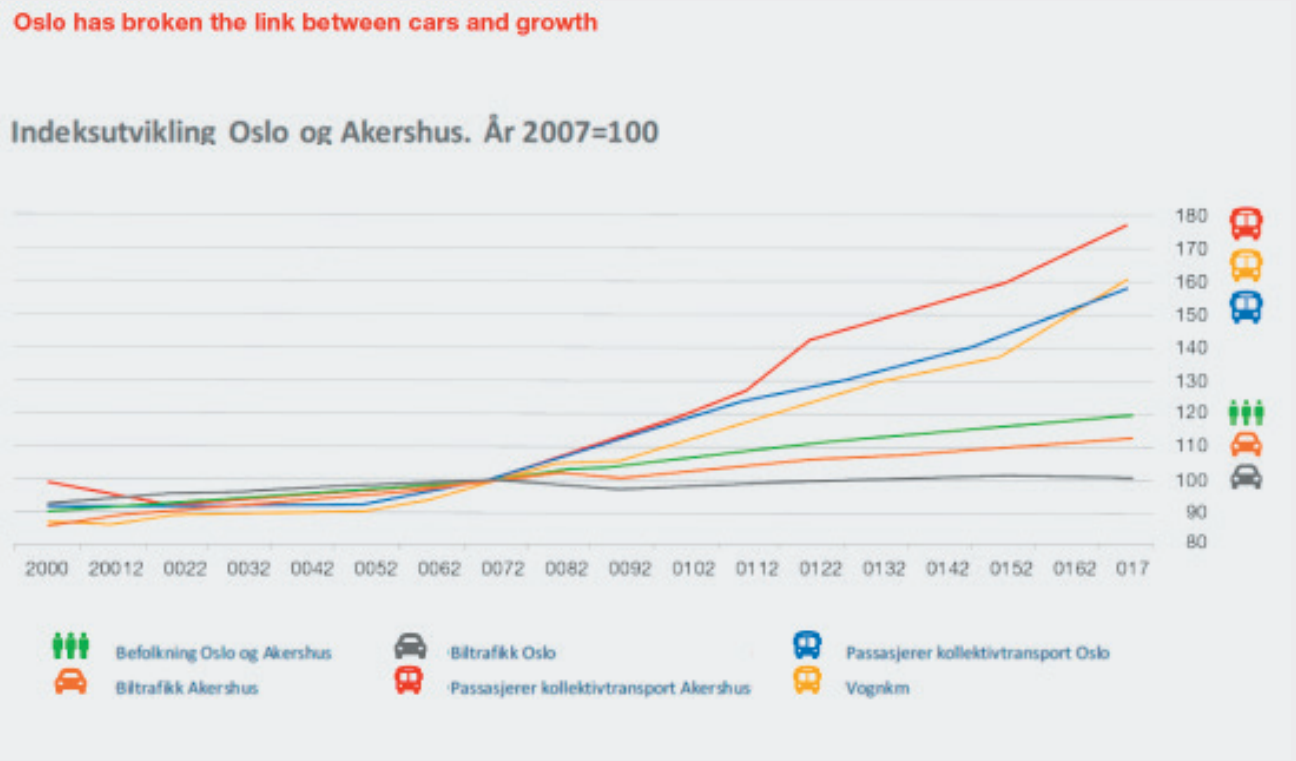




Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de grootstedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium.



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.



Autodelen

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

We sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem. Utrecht heeft daarbij een duidelijk eindbeeld voor ogen: bewoners hoeven in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. Een stad waar het kiezen voor deelmobiliteit vanzelfsprekender is dan het bezitten van een auto vereist het gerichte inzet op het vergoten van het deelaanbod én het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Deelmobiliteit is relatief nieuw en ontwikkelingen gaan snel. Hoe we, samen met aanbieders van deelmobiliteit, deze kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong gaan realiseren werken we daarom uit. Een eerste actie is de introductie van een vergunningenstelsel voor deelmobiliteit.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenemen- ten actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen.De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.

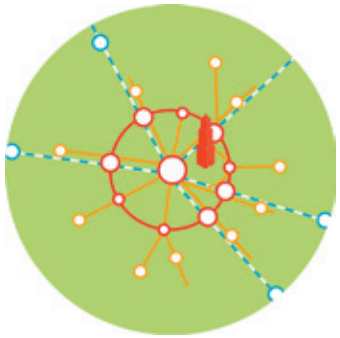


Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

6. Netwerken op orde (stap 3)



Jaarbeursplein





Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

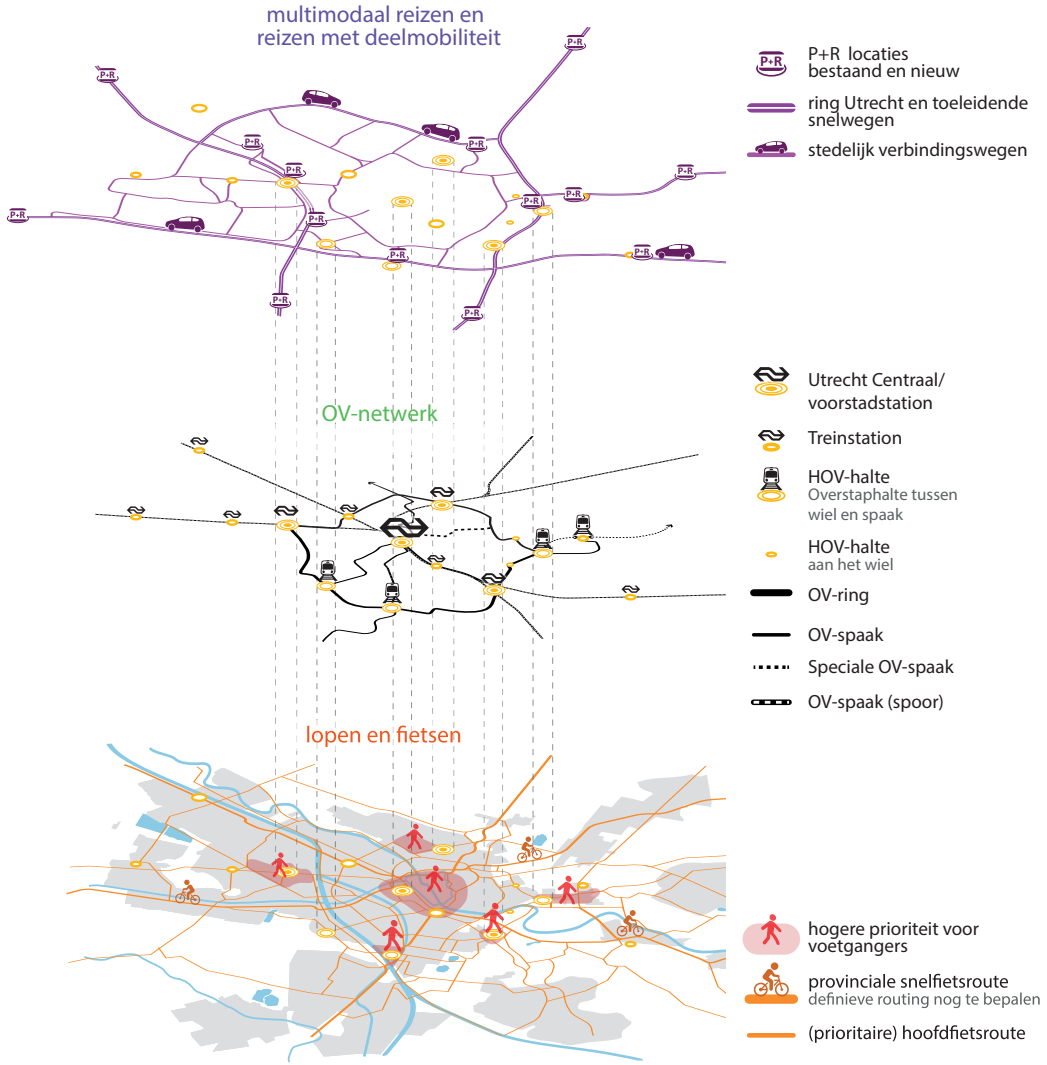
Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaalsprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.

2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.

3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.

4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Conceptueel multimodaal netwerk 2040

6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

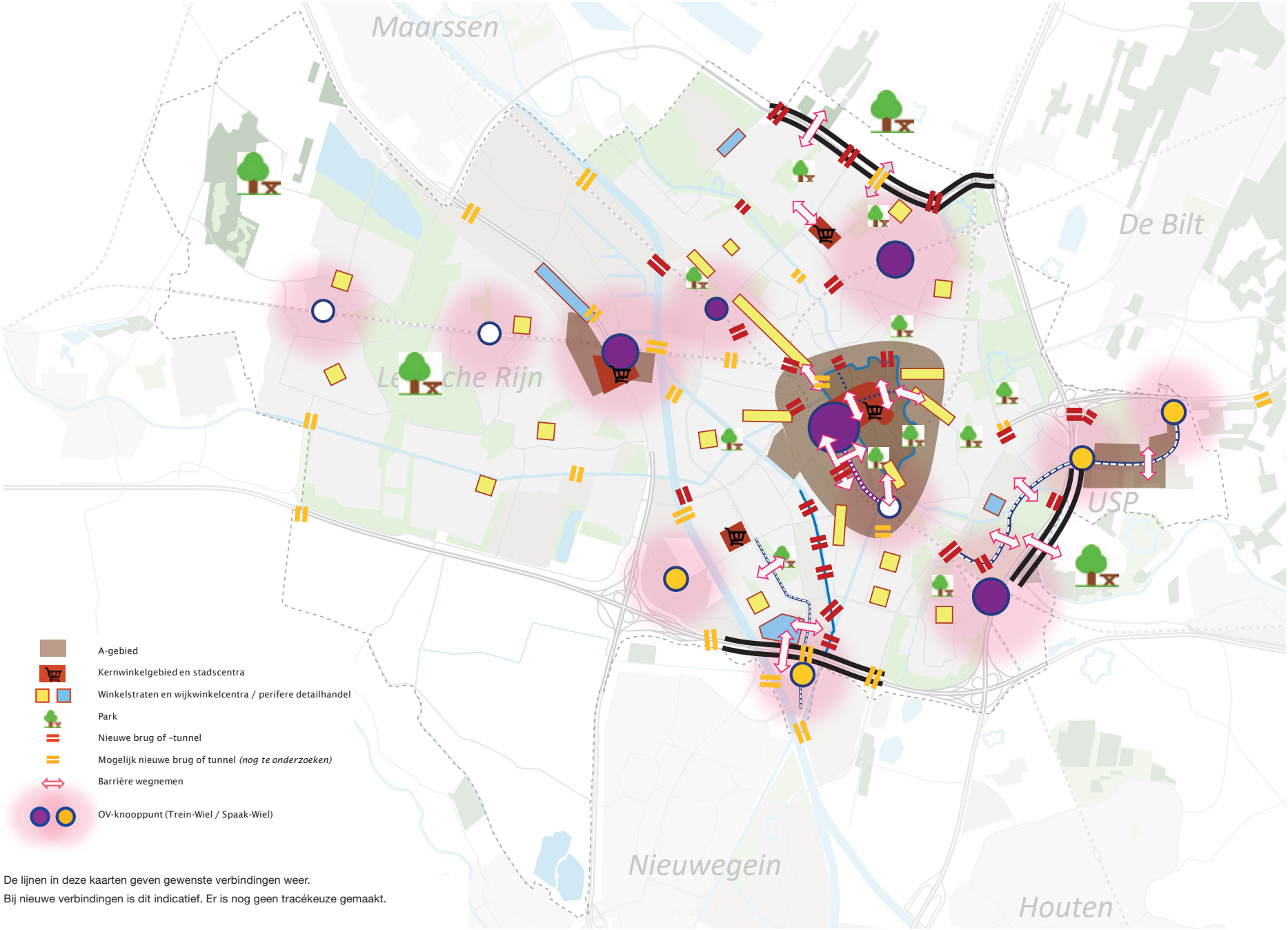
Voetgangersnetwerken

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (mensen met een beperking, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed en veilig oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.



Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.



Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.



Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - Solgu

“Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B.”



Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de op lokale schaal en op stedelijk niveau als het gaat om de hoofdroutes . Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma’s op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes

En routes van en naar:

- Voorzieningen
- Knooppunten
- Sportaccommodaties
- Rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en naar parken
- Omliggende wijken en buurten

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.



Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

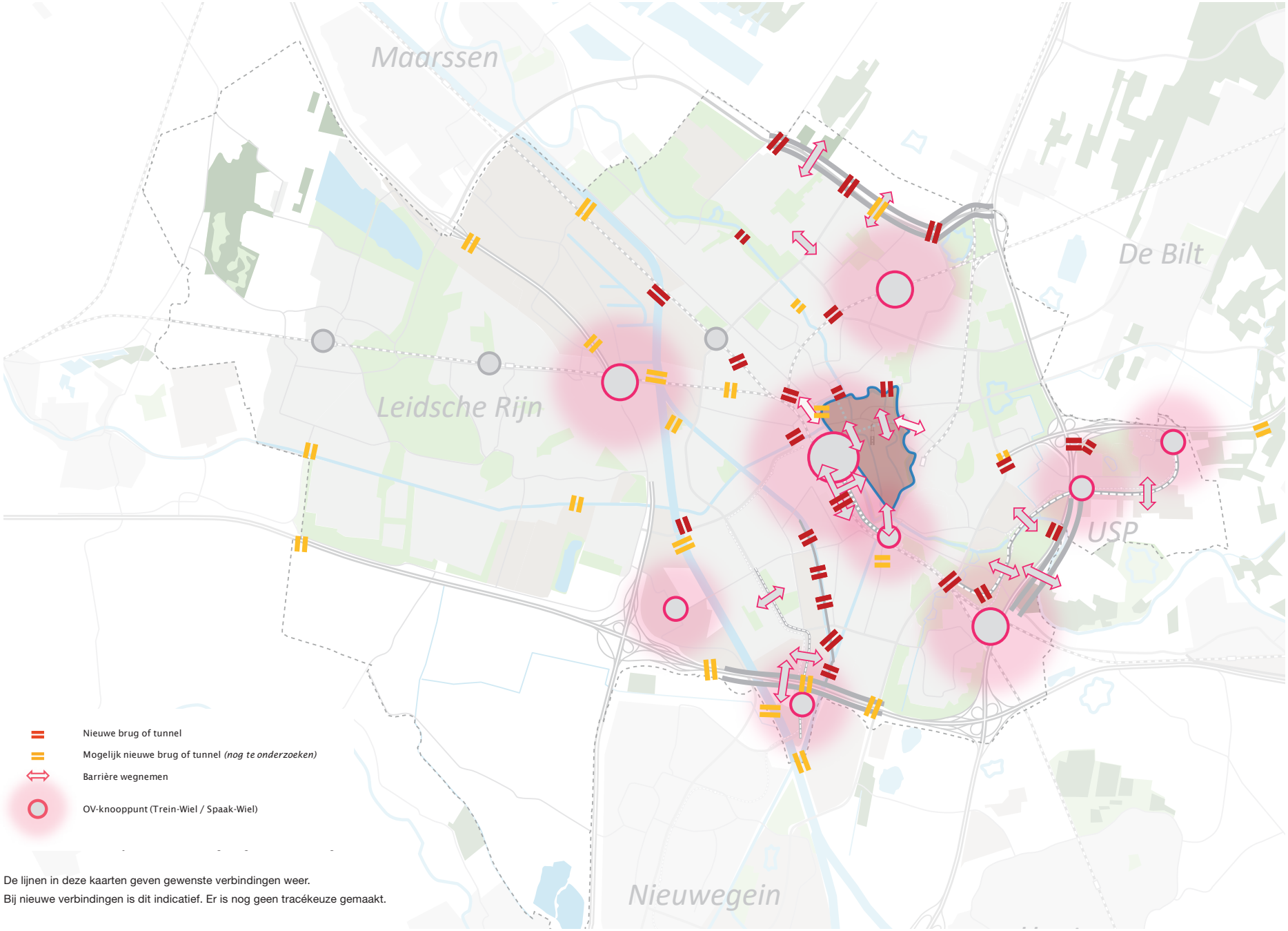
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad.
Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

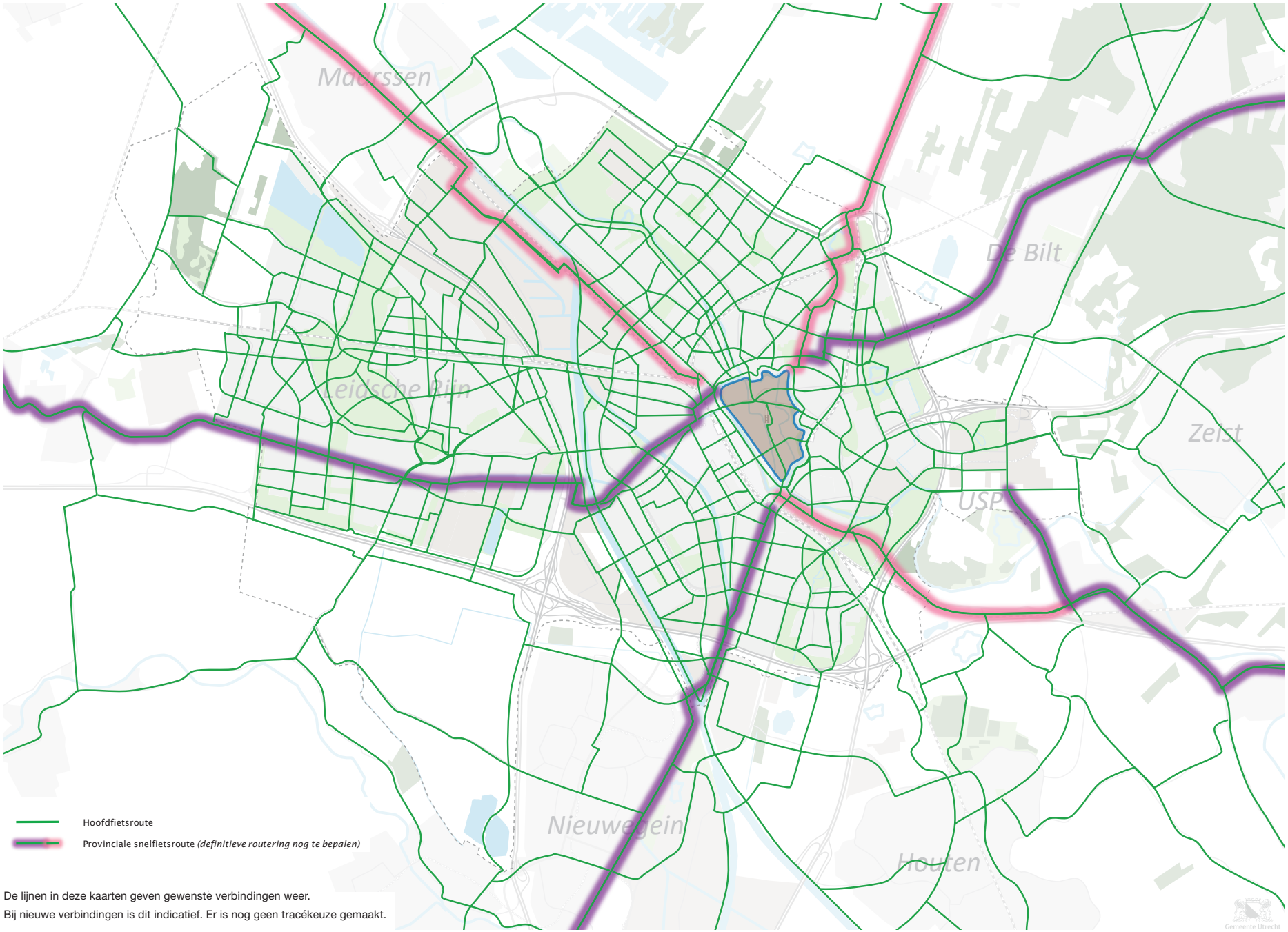
Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer). Het toenemende belang van de rol van de fiets in de mobiliteit wordt door Rijk en regio's erkent in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit toekomstbeeld wordt gewerkt aan landelijke doelstellingen en een nationale investeringsstrategie.





Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Fietsnetwerk 2040

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.

3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspleinen.

4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route ‘om de noord’ via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route ‘om de zuid’ via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.



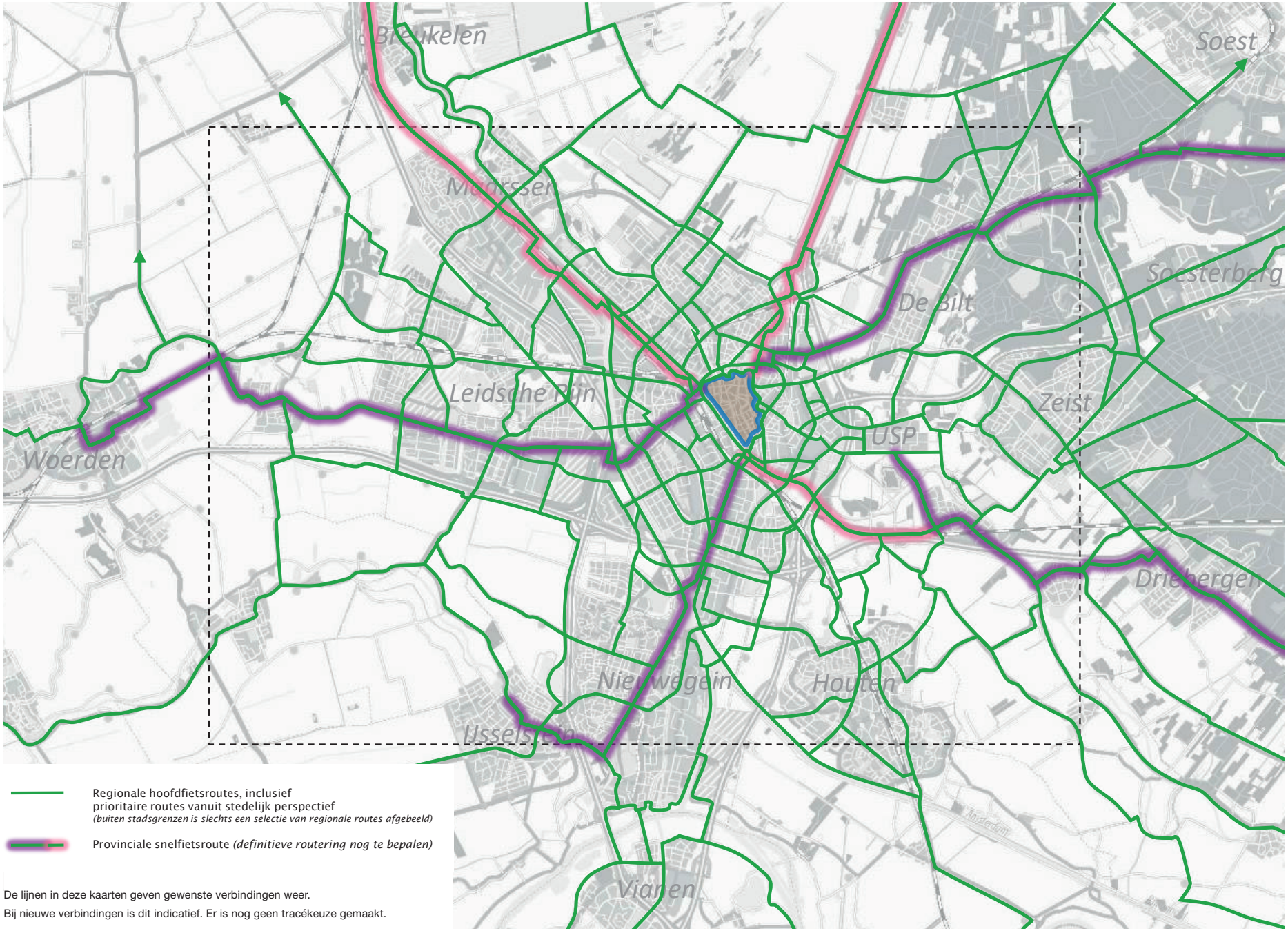
Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug



Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen. De ontwikkeling van het regionale hoofdfietsnetwerk wordt door provincie en gemeenten geactualiseerd en uitgewerkt in een regionaal fietsnetwerkplan.



Regionale hoofdfietsroutes, inclusief
prioritaire routes vanuit stedelijk perspectief
(buiten stadsgrenzen is slechts een selectie van regionale routes afgebeeld)

Provinciale snelfietsroute *(definitieve routering nog te bepalen)*

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Regionaal fietsnetwerk 2040

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.



Hoofdfietsroute via de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen en sportaccommodaties. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

"Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht."



Sturen op gedrag

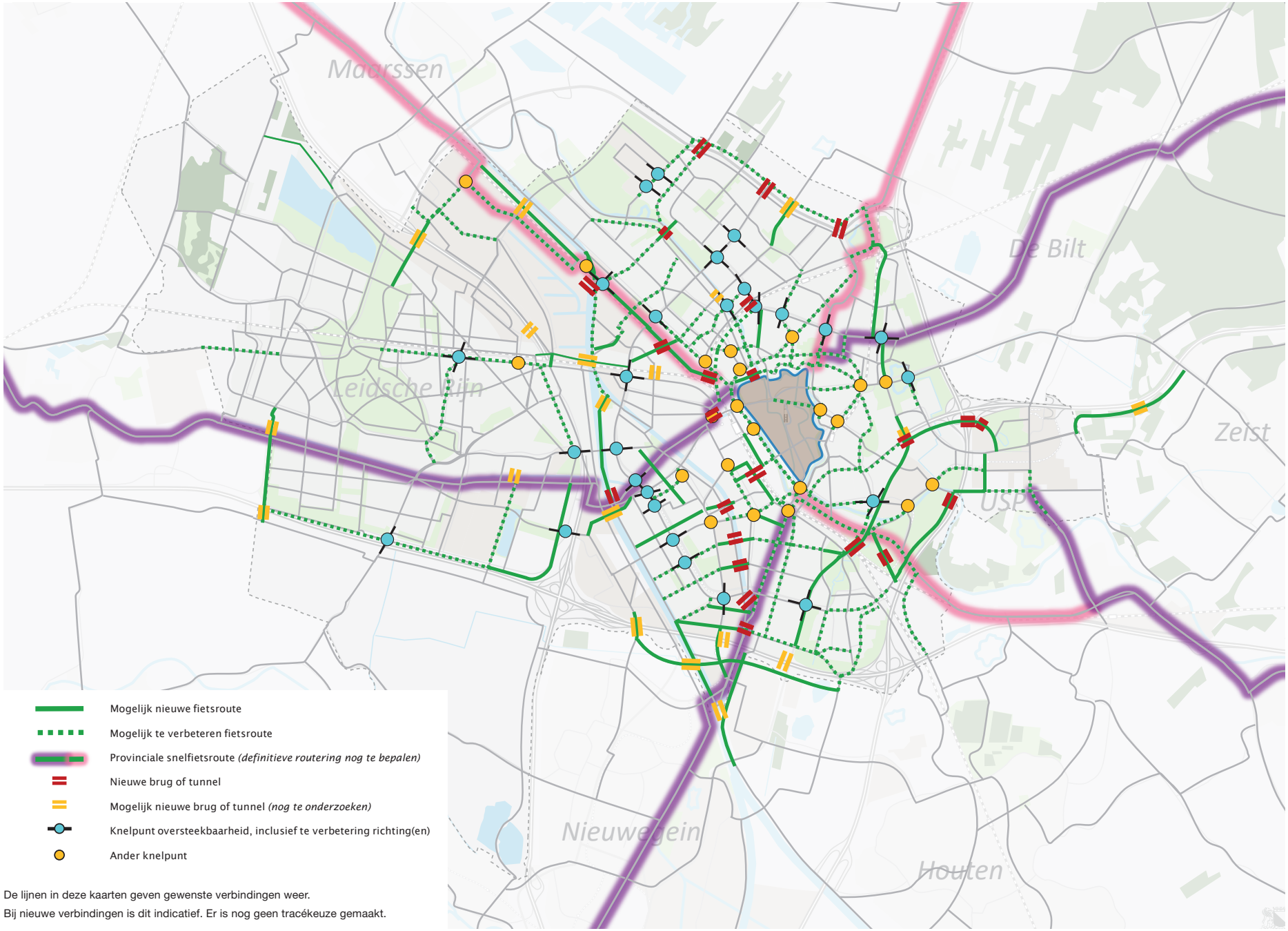
Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.

Inpassing fietsinfrastructuur

Bij het realiseren of aanpassen van fietsinfrastructuur houden we rekening met een goede inpassing in de omgeving en een goede vormgeving met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, voetgangersvoorzieningen, groen, biodiversiteit (flora en fauna), verlichting, belijning aan beide zijden en sociale veiligheid. Asfaltverharding is een goede manier om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ook ten opzichte van andere fietsroutes).

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. ‘om de noord’ via Herenweg – Griftpark - Biltstraat en via de Weerdsingel en ‘om de zuid’ via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangentiele routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofdfietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buiten-stallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings-capaciteit in de omgeving is).
- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woning-bouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.



Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietsersbond

“De Fietsersbond is blij met dit nieuwe mobiliteits-plan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte hoofdfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”



Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

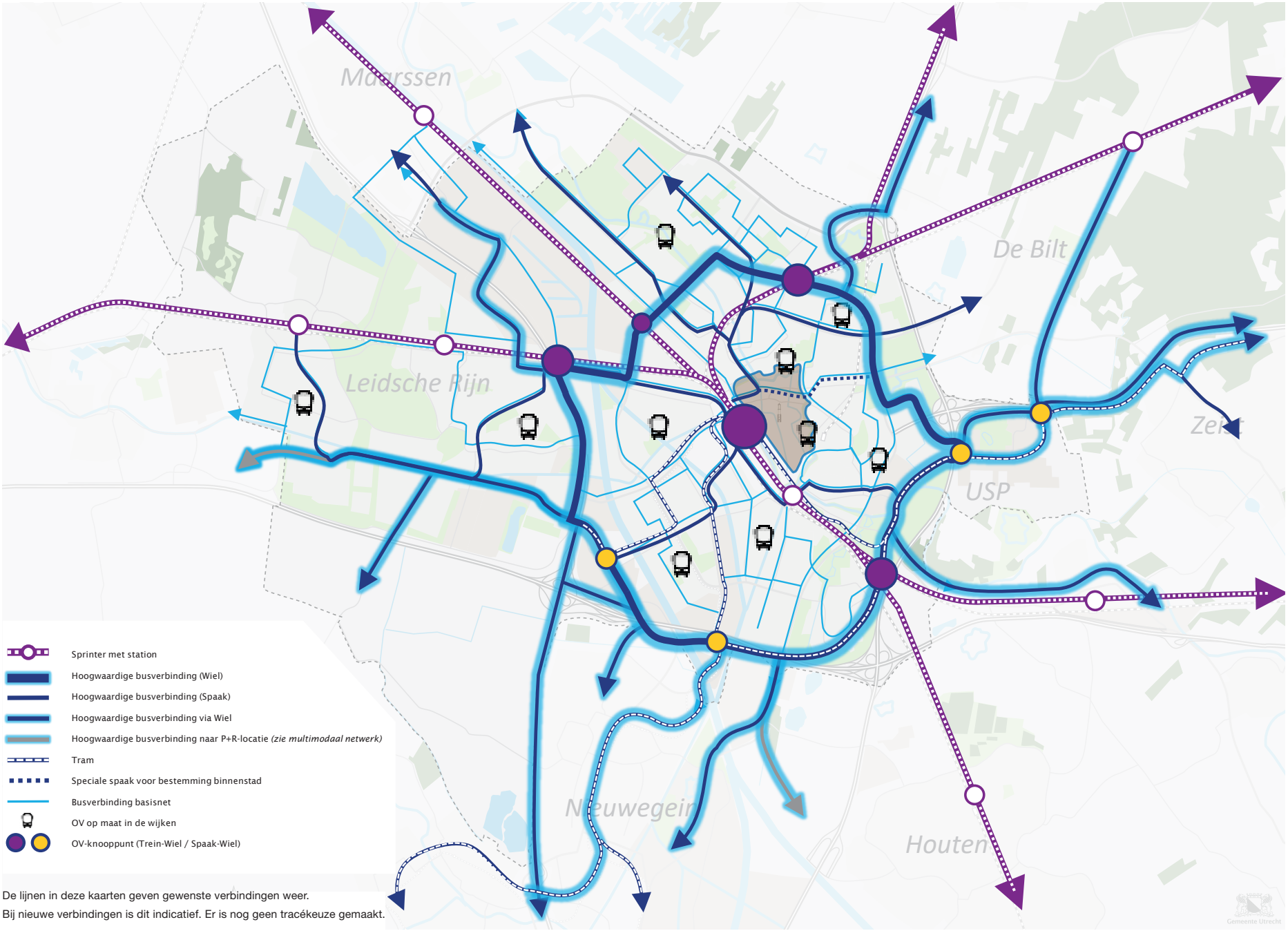
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) Ov-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognoses gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

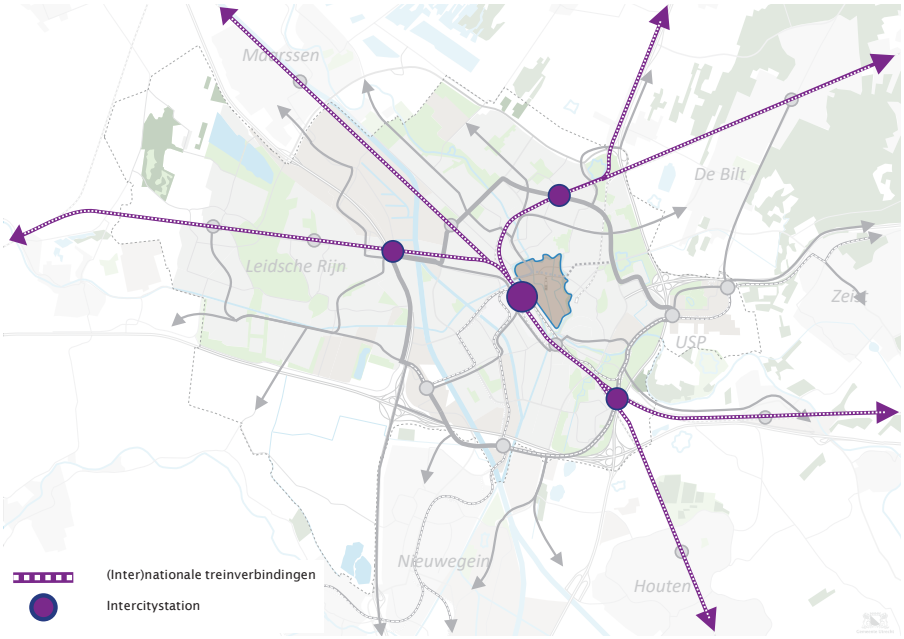
Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk



Tramlijn 22, halte CS Centrumzijde



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief.
Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

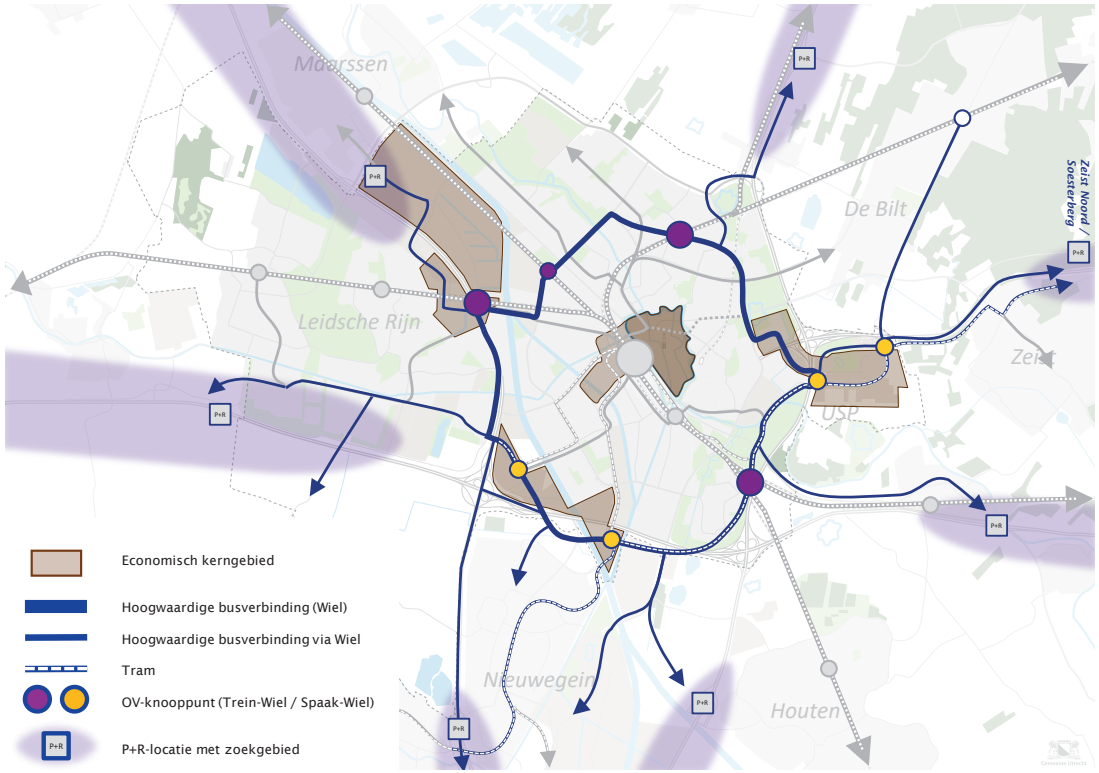
Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.
We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio.Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouw-werkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.



Station Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen. Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).



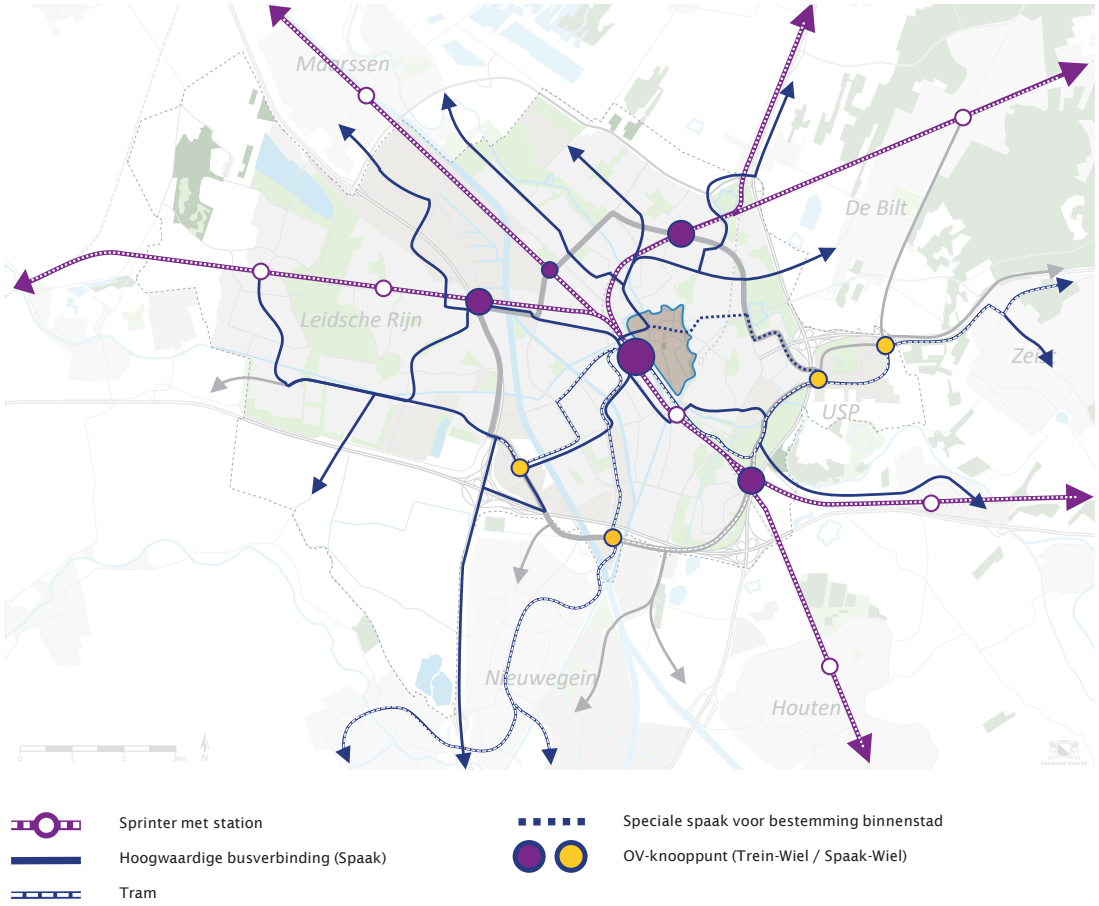
Station Utrecht Lunetten

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).



Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk.

In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.

Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

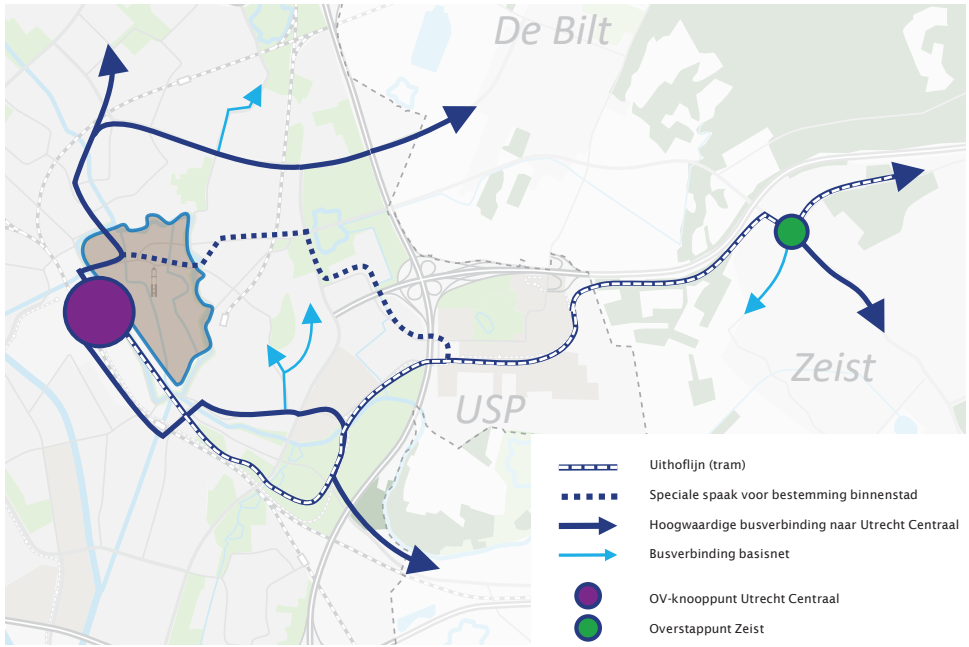
Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers[16] waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels en toegankelijk voor iedereen. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.
Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.



OV-knooppunt Utrecht Science Park

[16] 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen



Huidige situatie binnenstadsas



Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Ook een ondergrondse tramlijn is een variant die onderzocht wordt. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg- Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

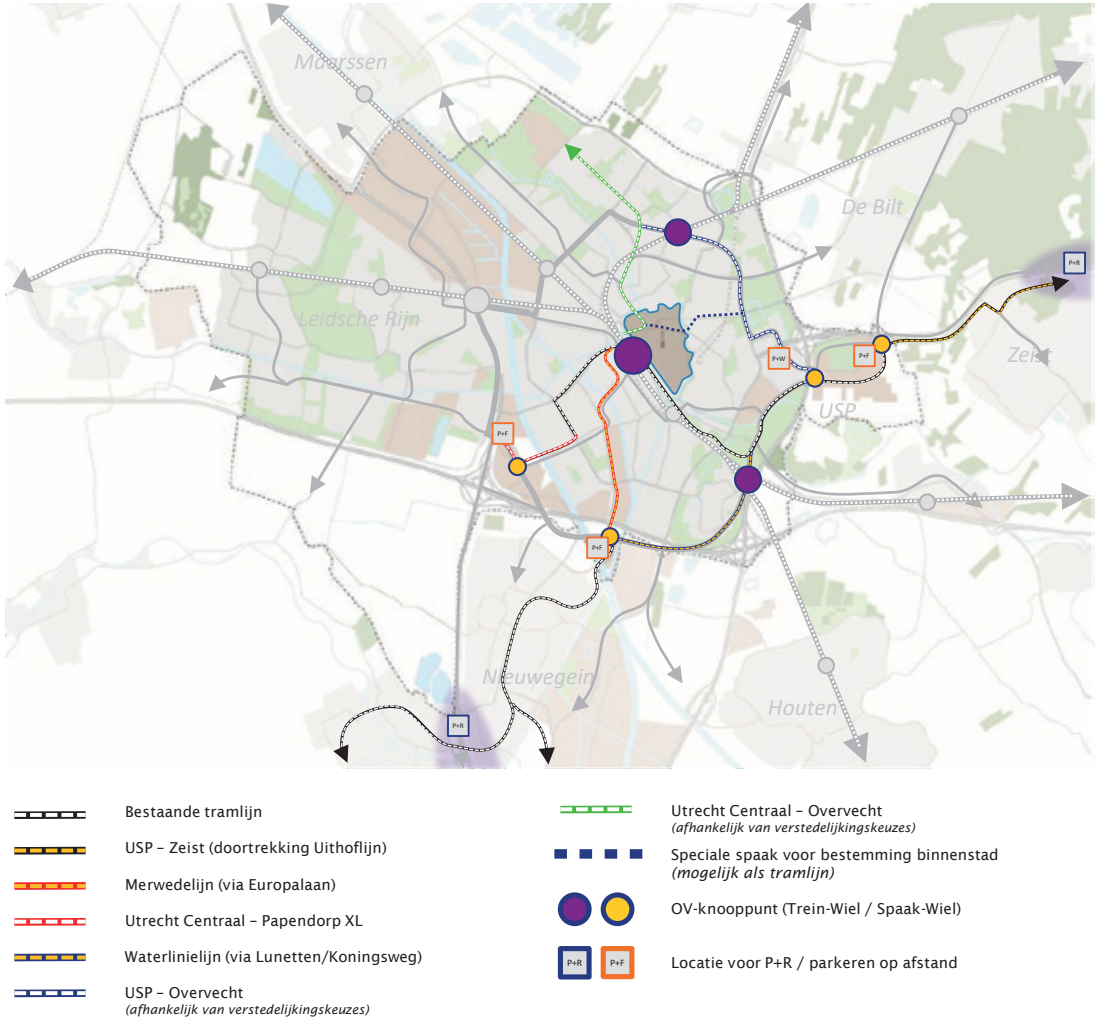
De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoog-stedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteek-baarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrek-kingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een internationale naam voor



Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:

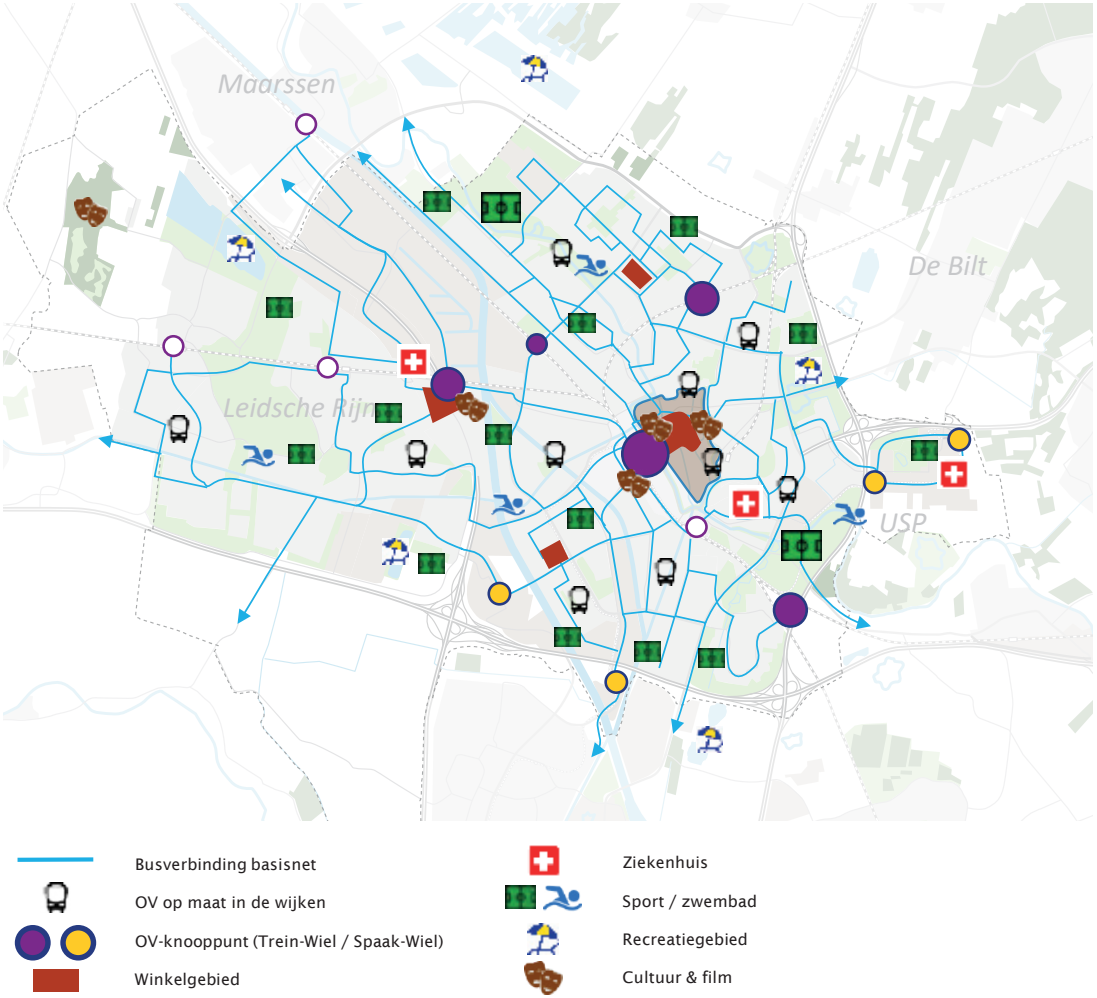


De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Tramnetwerk 2040

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Overvecht en Utrecht Science Park-Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen. Tram over de binnenstadsas is daardoor minder urgent, maar na realisatie van onder andere Merwedelijn en Waterlinielijn een mogelijke doorontwikkeling na 2040. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Basisnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Bij het optimaliseren van het basisnet zoeken we naar slimme routering zodat overstappen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.



Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



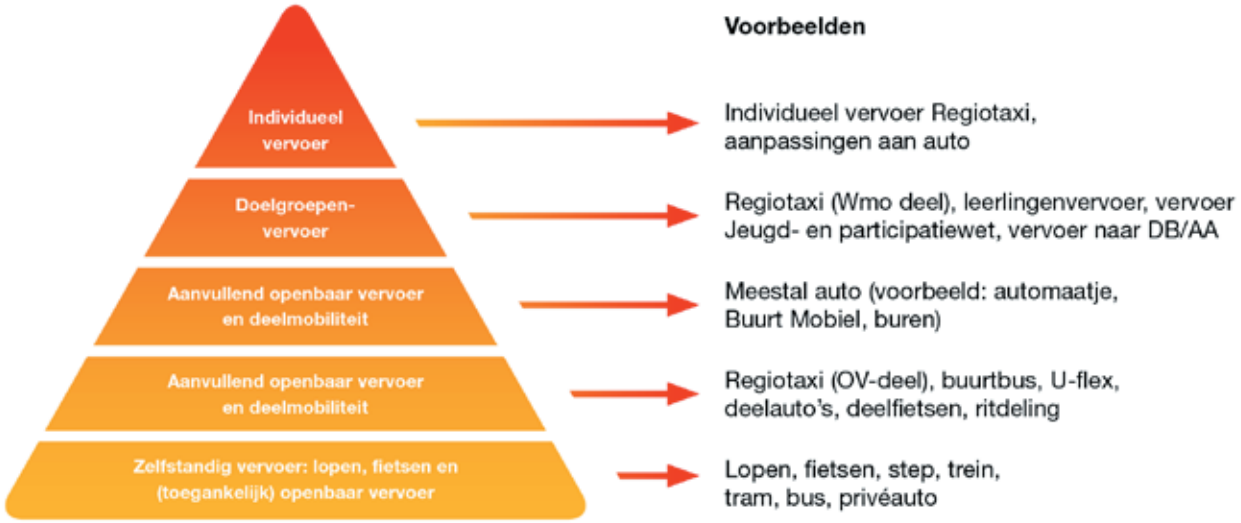
Tramverbinding (Almada, Portugal)

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. We willen dan ook invulling geven aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

Verschillende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt. Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto`s achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.



Tramlijn 22, Koningsweg

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

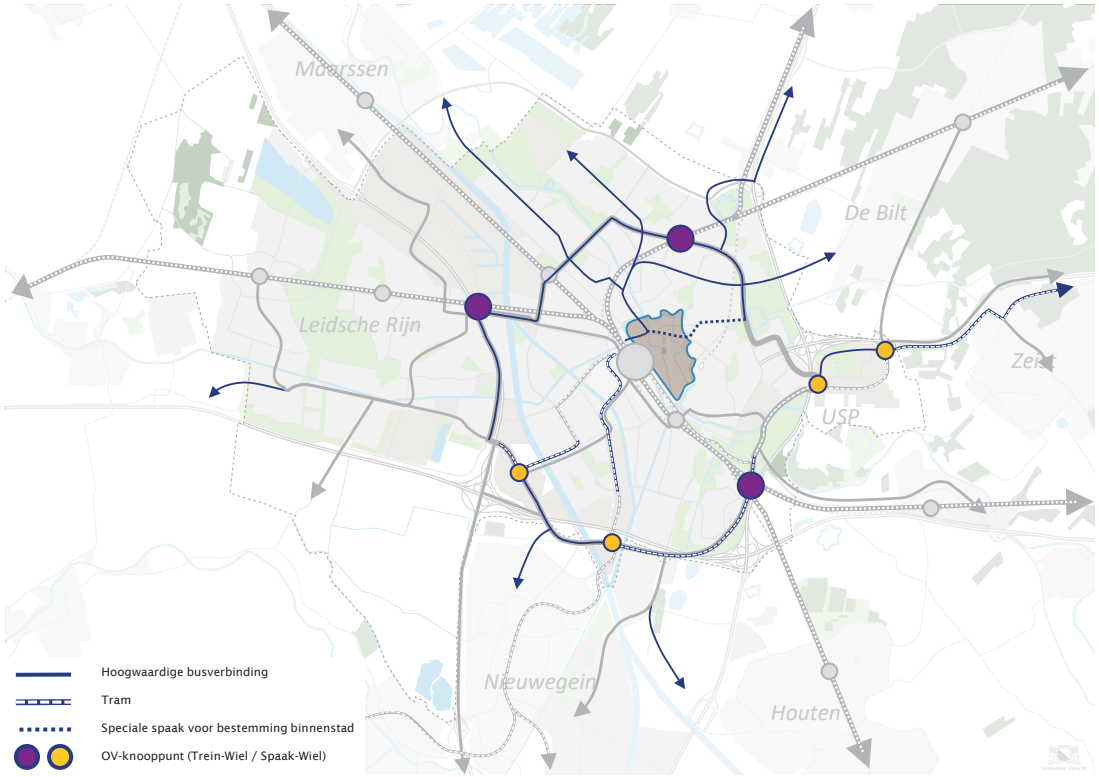
Overal in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.



Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knooppunten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
  - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans
  - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
  - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
  - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
  - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
  - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
  - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromings-maatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.



Hoogwaardige busverbinding Transwijk

6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig

Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

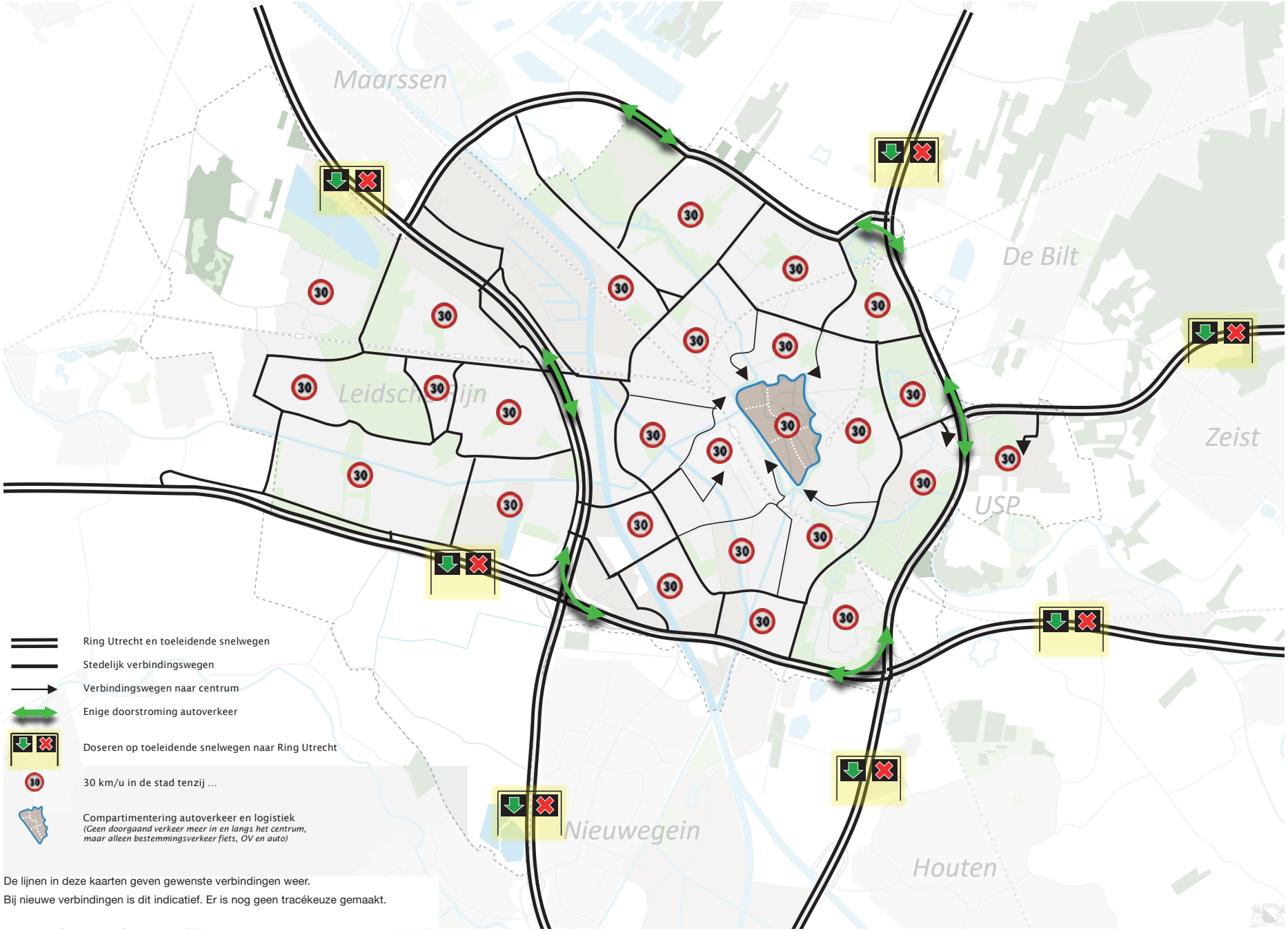


Stadsboulevard ‘t Goylaan

Niet meer auto’s in de stad dan dat de stad aan kan

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto’s die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto’s per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming.

Inzet op de NRU

De gemeente zet in op het functioneren van de NRU als onderdeel van de Ring Utrecht. Dit vereist een zodanige doorstroming ('enige doorstroming') dat autoverkeer logischerwijs zo snel mogelijk naar de NRU rijdt en de route via de WSB en via de Kardinaal de Jongweg minder logisch worden. Tevens in de inzet dat de oversteekbaarheid van de NRU verbetert voor voetgangers en fietsers en dat de leefbaarheid in de omgeving verbetert. Welke vormgeving hiervoor nodig is wordt onderzocht in het project NRU.



Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ringzelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken
- Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein
- Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur
- Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed en veilig oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.



Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als f unctie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegen buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2[17], hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

[17] De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.



Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uurmogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR[18]).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken.

[18] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de

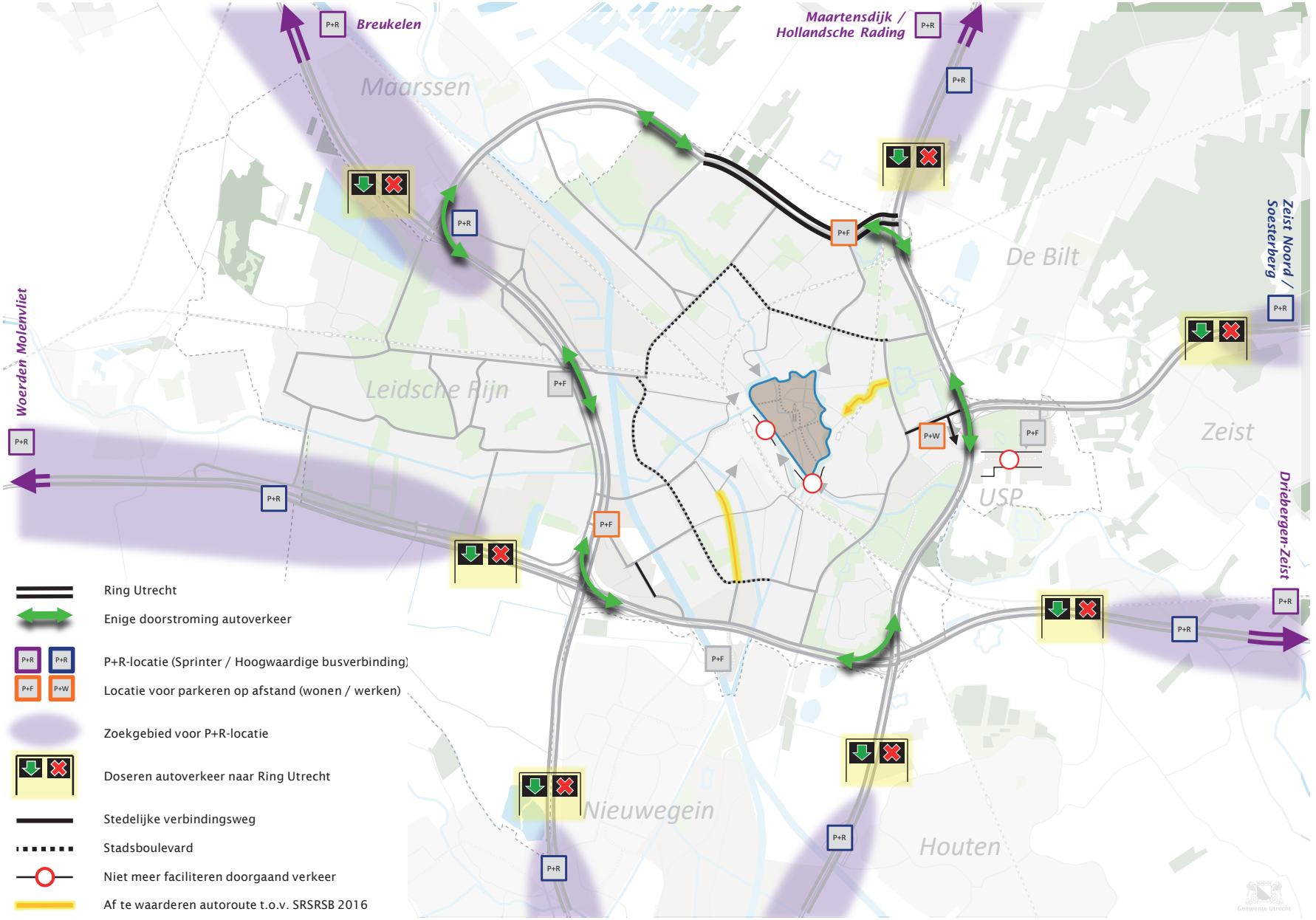


Haga shuttle in Den Haag

kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

- **Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noort-straat-Juliusstraat door herinrichting.**
- **Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.**
- **Transformatie van enkele stedelijke inprikkers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.**
- **Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoorwaardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).**
- **Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.**



Impressie Westelijke Stadsboulevard

6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

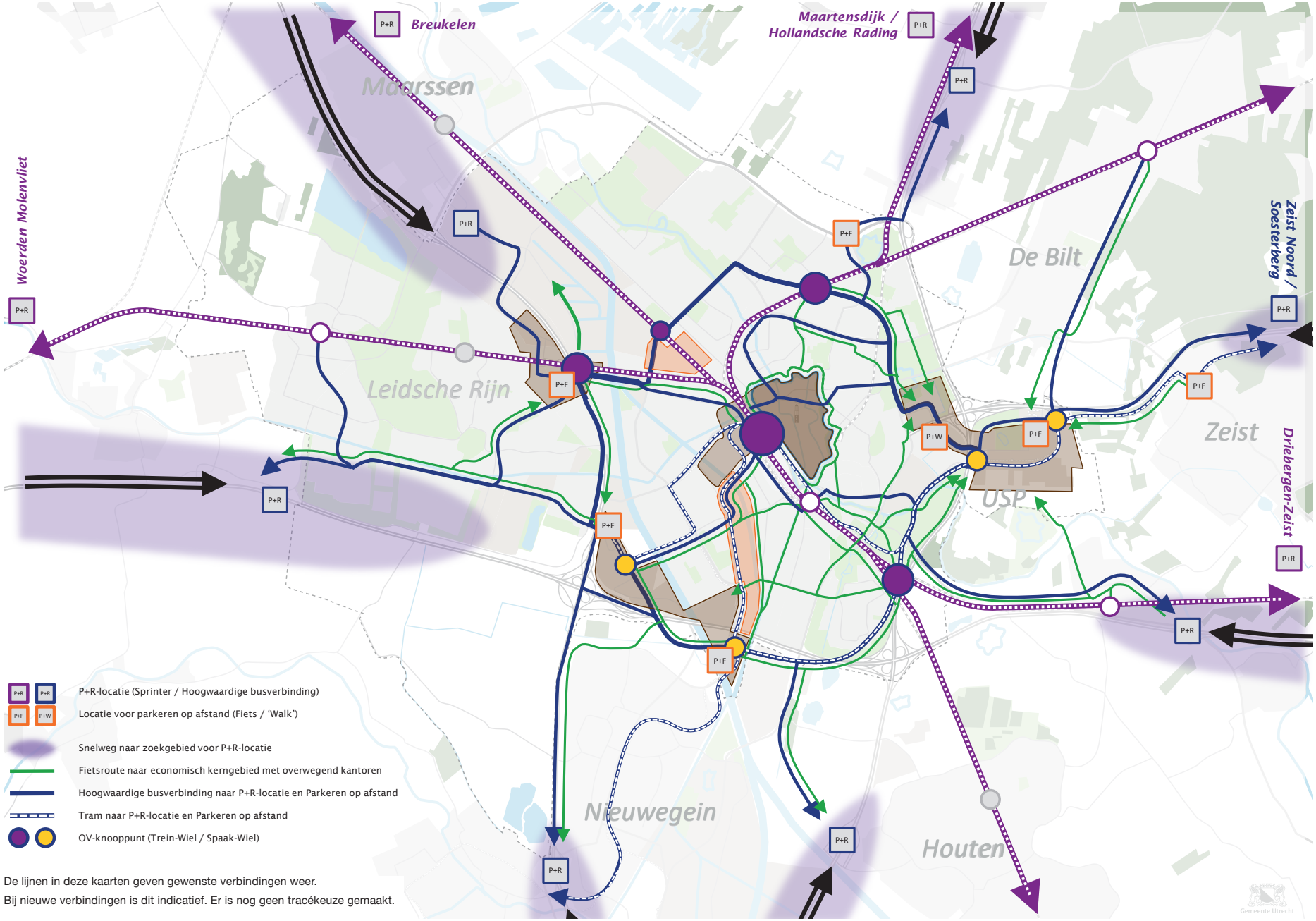
Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.



Peter Leonhart - ANWB

“Mobiliteitshubs zijn een belangrijke randvoorwaarde om de transitie naar een multimodaal en flexibel mobiliteitssysteem te realiseren. Een hub is dus een middel en geen doel op zich. Naast de koppeling met MaaS diensten is het noodzakelijk om aanvullende diensten te leveren in een aantrekkelijke omgeving om succesvol te kunnen zijn.”





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteithet tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiele gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

OV en fiets een slimme combinatie

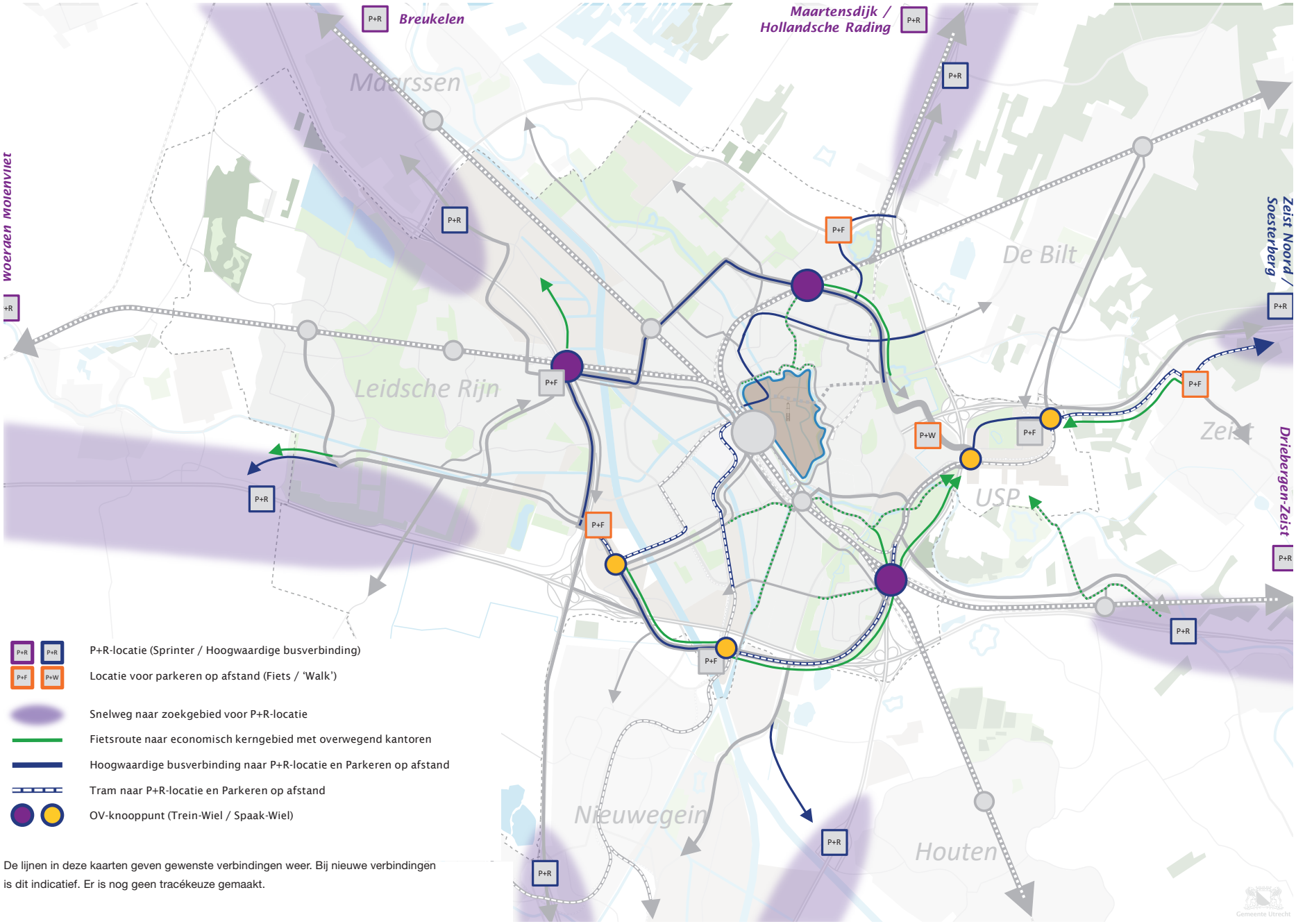
De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallings-capaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis



MaaS app Gaiyo



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

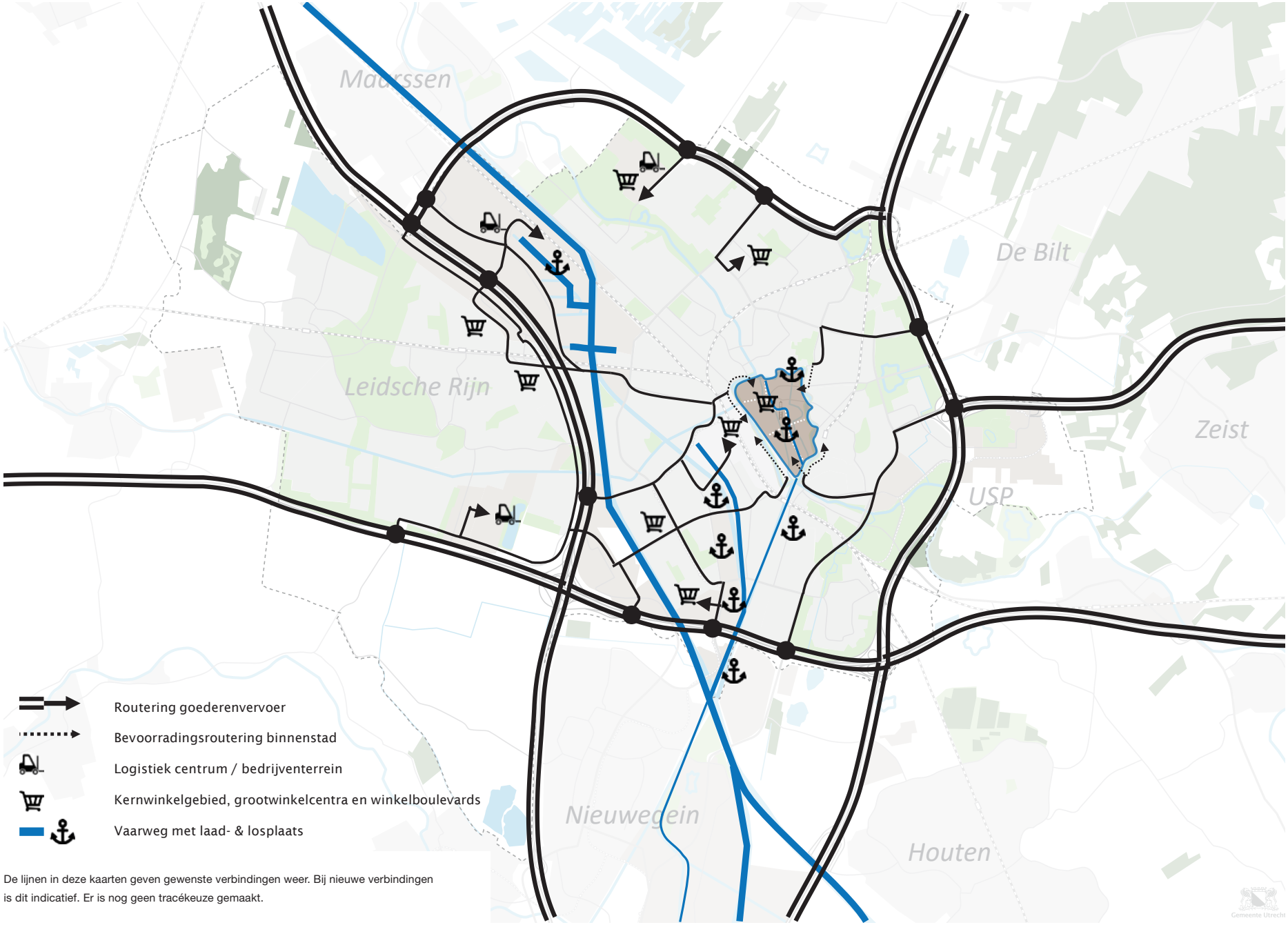
6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.
Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartimenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.



Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:



Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

"Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan."



- Bevoorrading scheiden van andere stromen door inpandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditiestraten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdwinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaantallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stadsniveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met 'stekker' voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaankopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woongebieden van de bevoorradingsstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is hèt multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoegang en een directere aansluiting op de A2.
Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.
Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.



Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.





Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.



Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen ‘in de wijk’ (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”



Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijnsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)-ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusdriehoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.



Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. De invoering van betaald parkeren draagt echter ook bij aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom Transferia is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de transferia leeg blijven staan.



Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en mensen met een beperking. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefde aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)



Fietsenstalling Stationsplein





Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk ‘Slim sturen’ maken we deze keuzes.



Sturen op autoverkeer bij toegang ‘t Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).
2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.



Adriaen van Ostadelaan (heringericht in 2016)



Verkeersdrukte ‘t Goyplein

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerk-effecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om veilig over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR[19] nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een randvoorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijkheden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen) tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

[19] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

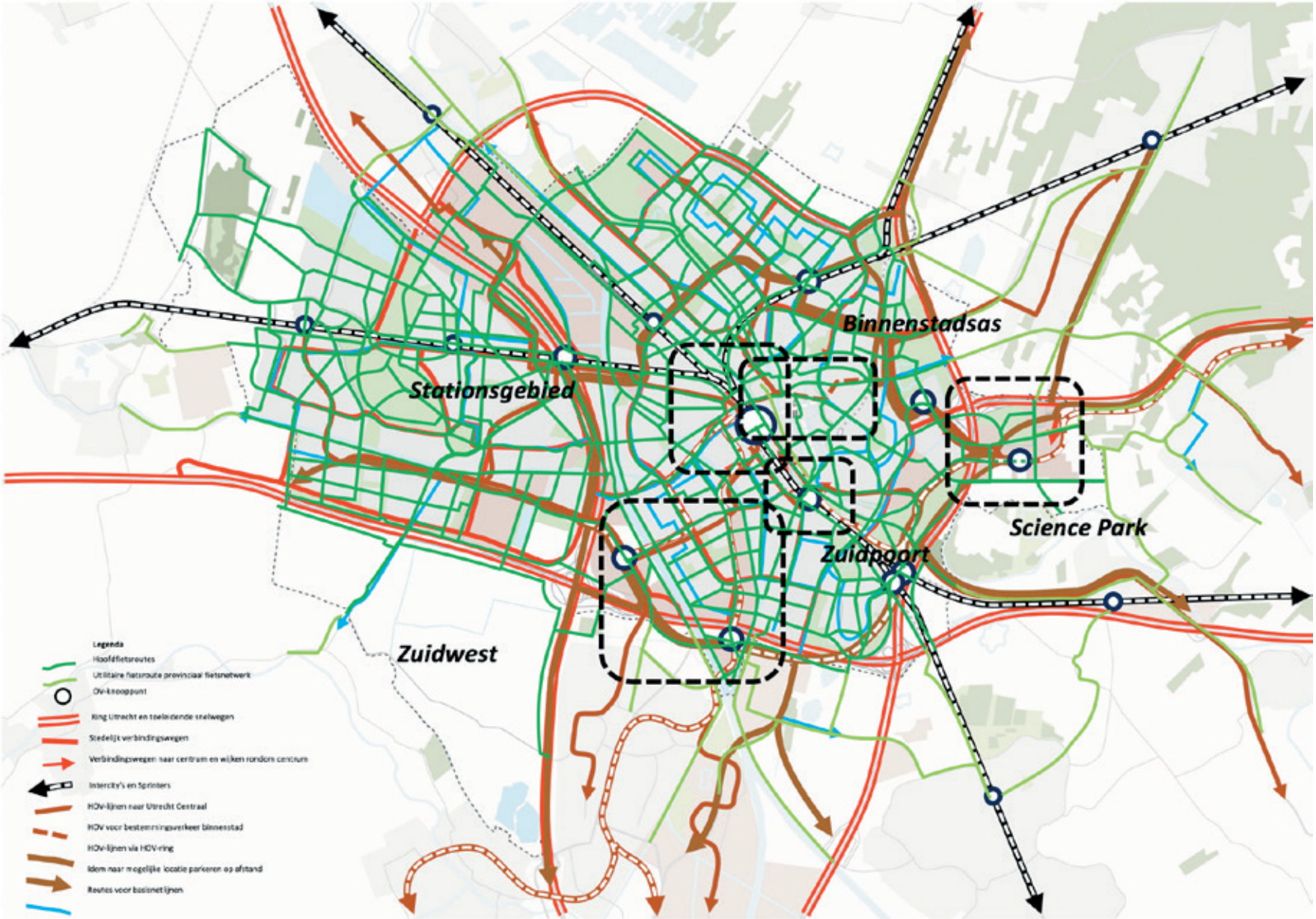
B-zone:
- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

C-zone:
- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/ Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.
Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijnsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

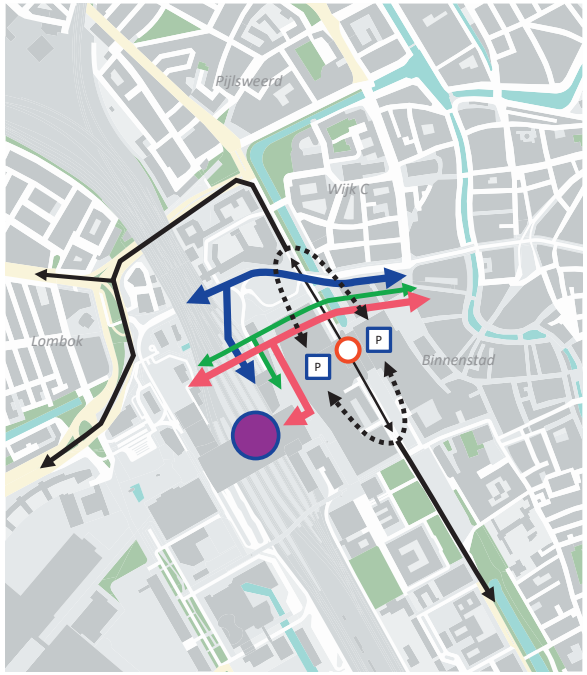
Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.



Fietsstraat Karel Doormanlaan

Stationsgebied-Oost



- OV-knooppunt Utrecht Centraal
- Looproute
- Hoofdfietsroute
- Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
- Route auto-/vrachtverkeer
- Niet meer faciliteren doorgaand verkeer
- Parkeergarage
- Parkeergarage bereikbaar

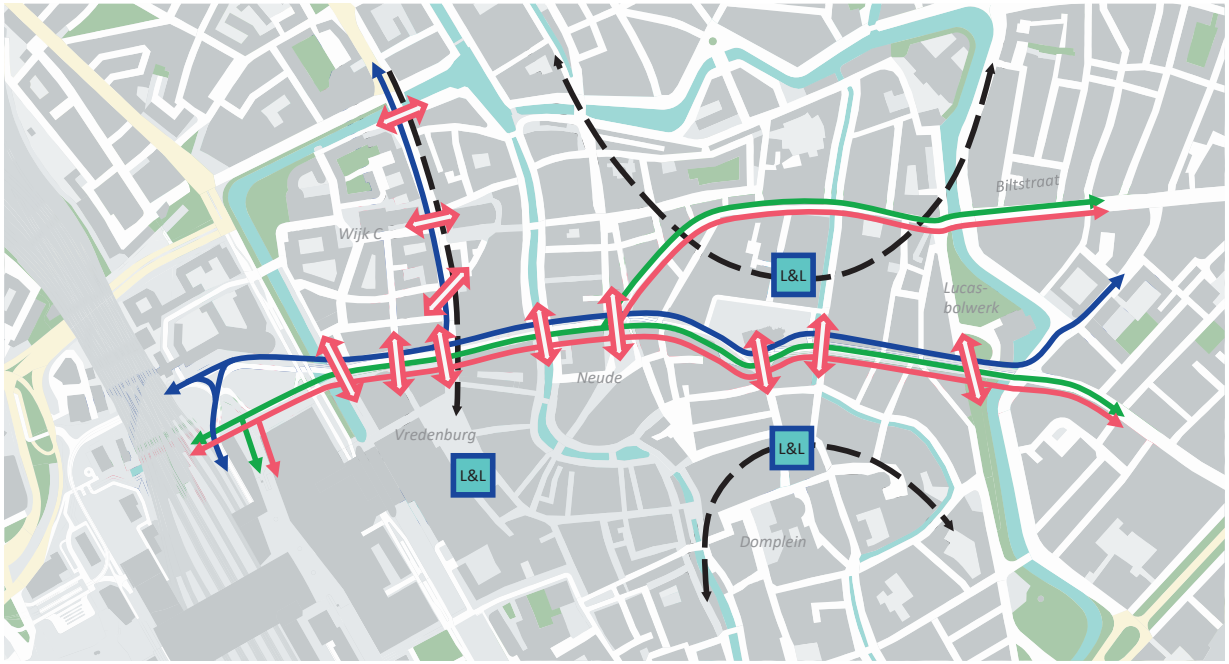
- Opgave: De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

- Oplossing: Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.

- Keuze: Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel her in te richten als fietssingel.

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Binnenstadsas



Verbetering oversteekbaarheid

Looproute

Fietsroute

Openbaar vervoer verbinding, tevens route zwaar vrachtverkeer

Route auto-/vrachtverkeer (licht/middelzwaar)

L&L Laden en lossen

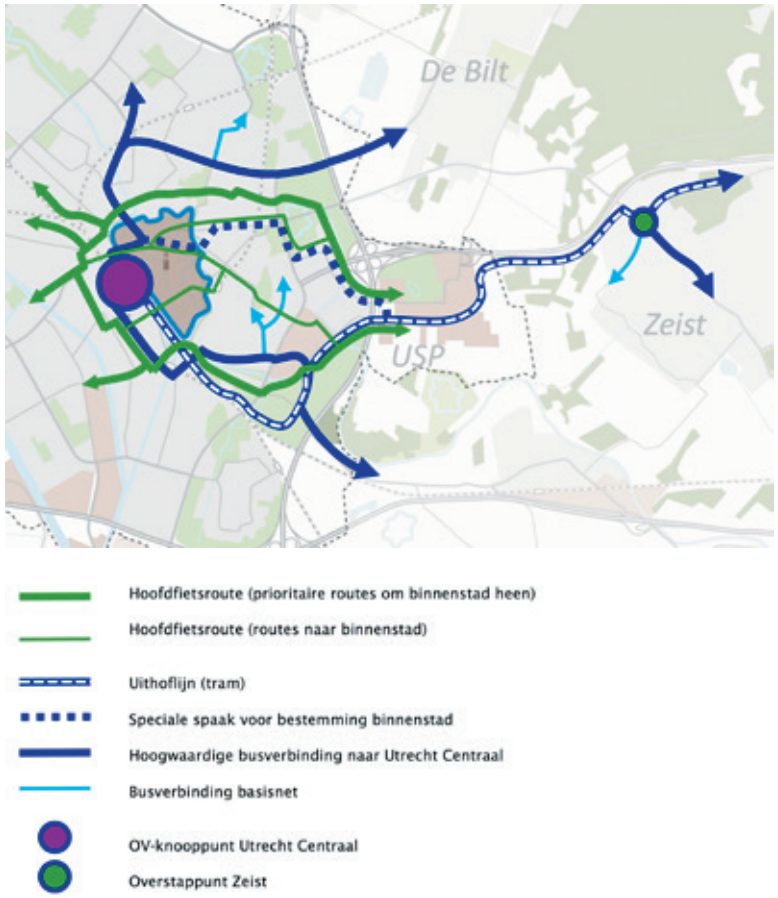
De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.



Janskerkhof

- Opgave: In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de oversteekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.

- Oplossingen: Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdrukte te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



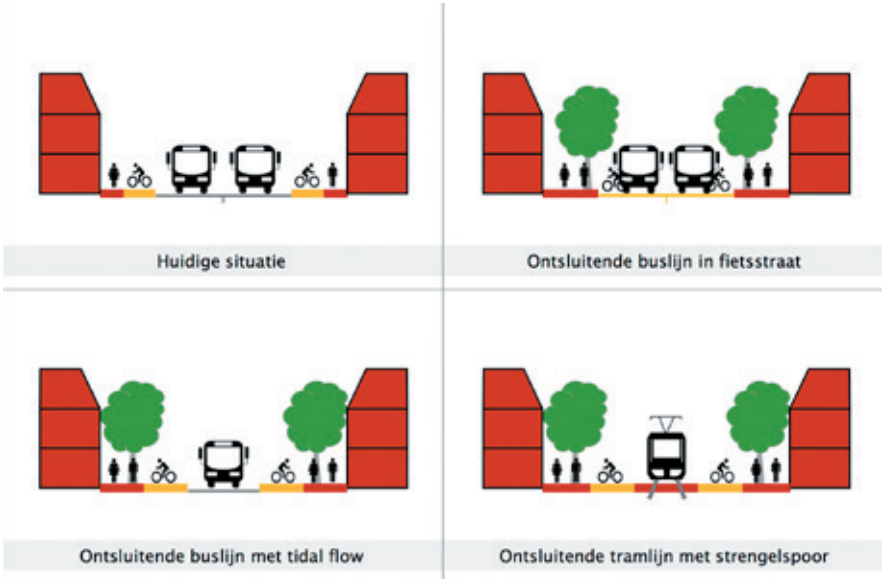
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

- Keuzes: Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
2. Doorgaande fietsers ‘om de noord’ en ‘om de zuid’ om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de ‘binnenstadas’) is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslijn een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

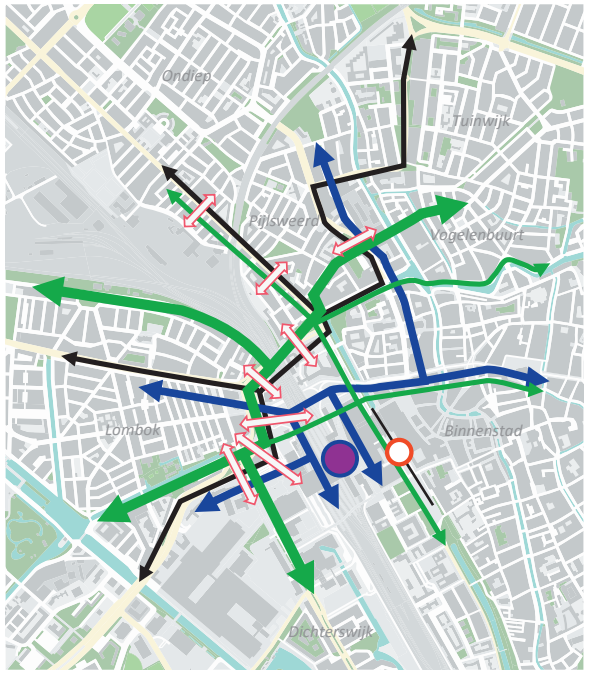
- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.

- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook mensen met een beperking, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.

- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.

- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

Stationsgebied-Noordwest



OV-knooppunt Utrecht Centraal

Verbetering oversteekbaarheid

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Autoverkeer gedoseerd

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets¬vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse¬straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeiende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat - Griftpark (en verder) een belangrijke hoofdfietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).

- Oplossingen: Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofdfietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrekkelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.

- Keuzes: Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.

2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routering, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.

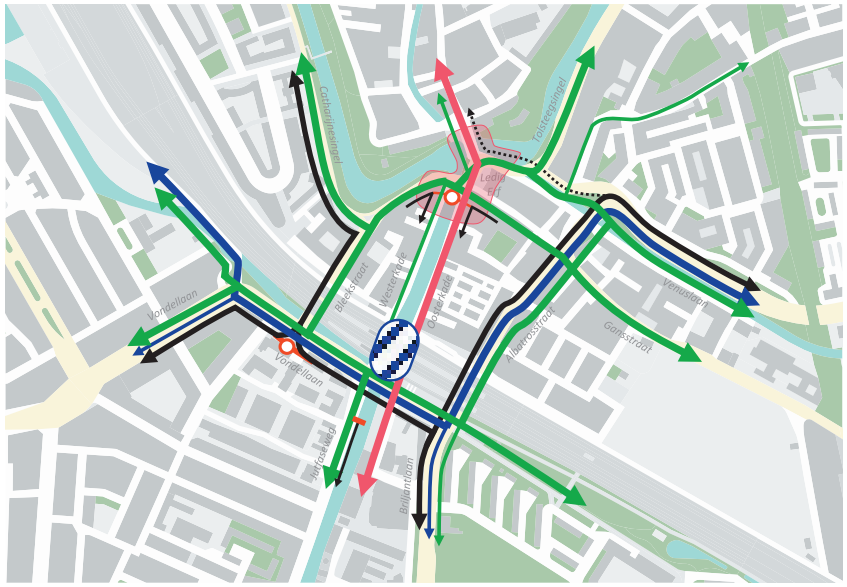
3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.

4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).

5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.

6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



Sprinterstation & tramhalte

Autoluw, alleen bestemmingsverkeer

Looproute

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Route auto-/vrachtverkeer

Bevoorradingsverkeer

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief.
Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad, in de Zuidpoort, komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad (en ook naar Rotsoord) wordt steeds belangrijker en vraagt om een veilige, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes in het gebied langs de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe en vormen belangrijke alternatieve routes voor de routes door de binnenstad. Dit vraagt om goede veilige routes in het gebied in samenhang met ruimte voor de voetganger. Het Ledig Erf vormt hier een centrale en (historisch) belangrijke plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.

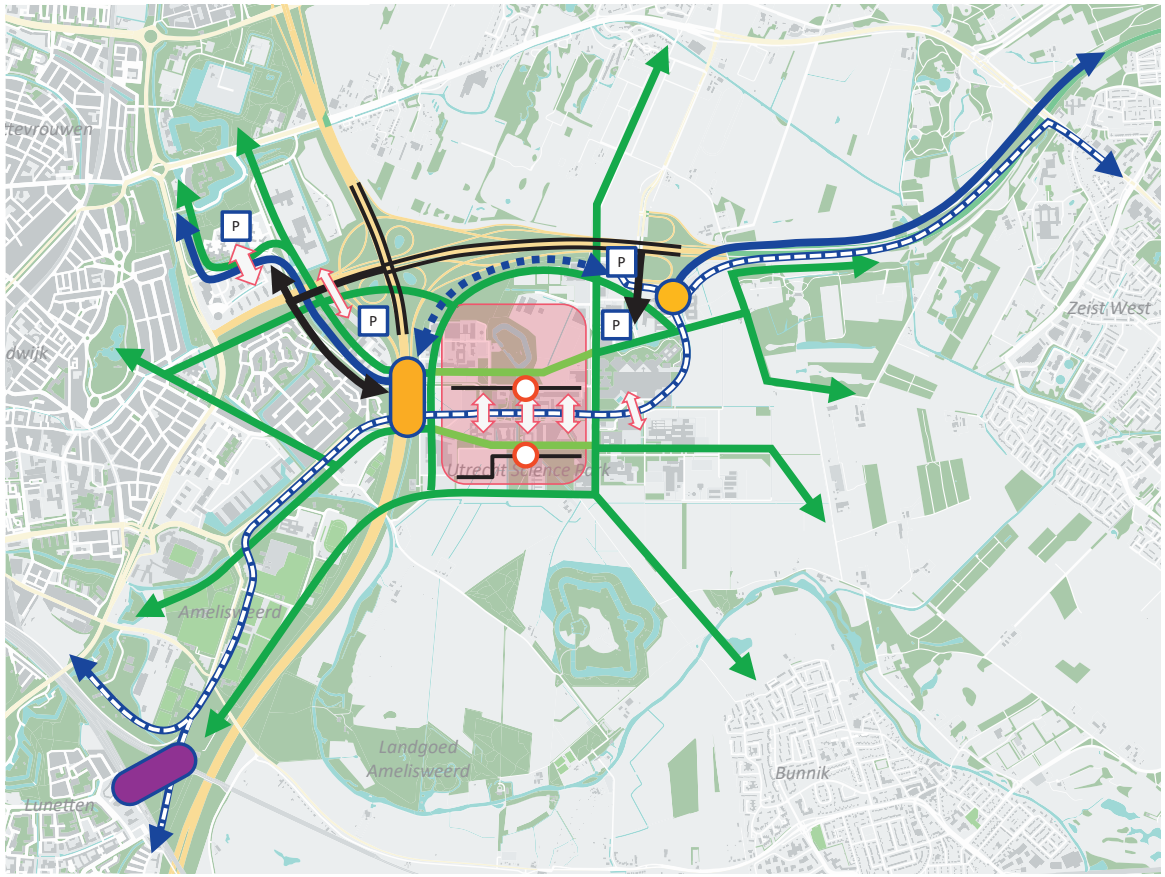
- Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de huidige verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend als invulling van de opgave. Er is op het Ledig Erf onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto veilig een plek te geven. Om fietser en voetganger meer ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Ook voor de rest van het Zuidpoortgebied, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, waarbij we zorgen dat het openbaar vervoer kan doorstromen en de parkeergarage Vaartsche Rijn bereikbaar blijft. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door:
  - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartsche Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
  - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel meer prioriteit te geven bij oversteken en in te richten als fietsstraat of fietssingel en het Ledig Erf tussen de Tolsteegbrug en Vaartsche Rijnbrug als shared space of plein in te richten met veel groen.
  - Autoverkeer naar de Catharijnesingel, dat nu via het Ledig Erf rijdt, te weren en om te leiden via de route Albatrosstraat-Vondellaan-Bleekstraat. Overig doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied wordt omgeleid via de Waterlinieweg. Autoverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade blijft mogelijk. De toegankelijkheid van het Ledig Erf door doelgroepenverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten, te waarborgen door middel van de inzet van intelligente toegangssystemen.
  - Op de kruising Bleekstraat-Vondellaan autoverkeer te verplichten af te slaan naar de Bleekstraat. Hierdoor wordt doorgaand autoverkeer op de route Albatrosstraat – Baden Powellweg- Vondellaan geweerd. De Vondellaan wordt hierdoor veel rustiger en wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de inpassing van groen (bomen e.d.).
  - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV op de route Vondellaan – Albatrosstraat te borgen door het autoverkeer indien nodig (in de spits) te doseren op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV hierbij prioriteit te geven boven het autoverkeer. De verkeersdruk in de Albatrosstraat neemt hierdoor niet toe. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt, voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.
  - Om sluipverkeer als gevolg van de maatregelen te voorkomen is autoverkeer tussen Jutfaseweg en de Vondellaan niet meer mogelijk en wordt op de Gansstraat eenrichtingsverkeer ingesteld indien dat nodig blijkt.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – ‘t Goylaan) zwaarder belast wordt.



Utrecht Science Park



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijnsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

- Oplossingen: Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen collegetijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de r and van het gebied.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
  a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijnsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken omvan oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden.Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking.
  b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale hoofdfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijnsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
  c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inprikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwede-kanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruikt van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeers-problemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europal-aan. De ambitie is dat deze weg beter over-steekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.

- Oplossingen: De ambitie is om de autover-keersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- Keuzes: We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
  - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
  - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
  - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
  - Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.



Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren.
Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.
Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

De gemeente werkt de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV.
Deze vorm van verkeersmanagement ("doseren en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmalaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU.
In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren (fileomvang en

Voorbeeld: Doseren van een route

’t Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van ’t Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van ’t Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij kan passeren. Als de gemeente doseren inzet laten we de weggebruiker ter plekke weten dat er actief wordt gedoseerd vanaf dat punt, zodat de weggebruiker begrijpt waarom hij langer dat nodig lijkt moet wachten.



fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteitsplan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppingen bij werkzaamheden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weergegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze de jaarlijkse (her)programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.



Busstation bij Utrecht Centraal



9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers

2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn (‘ruimte creëren’)

De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.
- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvaste inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn (‘alternatieven op orde in zuidwest’)

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo’n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn (‘alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’)

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretiseren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en autoinfrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, medeoverheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader



Stap 1
Slim bestemmen

A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?

B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?

C Is sprake van een mobiliteit profiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?

d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?

e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?



Stap 2
Anders reizen

F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?

G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?



Stap 3
Netwerken op orde

H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes,een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?

I Is er voldoende fietsstallingscapaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?

J Wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?

K Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?

L Is er sprake van het verbeteren van onderdelenvan het Wiel met Spaken?

M Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?

N Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?

O Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?



Stap 4
Slim parkeren

P Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?

Q Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?



Stap 5
Slim sturen

R Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximum belasting van een weg, bezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid

S Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjaren-programma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investerings-strategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Bijstellen van de programmering gebeurt vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.



Station Utrecht Vaartsche Rijn

9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoor-projecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.



Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.





Kruising Vredenburg



Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- **We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.**
- **Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.**
- **De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurtniveau te trekken.**
- **Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.**

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

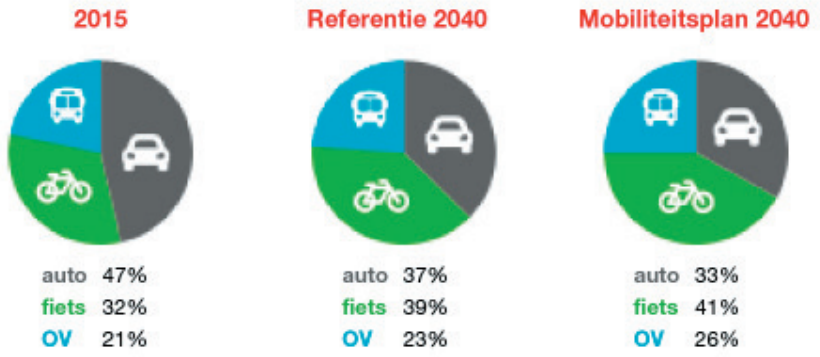
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's[20]. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

[20] WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

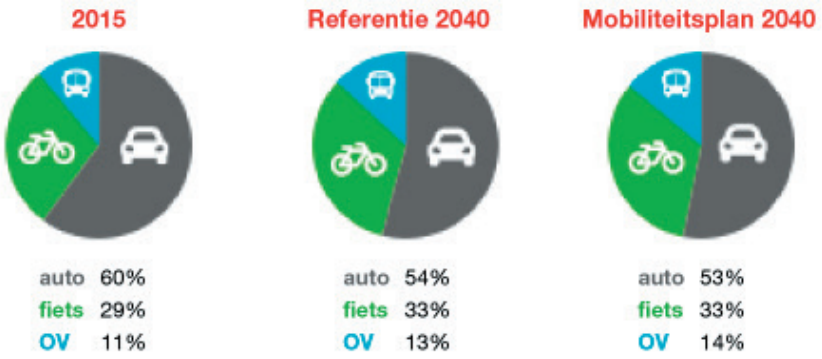
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van ofnaar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%.
De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



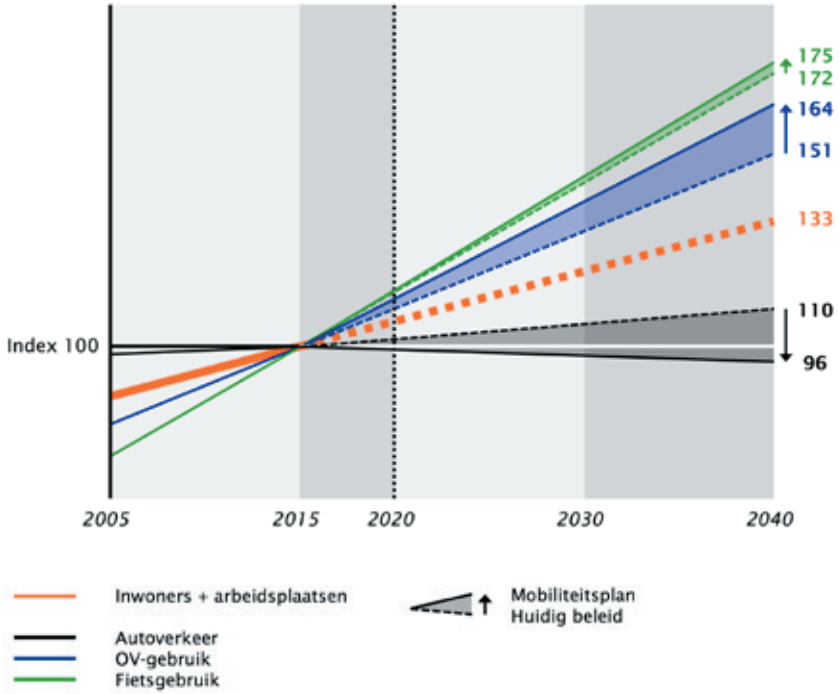
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

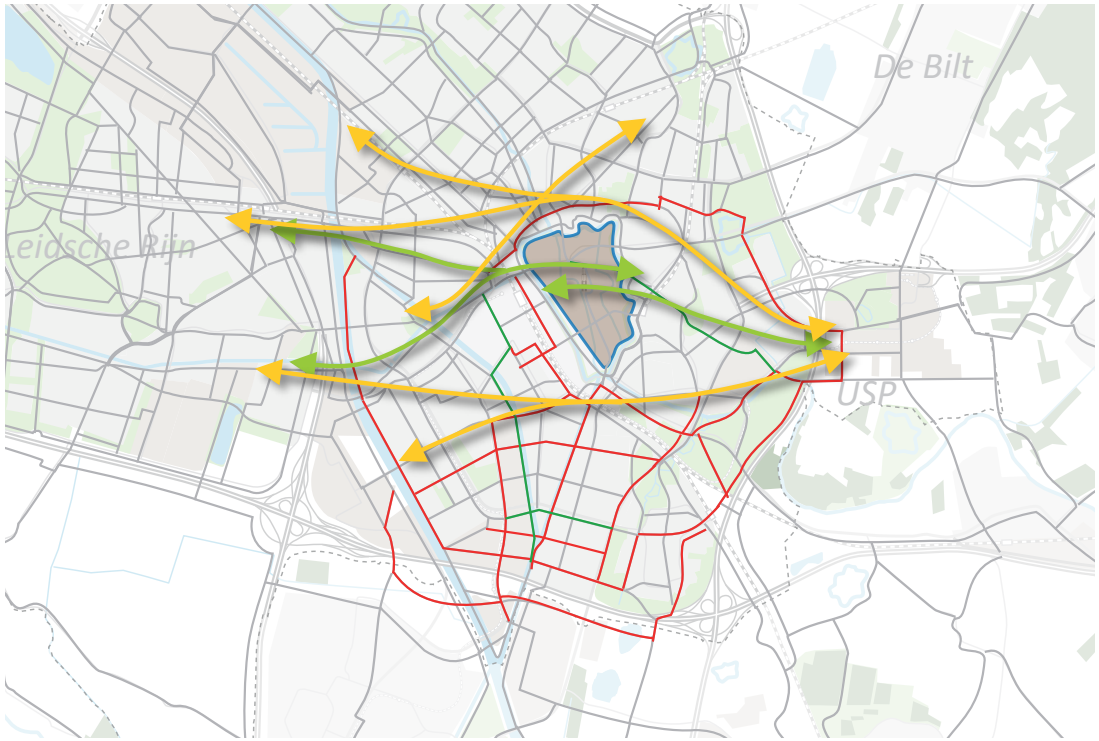
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



Hoofdfietsroute

Toename door gewijzigde routekeuzes

Afname door gewijzigde routekeuzes

Fietsroute logischerwijs door de binnenstad

Fietsroute logischerwijs om de binnenstad (Om de Noord of Om de Zuid)

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

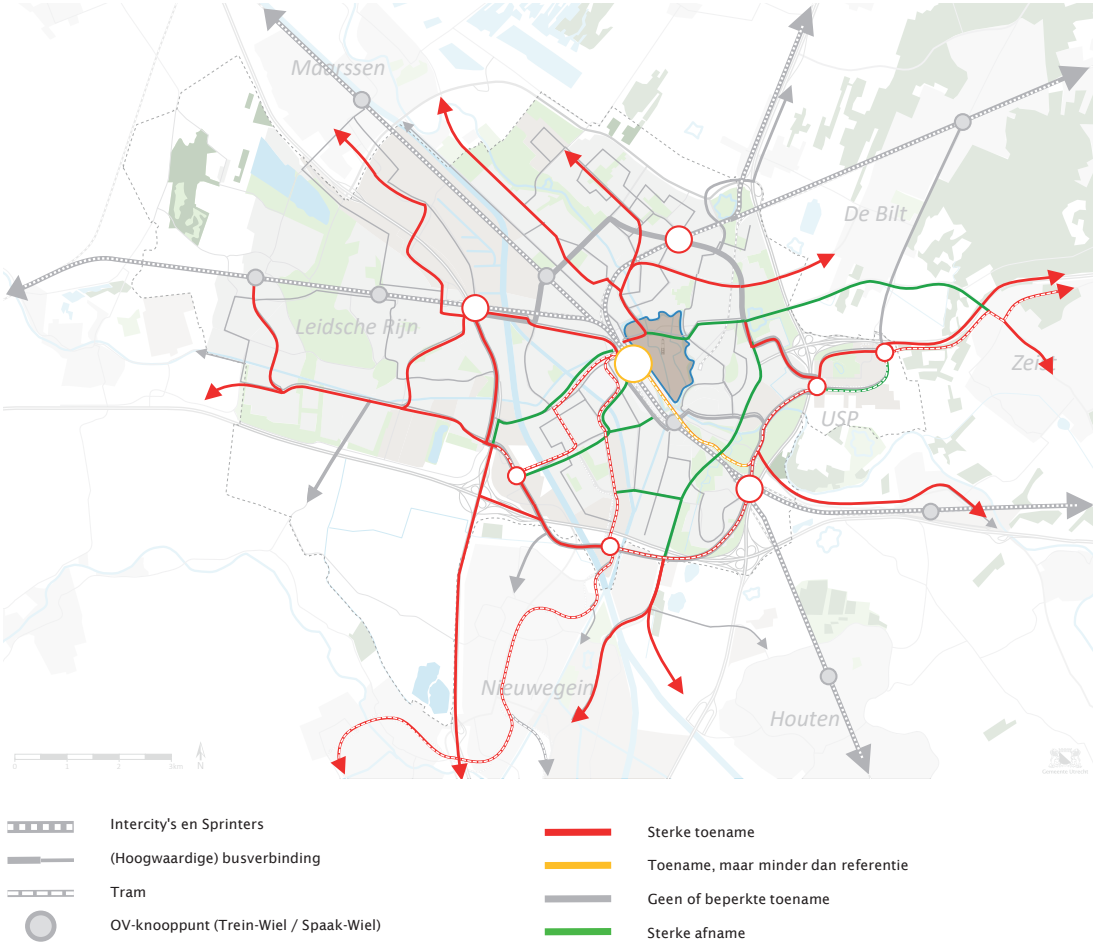
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autogebruik neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stationsgebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum)[21]	11.000	5.000

[21] De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

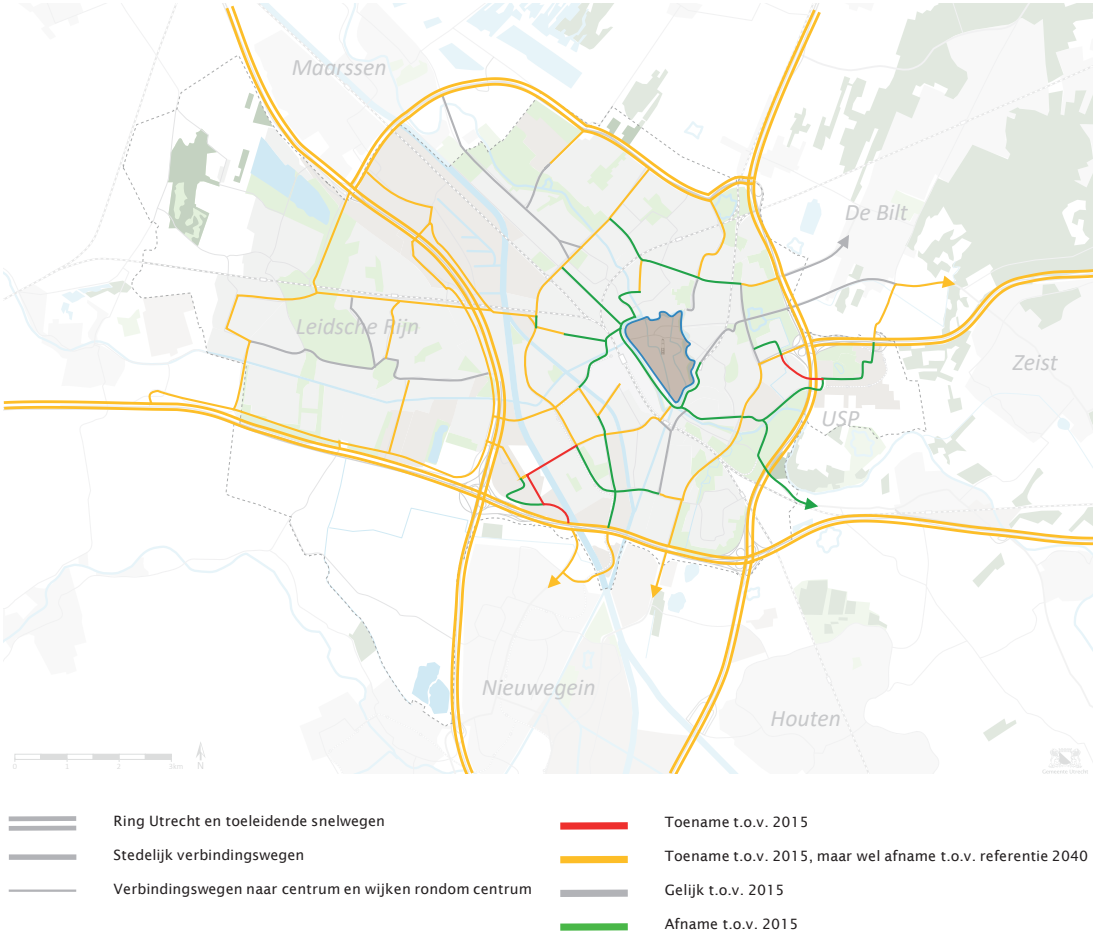
De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder.



Snelweg A12



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

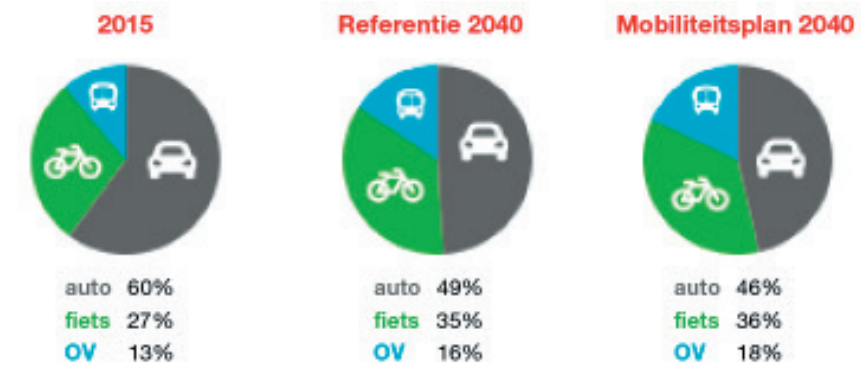
Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO2

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO2 emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040. Door een groter aandeel elektrisch en geen groei van het autoverkeer dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht[22]). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

[22] Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei opgaven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

10.5 Analyse en sturing per stap

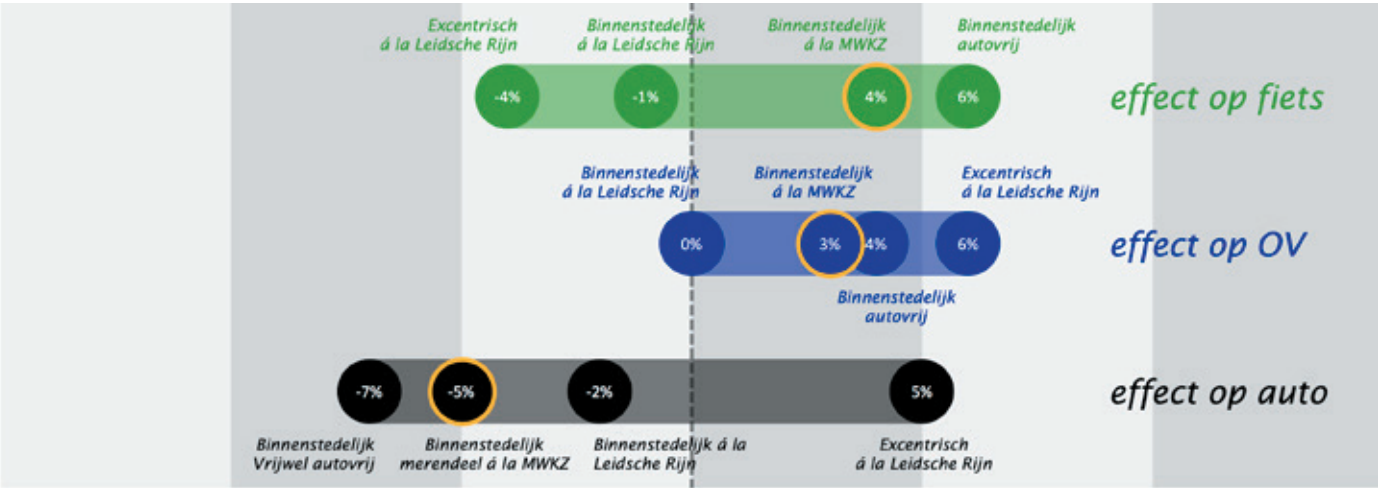
De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.



Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens ROW-normen (á la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (á la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).



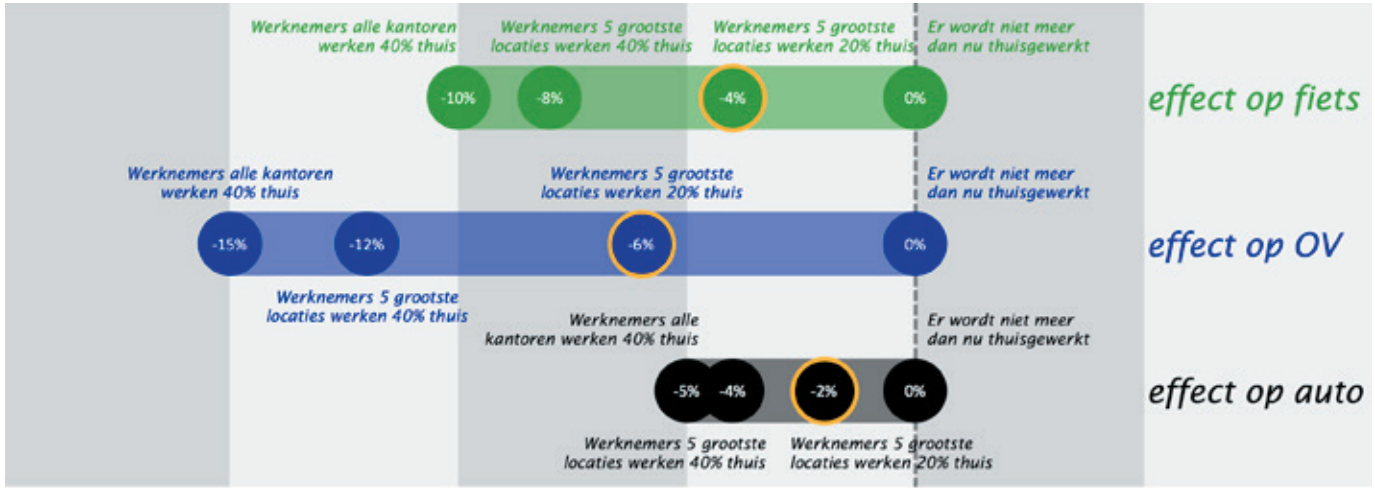
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.



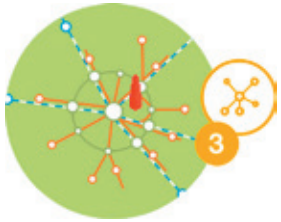
Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- Hoeveel thuiswerken? Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

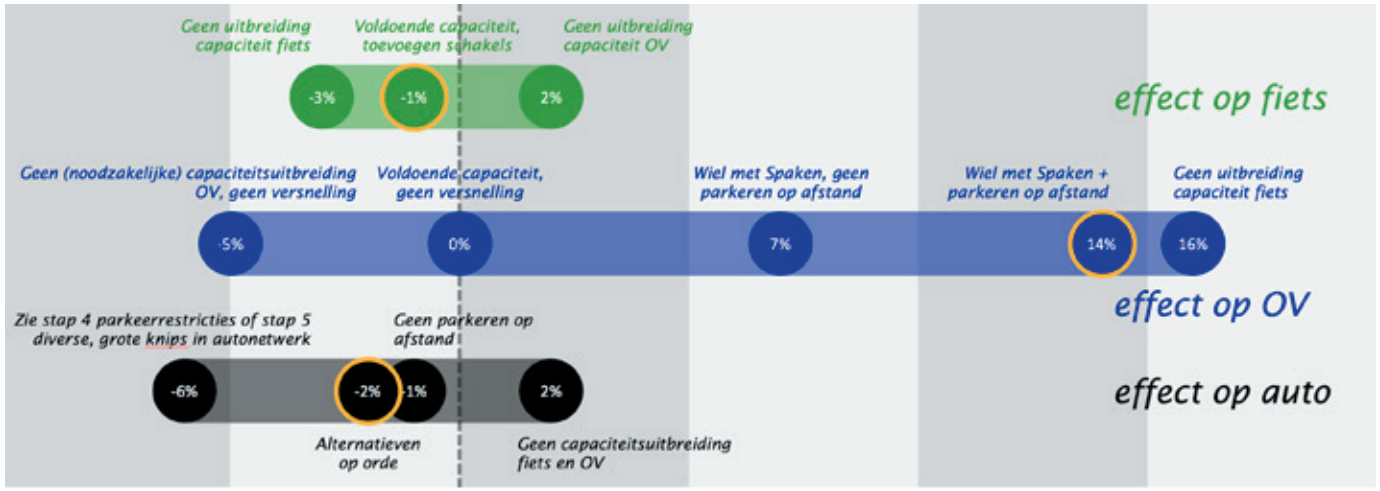


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk: alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.



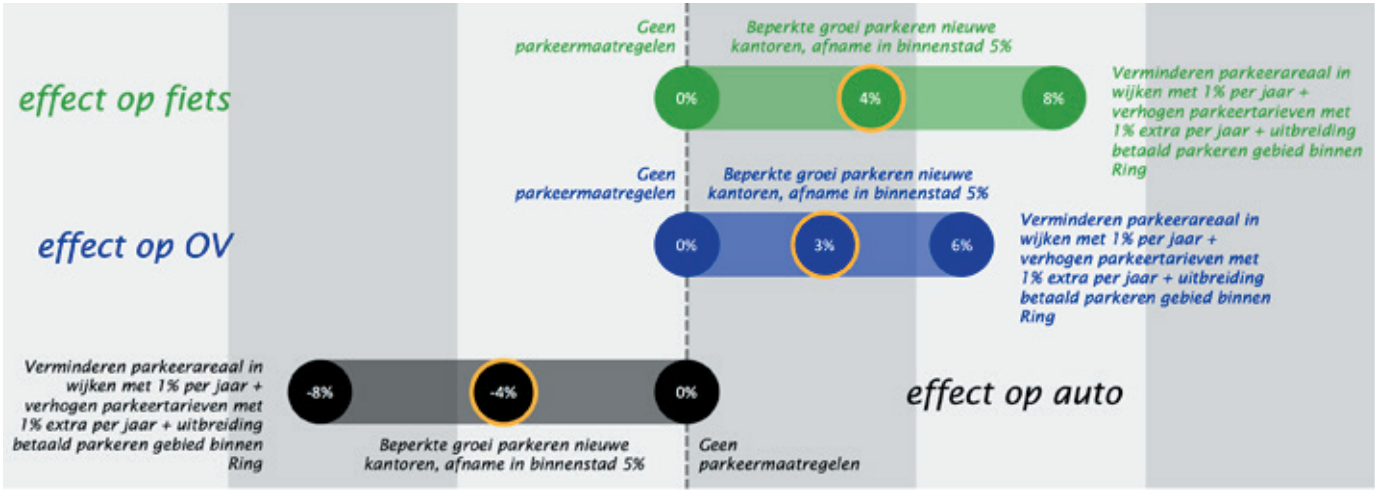
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde



Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



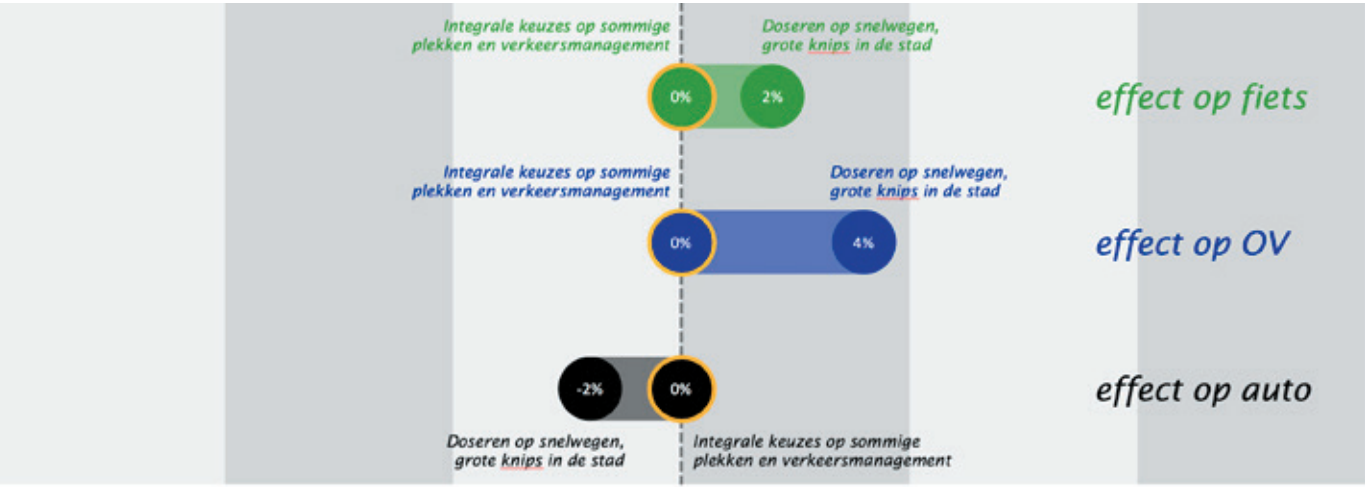
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

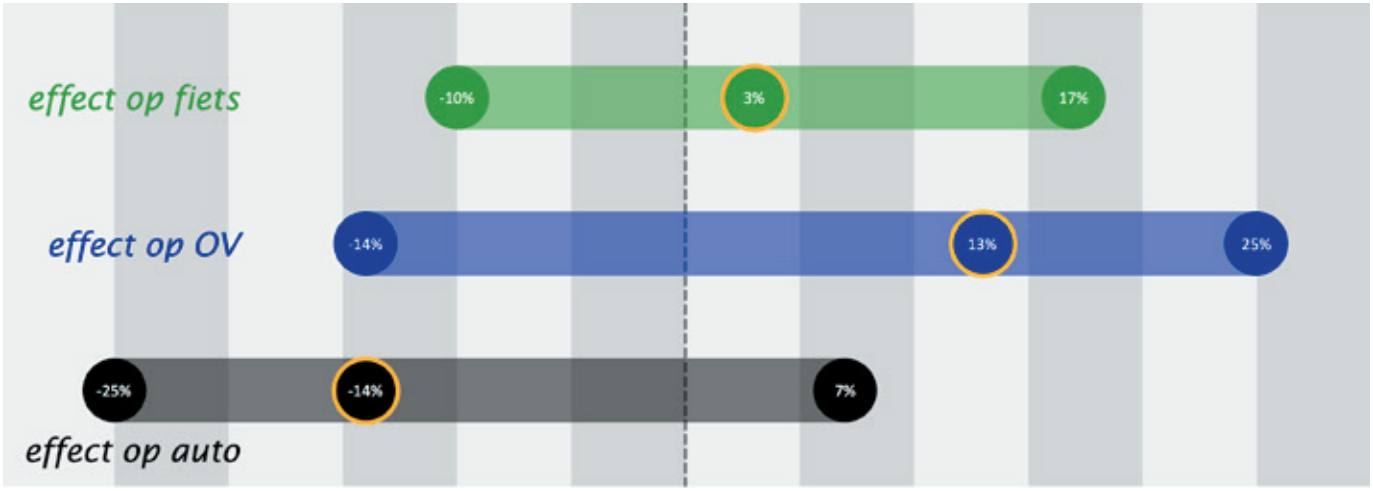
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten



Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systeemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.



OV-fietsen in fietsenstalling



Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend ‘sturen van verkeersstromen’ (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en autogebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofd-wegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen.
ook op de snelwegen en aansluitingen.
e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren.
g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeers veiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de "digitalisering overheden": In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteits-domein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyberproof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's[23]. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.



Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

[23] Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en treingebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer.
De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers.Het kan gaan om straatenquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde cameratellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van hoofdfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040



Nota van Beantwoording

op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanagement
Maja van der Voet

Opdrachtgever
Bert Coenen, Gemeente Utrecht

Versiedatum
april 2021

Fotografie voorzijde
Juri Hiensch

Inhoudsopgave

Colofon 2
1 Over deze nota van beantwoording 6
1.1. Doel van de nota van beantwoording 6
1.2. Opbouw van de nota van beantwoording 6
1.3. Mobiliteitsplan 2040 – context en raakvlakken 6
1.4. Inspraakreacties 7
1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties 7
1.6. Procedure voor de vaststelling 7
2. Hoofdonderwerpen uit de inspraak 8
2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan 8
2.1.1 Status van het mobiliteitsplan 8
2.1.2 Utrechts planproces, van beleid naar uitvoering 8
2.1.3 Betekenis van lijnen op de kaarten in het mobiliteitsplan 9
2.1.4 Geografische scope van het mobiliteitsplan 9
2.1.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 9
2.2 Reactie op de koers van het mobiliteitsplan 9
2.2.1 Is de koers wel realistisch? 9
2.2.2 Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden? 10
2.2.3 Inclusiviteit en veiligheid 10
2.2.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 11
2.3 Slim Bestemmen (stap 1) 11
2.3.1 Terinzagelegging Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 11
2.3.2 Groei van de stad 11
2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg 12
2.3.4 Meer ruimte voor groen 12
2.3.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 13
2.4 Reisgedrag (Stap 2) 13
2.4.1 Thuiswerken en minder reizen 13
2.4.2 Anders reizen 13
2.4.3 Deelmobiliteit 14
2.4.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 16
2.5 Netwerken op orde (stap 3) - Voetganger 16
2.5.1 Voetgangersnetwerk 17
2.5.2 Inrichtingskenmerken en verkeersveiligheid 17
2.5.3 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad 18
2.5.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 18
2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets 18
2.6.1 Waarom een fijnmazig fietsnetwerk? 19
2.6.2 Drukte op de fietspaden en gedrag 19
2.6.3 Spreiden van fietsverkeer 20

2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes 21
2.6.5 Uitwerking van het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen voor de fiets 21
2.6.6 Zorgen over specifieke fietsverbindingen 22
2.6.7 Aanvullende suggesties ten aanzien van het hoofdfietsnetwerk.....25
2.6.8 Overige vragen 26
2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes.....27
2.6.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 30
2.7 Netwerken op orde (Stap 3) - Openbaar vervoer.....31
2.7.1 Spoor, Intercity-bediening voorstadstations en Utrecht centraal.....31
2.7.2 Wiel- en Spaakverbindingen 34
2.7.3 Basisnet 38
2.7.4 Vervoer voor iedereen 38
2.7.5 Taxi's.....39
2.7.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 39
2.8 Auto.....39
2.8.1 Voldoende capaciteit van het autonetwerk.....39
2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht 40
2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht 42
2.8.4 Nood- en hulpdiensten.....43
2.8.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 44
2.9 Multimodale reis 44
2.10 Goederenvervoer 45
2.11 Slim parkeren 47
2.11.1 Autoparkeren 47
2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad.....49
2.11.3 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 50
2.12 Slim sturen 50
2.12.1 Meer gemeentelijk verkeer op de snelweg.....50
2.12.2 Slimme Verkeerslichten 51
2.12.3 Doseren als instrument 51
2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan 52
2.12.5 Geen doorgaand verkeer in Utrecht Science Park 52
2.12.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 52
2.13 Binnenstad en Zuidpoort.....52
2.13.1 Autoverkeer in de binnenstad.....53
2.13.2 Voetgangersgebied 53
2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden 54
2.13.4 Zuidpoort.....54
2.13.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 56
2.14 Programmeren 56
2.14.1 Afwegingskader.....56
2.14.2 Fasering versus eindbeeld.....56
2.14.3 Wat is er uit het eerdere mobiliteitsplan al gerealiseerd?.....57

2.14.4 Tijdelijke situaties 57
2.14.5 Kosten en baten 57
2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk 58
2.14.7 Herijking gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten 59
2.14.8 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 59
2.15 Kwantitatieve onderbouwing 59
2.15.1 Groeiprognoses 59
2.15.2 Verkeersmodel mobiliteitsplan in relatie tot landelijke inzichten 59
2.15.3 Hanteren van een bandbreedte of gevoeligheidsanalyse 60
2.15.4 Zorg over specifieke maatregelen in het autonetwerk 61
2.15.5 Relatieve in plaats van absolute cijfers 61
2.15.6 Beperkingen van het verkeersmodel 61
2.15.7 Effecten van Corona 62
2.15.8 Resultaten verkeersmodel 62
2.15.9 Verkeersveiligheid kwantificeren 65
2.15.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 65
2.16 Monitoring en evaluatie 65
2.16.1 Uitwerking monitoring 65
2.16.2 Aanvullende data-inwinning 66
2.16.3 Verbreden monitoring op meer regionale doelen 66
2.16.4 Belang monitoring in verband met Corona en ander reisgedrag 67
2.16.5 Concrete doelen ten aanzien van klimaat 67
2.16.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan 67
3. Wijzigingen in mobiliteitsplan 2040 68
3.1. Wijzigingen in het mobiliteitsplan 2040 naar aanleiding van de inspraakreacties 68
3.2. Overige wijzigingen (voortschrijdend inzicht o.b.v. parallelle processen en foutjes) 73
Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties en beantwoording 77

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

Tijdens de inspraakperiode van 8 december 2020 tot 1 februari 2021 is het mobiliteitsplan 2040, *Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen* van de gemeente Utrecht (hierna mobiliteitsplan) ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op dit plan.

Op 15 december 2020, 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van het mobiliteitsplan is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Inspraak is - naast dat het ook wettelijk verplicht is - noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), mede (semi-) overheden, belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een korte uitleg over de context van het mobiliteitsplan, de inspraakreacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van het mobiliteitsplan.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in het mobiliteitsplan zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties en nadere afstemming met andere projecten.

In de bijlage *Reactienota mobiliteitsplan 2040, deel 1* staan alle inspraakreacties in een tabel. Bij meerdere inspraakreacties zaten ook bijlagen, die niet in deze tabel passen. Deze zijn daarom opgenomen in bijlage *Reactienota mobiliteitsplan 2040, deel 2*. Als het gaat om thema's die veel terugkomen verwijzen we in deze bijlagen naar hoofdstuk 2 uit deze nota van beantwoording. Bij specifieke vragen is de beantwoording in de bijlage opgenomen.

1.3. Mobiliteitsplan 2040 – context en raakvlakken

Met het mobiliteitsplan 2040 beschrijven we hoe we de grote groei van de stad tot aan 2040 gaan opvangen. Dit mobiliteitsplan kent daarom een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040), waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers.

Ook de RSU 2040 heeft de afgelopen periode (deels overlappend met het mobiliteitsplan) ter inzage gelegen. Inspraakreacties op de RSU 2040 en het mobiliteitsplan 2040 zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. In de afgelopen periode is ook voor de omgevingsvisies voor de Merwedekanaalzone en de binnenstad, de Parkeervisie en de studie Zuidpoort een participatietraject doorlopen. Reacties op deze omgevingsvisies, parkeervisie en de studie Zuidpoort en het mobiliteitsplan zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

1.4. Inspraakreacties

Er zijn in totaal 200 inspraakreacties ontvangen, waarvan 170 reacties van individuele bewoners/belanghebbenden. De overige 30 zijn ingediend door bewonersgroepen, (mede) overheden, bedrijven, instellingen, belangengroeperingen en verenigingen. Eén reactie is daarnaast voorzien van 432 steunbetuigingen.

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het mobiliteitsplan 2040 aangepast kan of moet worden. Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.6. Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de het mobiliteitsplan 2040 voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit van deze voorbereiding.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen, inclusief de nota van beantwoording en met wijzigingen ten opzichte van de plannen die ter inzage lagen, vast te stellen.

2. Hoofdonderwerpen uit de inspraak

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een tabel met alle inspraakreacties en antwoorden is opgenomen in hoofdstuk 4.

Achtereenvolgend komen de volgende onderwerpen aan bod: status en scope van het mobiliteitsplan, de 5 stappen uit de aanpak (slim bestemmen, reisgedrag, netwerken op orde, slim parkeren, slim sturen), programmering, kwantitatieve onderbouwing en monitoring.

2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is een strategisch kader voor 2040 dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna worden binnen dat kader de mobiliteitsvraagstukken uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Veel reacties gaan over uitwerkingen op specifieke onderwerpen of gebieden. Insprekers geven aan dat ze voor de korte- en middellange termijn uitwerkingen missen. Hieronder verduidelijken we de status van de kaarten in het mobiliteitsplan en geven we aan waar en wanneer belanghebbenden betrokken worden bij uitwerkingen van dit mobiliteitsplan.

2.1.1 Status van het mobiliteitsplan

- Wat is de wettelijke status van het mobiliteitsplan?

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties hebben in de inspraakperiode zienswijzen kunnen indienen ten behoeve van de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Deze nota van beantwoording is onderdeel van deze besluitvorming.

2.1.2 Utrechts planproces, van beleid naar uitvoering

- Wordt er met het vaststellen van het mobiliteitsplan tot concrete maatregelen besloten?

Beantwoording:
Na vaststelling van het mobiliteitsplan in de gemeenteraad geldt het mobiliteitsplan als kader voor de verdere uitwerking in gebieden en projecten. Daarmee is er nu dus nog geen planvorming of gebiedsontwikkeling.

Bij ingewikkeldere plannen en gebiedsontwikkelingen gebruiken we het Utrechts planproces (UPP). Het UPP is een soort stappenplan om van idee tot realisatie te komen. Hierin staat onder andere welke bestuurlijke stappen er nodig zijn en op welke manier belanghebbenden betrokken worden.

Het besluit of een (nieuwe) verkeersverbinding, herinrichting of gebiedsontwikkeling daadwerkelijk wordt gerealiseerd gebeurt niet met de vaststelling van het mobiliteitsplan. Dat gebeurt pas nadat de hoofdlijnen uit dit mobiliteitsplan zijn uitgewerkt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Een duidelijk voorbeeld daarvan zijn de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal. In het mobiliteitsplan zijn deze weliswaar opgenomen, o.a. om duidelijk te maken op welke wijze deze passen in het fietsnetwerk, maar de besluitvorming dat deze bruggen worden gerealiseerd volgt uit de plannen die worden opgesteld voor de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone.

2.1.3 Betekenis van lijnen op de kaarten in het mobiliteitsplan

- Welke status heeft een lijn op een van de netwerkkaarten?

Beantwoording:
Een lijn op de kaart in het mobiliteitsplan geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van het mobiliteitsplan worden voor zo'n verbinding, conform het UPP, eerst alternatieve tracés onderzocht en onderling afgewogen, waarna besluitvorming in het betreffende (deel)project volgt. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk.

2.1.4 Geografische scope van het mobiliteitsplan

- Beperkt het mobiliteitsplan zich tot de gemeente Utrecht?

Beantwoording:
In diverse inspraakreacties wordt opgeroepen om de lijnen ook buiten de gemeentegrenzen door te trekken en ook beleidsuitspraken over andere gebieden dan de gemeente Utrecht te doen. Omdat dit het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht betreft, zijn we terughoudend in uitspraken over het grondgebied van andere partijen. Wel geven we aan wat er in ogen van de gemeente Utrecht nodig is om de mobiliteit in, van en naar de gemeente Utrecht aan te laten sluiten bij onze ambitie.

2.1.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Uit de hoeveelheid inspraakreacties over dit onderwerp concluderen we dat we onvoldoende duidelijk zijn geweest over de status van de ingetekende lijnen in de kaarten in het mobiliteitsplan. Daarom hebben we de legenda van de kaarten aangepast. Daarnaast hebben we de vorm van enkele lijnen in de kaart aangepast, die ten onrechte de suggestie wekken dat er al een tracékeuze is gemaakt. Zie hoofdstuk 3 voor de concrete tekstaanpassing.

2.2 Reactie op de koers van het mobiliteitsplan

Een groot deel van de reacties is positief over het voortzetten van de koers uit het mobiliteitsplan *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen*. Uit de reacties valt op te maken dat alle overheidsorganisaties, belangenorganisaties en het gros van de inwoners zich op hoofdlijnen herkennen in de opgave, de visie en de aanpak.

Zorgen en aandachtspunten over de visie betreffen vooral het realisme en of de toekomst wel zo uit zal pakken als we nu denken. Er is veel lof voor het ruimte maken voor lopen en fietsen. In een aantal reacties wordt opgeroepen om ook de auto te blijven faciliteren.

Ten aanzien van inclusiviteit en veiligheid worden suggesties gedaan om deze (nog) meer te benadrukken door het gehele mobiliteitsplan heen.

2.2.1 Is de koers wel realistisch?

- Is de mobiliteitsaanpak wel realistisch?

Beantwoording:
De toekomst laat zich lastig voorspellen en zeker niet in detail. Dat komt omdat deze afhangt van veel factoren. Gedeeltelijk zijn deze met behulp van modellen in te schatten, maar naar mate we verder in de toekomst kijken nemen ook de onzekerheden van deze modellen toe. De belangrijkste moeilijk te voorspellen factor is het menselijk

gedrag na corona. Met dit mobiliteitsplan zetten we een ambitie richting de toekomst, waarvan wij op dit moment denken dat deze haalbaar is. Zie ook het hoofdstuk kwantitatieve onderbouwing in het mobiliteitsplan.

Met onze aanpak sturen we op maatregelen die ons helpen deze ambitie te behalen. Daarnaast monitoren we de ontwikkelingen die van invloed zijn op het behalen van onze ambitie, zodat we waar nodig kunnen bijsturen of aanscherpen op onderdelen van deze aanpak.

Meerdere steden in Noordwest-Europa hebben vergelijkbare visies op hoe met de mobiliteitsgroei om te gaan en hebben al stappen gezet. Deze voorbeelden laten zien dat onze ambitie realistisch is. Ook in Utrecht zien we al tal van voorbeelden van maatregelen die positief hebben uitgepakt (Mariaplaats, Adriaan van Ostadelaan, Cremerstraat, fietsroute Maarschalkerweerdpad, station Vaartsche Rijn).

2.2.2 Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

- Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

Beantwoording:
Omdat de ruimte in de stad schaars is, nog schaarser wordt en de auto relatief veel ruimte inneemt.

Om onze ambitie van gezond stedelijk leven waar te maken kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven. De groei van het verkeer willen we zoveel mogelijk opvangen met lopen, fietsen en het OV, maar op steeds meer plekken is er onvoldoende ruimte om lopen, fietsen en het OV aantrekkelijk te maken. Dat vraagt om herverdeling van de verkeersruimte, waarbij we meer ruimte voor lopen, fietsen en OV maken ten koste van (vaak relatief veel) ruimte voor de auto. Uitgangspunt is dat elke plek ook per auto bereikbaar blijft, al is dat niet altijd via de kortste of snelste route.
Indien we het autoverkeer zouden faciliteren betekent dit dat er juist meer ruimte voor auto-infrastructuur nodig is. Juist op die plekken waar het autoverkeer samenkomt (snelwegaansluiting, de Ring) is er geen ruimte om capaciteit uit te breiden. De huidige capaciteit in de stad is dan ook maatgevend. Op sommige plekken moeten we zelfs capaciteit weghalen om de groei per fiets en OV te faciliteren. Op een enkele plek voegen we wel capaciteit toe voor het autoverkeer, zoals de kortsluiting via Papendorp tussen de A12 en Kanaleneiland. Dit doen we om ruimte te creëren op de Europalaan.

2.2.3 Inclusiviteit en veiligheid

- Verschillende insprekers zijn verheugd met de aandacht voor inclusiviteit in het mobiliteitsplan. Een aantal reacties benadrukken het belang van aandacht voor ouderen en mensen met een beperking. In het mobiliteitsplan wordt veelvuldig “voor iedereen” genoemd, terwijl de insprekers graag zien dat onder meer ouderen en mensen met een beperking expliciet worden benoemd. Ook is in het mobiliteitsplan per abuis de tekst mindervalide opgenomen. Eén inspraakreactie doet meerdere voorstellen om onder meer verwijzingen naar het VN-verdrag Handicap op te nemen en “en veilig” toe te voegen bij de teksten over inrichting van de openbare ruimte, (wandel) routes en oversteekbaarheid.

Beantwoording:
De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU 2040 die eerder door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Daar richten we het mobiliteitssysteem op in.

Een aanvulling dat we -naast iedereen- ook aandacht besteden aan ouderen en mensen met een beperking is niet nodig, aangezien dit door het begrip “voor iedereen” is gedekt. Er is bewust voor gekozen om de term “voor iedereen” te hanteren. Door op sommige plekken specifieke groepen te benoemen kan de indruk ontstaan dat het

dan voor andere groepen niet of minder geldt. Daarom houden we vast aan de term “voor iedereen”. De tekst “mindervalide” vervangen we door “mensen met een beperking”. Een verwijzing naar het VN-verdrag Handicap nemen we op. De toevoeging “en veilig” nemen we over waar dat nog onvoldoende duidelijk is.

2.2.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van de visie leidt tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:
- De tekst “mindervalide” vervangen we door “mensen met een beperking”.
- Op diverse plekken “en veilig” toevoegen.
- Opnemen verwijzing naar het VN-verdrag Handicap.

2.3 Slim Bestemmen (stap 1)

In een aantal reacties uiten mensen hun zorg over de groei van de stad met 100.000 extra inwoners: is een gezonde groei van de stad mogelijk en is de focus op binnenstedelijke verdichting de juiste?

2.3.1 Terinzagelegging Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

- Een aantal insprekers betreurt dat de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) later ter inzage is gelegd, terwijl er een logisch verband is met het mobiliteitsplan. Een aantal ruimtelijke principekeuzes heeft betrekking op mobiliteit, terwijl in de RSU-keuzes voor locaties en gebieden nog onduidelijk zijn.

Beantwoording:
Het is niet gelukt de RSU 2040 en het mobiliteitsplan tegelijkertijd ter inzage te leggen. De plannen zijn nauwkeurig afgestemd waardoor de ruimtelijke keuzes en de mobiliteitsaanpak bij elkaar passen. De inspraakreacties op de RSU 2040 en het mobiliteitsplan zijn door de gemeente in samenhang beoordeeld en beantwoord. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen en verduidelijkingen in beide plannen.

2.3.2 Groei van de stad

- Geen enkele andere grote stad in Nederland groeit zo hard als Utrecht. Wat is hier de reden van?
- Is het doel om steeds verder te groeien of gaat het erom gezonde groei te bewerkstelligen?
- Nu wordt ervan uitgegaan dat er 100.000 inwoners bijkomen. Zouden we dat niet andersom moeten doen en veel meer in beeld brengen hoeveel mensen erbij kunnen als we uitgaan van gezonde groei?
- In de RSU 2040 is een “Keuze 3 buiten de stad” beschreven. Bij vertrek van wonen en/of werken naar randgemeenten levert dat meer verkeer van en naar de stad op. Hierop zou actiever gestuurd moeten worden.
- Er wordt functiemenging gemist: In hoeverre zorgt de gemeente ervoor bedrijven, winkels en recreatie in woonwijken te krijgen, en wonen dichter bij bedrijventerreinen?

Beantwoording:
Utrecht is sinds 2000 de relatief snelst groeiende stad van Nederland. In de periode van 2020 tot 2040 groeit Utrecht naar verwachting van ruim 355.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Utrecht is daardoor één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben ervoor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van 100.000 inwoners in de komende 20 jaar groeit de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie. De groei van de stad is geen doel op zich. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. De groei niet faciliteren is ongewenst, omdat de druk op de

woningmarkt dan nog groter wordt en het niet meer voor alle bevolkingsgroepen mogelijk blijft om in Utrecht te wonen.

In de RSU 2040 is uitgewerkt hoe de stad de gezonde groei gaat bewerkstellingen. De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kader stellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Utrecht werkt met de zogenaamde barcodesystematiek voor gezond stedelijk leven voor iedereen. Alle benodigde functies, zoals groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur zijn in beeld gebracht. Door functies te stapelen, te verdichten en de ruimte multifunctioneel te gebruiken kan er meer op de vierkante (kilo)meter. Meer informatie over de barcode vindt u hoofdstuk 3.1 van de RSU 2040.

In het mobiliteitsplan hebben we een aanpak uitgewerkt van vijf stappen om de ambities waar te maken. In stap 1 “Slim bestemmen” geven we aan hoe mobiliteit zich met de keuzes van de ruimtelijke ordening verhoudt. Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan duurzame mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging.
De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (conform de uitgangspunten van de RSU 2040). Met ons beleid en de prioriteitsvolgorde sturen we op binnenstedelijk en rondom knopen verdichten, gecombineerd met onze mobiliteitsaanpak. Buiten de stad bouwen heeft de laagste prioriteit, mede omdat dit tot meer verplaatsingen leidt. De netwerken in het mobiliteitsplan faciliteren in eerste instantie de eerste twee prioriteiten, maar vormen ook een goede basis voor eventuele latere verstedelijking buiten de stad.

2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg

- In verschillende reacties wordt gevraagd hoe we nu al bezig zijn met de verdichting van de stad, waarom we daarvoor kiezen, hoe we daarop sturen en waarom we niet uitwijken naar het buitengebied, bijvoorbeeld Rijnenburg.

Beantwoording:
De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken met alle functies nabij. Daarvoor introduceert de RSU 2040 het principe Utrecht dichtbij - de 10 minuten stad. Wonen, werken en voorzieningen op loop- en fietsafstand. Om dit mogelijk te maken worden verouderde en ongebruikte terreinen en gebouwen getransformeerd. Hier wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies en functiemenging in buurten en wijken.

Deze keuze voor binnenstedelijke verdichting brengt meerdere voordelen met zich mee, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Onze mobiliteitsaanpak laat zien dat we de uitdagingen voor binnenstedelijk bouwen op het gebied van mobiliteit aan kunnen. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Daarmee is bouwen in Rijnenburg tot 2035/2040 niet aan de orde, maar sluiten we tegelijkertijd voor de periode daarna niet uit.

2.3.4 Meer ruimte voor groen

- In diverse reacties wordt opgeroepen om meer ruimte voor groen te creëren, bijvoorbeeld in Wittevrouwen.

Beantwoording:

Met de RSU 2040 en het mobiliteitsplan 2040 kiezen we voor meer ruimte voor verblijven en vergroenen. Enkele voorbeelden daarvan: inwoners bieden we de mogelijkheid om parkeerplaatsen te transformeren naar een groene inrichting. Bij gebiedsontwikkelingen stellen we eisen aan het groen door middel van de barcode, zie hoofdstuk 3.1 van de RSU 2040. Daarnaast maken we parken en ander groen beter bereikbaar door verbeteringen in het fiets- en wandelnetwerk en om ommetjes te stimuleren.

2.3.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van Slim Bestemmen leiden niet tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

2.4 Reisgedrag (Stap 2)

2.4.1 Thuiswerken en minder reizen

- Er zijn twijfels en vragen binnen gekomen over thuiswerken. Moeten we daar überhaupt op inzetten of juist veel sterker op inzetten? Een deel van de inzenders maakt zich zorgen over mogelijke gezondheidsgevolgen en een ander deel denkt dat we in de toekomst thuis zullen werken en dat de gemeente daar veel meer vanuit zou moeten gaan en dit sterker moet stimuleren.

Beantwoording:
De gemeente zet in op thuiswerken om met name de mobiliteit in de spitsen te verminderen. We maken over thuiswerken afspraken met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is aan de werkgevers om hierover verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en de frequentie.

De inzet is niet om veel mensen voornamelijk thuis te laten werken. Het is aan werknemers en werkgevers om voor iedereen een passende situatie af te spreken en te faciliteren. De gemeente gaat met het mobiliteitsplan uit van een conservatieve inschatting van thuiswerken voor alleen de vijf grote kantoorlocaties. Voor die locaties zijn we ervan uitgegaan dat mensen met een kantoorbaan in 2040 gemiddeld 1 dag per week vaker zullen thuiswerken dan in 2015. Voor sommige mensen zal dit meer en voor anderen minder zijn. Mocht er in de praktijk meer dan 1 dag gemiddeld thuisgewerkt worden, dan draagt dit bij aan een verdere ontlasting van de mobiliteitsnetwerken. Maar ook al blijkt dit in de praktijk het dubbele te zijn, dat betekent niet dat investeringen in het loop-, fiets- en OV-netwerk niet meer nodig zijn, want de groei van deze vervoerwijzen is veel groter dan meer thuiswerken kan verminderen.

2.4.2 Anders reizen

- In diverse reacties wordt de gemeente aangemoedigd om het stimuleren van duurzaam reisgedrag te concretiseren. Er worden concrete ideeën gemist om bewoners van bestaande wijken te verleiden tot ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven, financiële prikkels, spreiding van onderwijs- en werktijden, meer thuiswerken en ander verkeersgedrag. Gevraagd wordt wat de gemeente doet om werkgevers te stimuleren en of de gemeente meer kan doen om schoolstraten en de omgeving van sportaccommodaties veilig in te richten, zodat kinderen daar veilig te voet en met de fiets naar toe kunnen.

Beantwoording:
In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Deze concrete acties staan niet allemaal in het mobiliteitsplan, omdat dat niet past bij de scope van het mobiliteitsplan, zie ook 2.1. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan).

Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer:

- We maken afspraken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.
- We stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak.
- We reguleren het aanbod van deelmobiliteit en breiden dit uit.

Wat we na vaststelling van het mobiliteitsplan aanvullend gaan doen:

- Met bewoners werken we arrangementen voor deelmobiliteit uit en zeten we slimme probeerregelingen op. Binnenkort starten we een pilot e-deelbakfietsen op.
- In 2021 wordt deelmobiliteit op onderdelen verder uitgewerkt. Dit is een nadere uitwerking van het mobiliteitsplan met concrete acties. Naast een of meerdere arrangementen om bewoners die aan de slag willen met deelmobiliteit te faciliteren werken we een campagne gericht op bewoners uit. Daarmee stimuleren we bewoners om (vaker) gebruik te maken van deelaanbod. Tevens ontwikkelen we een “slimme” probeerregeling voor bewoners waarbij we inzetten op een kennismaking met deelmobiliteit, gekoppeld aan verandermomenten in het leven van mensen (rijbewijs, verhuizing, etc.) en aan momenten van herinrichting van de bestaande stad.
- Tegelijkertijd met de vaststelling van het mobiliteitsplan wordt ook de parkeervisie aan de raad aangeboden. Daarin is uitgewerkt dat we bewoners de mogelijkheid bieden om parkeerplaatsen te onttrekken waarbij er ruimte wordt vrijgemaakt voor andere functies die ten goede komen aan de leefbaarheid (groen, speeltoestellen, straatmeubilair, fietsvlonders, etc.). Ambitie is om jaarlijks 0,5-1% van de bestaande parkeerplaatsen te transformeren.

2.4.3 Deelmobiliteit

- Op welke soorten deelmobiliteit richt de gemeente zich? Zijn dat ook deelstepjes?

Beantwoording:
De komende jaren richt deelmobiliteit in Utrecht zich op deelauto`s, deelfietsen, e-bikes, e-deelbakfietsen en e-deelscooters. In het kader van het door de Raad goedgekeurde vergunningstelsel selecteert de gemeente in de eerste helft van 2021 aanbieders voor het aanbieden van deelfietsen, e-deelscooters en e-bikes. In de eerste helft van 2021 start ook een tweejarige pilot met e-deelbakfietsen. We werken toe naar een nieuw samenwerkingsmodel met deelauto aanbieders.

Het model step dat door de aanbieders van deelsteps wordt gebruikt, is niet officieel toegelaten tot de openbare weg. Vooruitlopend op eventuele toelating door de RDW, ziet Utrecht nog geen ruimte voor dit vervoermiddel in de stad. De argumenten daarvoor zijn:

- Deze deelstep wordt vaak in plaats van “gewoon” lopen gebruikt (en dan prefereren we lopen)
- De deelstep leidt in veel steden nu tot veel overlast en verrommeling van de openbare ruimte en belasting voor het milieu doordat elektrische accu’s in het water verdwijnen.
- We maken ons zorgen over de verkeersveiligheid. Zeker als de snorfiets (waar de e-step nu onder valt) op de rijbaan moet rijden.

We houden de (technische) ontwikkelingen in de gaten en kunnen andere vervoermiddelen – die er nu wellicht nog niet eens zijn – toevoegen aan het vergunningsstelsel. Hierbij toetsen we de toegevoegde waarde voor het Utrechtse

mobiliteitssysteem en vanuit de principes van gezond stedelijk leven (o.a. gezondheid, duurzaamheid, ruimte-efficiëntie).

- Er zijn plannen nodig voor leenfietsen, leen-e-bikes en e-bakfietsen. Hoe wordt opgeschaald vanuit de pilots? Om de voorzieningen “voor iedereen” beschikbaar te maken, zijn er ook leen-scootmobielen nodig. Zodat mensen die (tijdelijk) niet kunnen fietsen, wel overal kunnen komen.

Beantwoording:
In het kader van de introductie van het vergunningstelsel deelmobiliteit wordt na de selectie van aanbieders het aanbod van deelfietsen (fors) uitgebreid. Richting de aanbieders is de eis gesteld dat in het eerste jaar 50% van het maximumaantal van hun voertuigen op straat moet staan. In de eerst helft van 2021 start ook een pilot met maximaal 100 e-deelbakfietsen. Indien de belangstelling voldoende groot is, kan de e-deelbakfiets worden opgenomen in het vergunningstelsel en kan het aantal verder worden vergroot. Nieuwe (deel)vervoersmiddelen worden altijd getoetst aan toegevoegde waarde voor het Utrechtse mobiliteitssysteem en gezond stedelijk leven (onder andere gezondheid, duurzaamheid, ruimte-efficiëntie). Een “leen-scootmobiel” is een zorghulpmiddel dat zich niet leent voor commerciële deelverhuur, vanwege het specifieke karakter en de omvang van de doelgroep. Via de thuiszorgwinkel en zorgverzekeraar kan een scootmobiel in veel gevallen worden geleend. Gelet daarop maken leen-scootmobielen geen onderdeel uit van het vergunningstelsel deelmobiliteit.

- Hoe faciliteert de gemeente deelmobiliteit? Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen dalen en komt er ruimte voor groen.

Beantwoording:
Eén deelauto leidt tot 9-13 minder auto`s, waardoor in de stad ruimte vrijkomt voor andere functies die de leefbaarheid ten goede komen, zie Argumenten voor autodelen. Op verschillende manieren faciliteert de gemeente deelmobiliteit. Deelauto aanbieders kunnen bij de gemeente een aanvraag indienen voor een deelauto op een vaste parkeerplaats of een parkeervergunning voor een rayon (“zone-floating”). Voorafgaand aan de plaatsing van e-deelbakfietsen (pilot start eerste helft 2021) is in enkele wijken de interesse hiervoor gemeten op basis waarvan locaties zijn bepaald. In het kader van de introductie van het vergunningstelsel deelmobiliteit wordt na de selectie van aanbieders in de eerste helft van 2021 het aanbod van deelfietsen, e-bikes en e-scooters uitgebreid. In een dialoog tussen aanbieders en de gemeente wordt bepaald wat de meest geschikte locaties voor plaatsing zijn. Bewoners(collectieven) die aan de slag willen met deelmobiliteit worden gefaciliteerd door het aanbieden van een of meerdere arrangementen, bestaande uit onder andere parkeervergunning voor gedeelde voertuigen, het plaatsen van laadpalen, mogelijkheid tot (tijdelijk) onttrekken van parkeerplaatsen, intermediaire rol gemeente richting aanbieders. Deze arrangementen worden in 2021 door de gemeente uitgewerkt.

- Kan hierbij de focus gelegd worden op gebieden waar binnenkort een herstructurering plaats vindt. Dat is immers het meest kansrijk. Dan hoeven geen/minder parkeerplaatsen terug te komen bij de Nieuwbouw. Door voorafgaand deelmobiliteit te stimuleren kunnen mensen er vast aan wennen.

Beantwoording:
De gemeente heeft de focus tot op heden vooral gelegd op deelmobiliteit in nieuwe (binnenstedelijke) gebiedsontwikkelingen, vanuit het voorkomen van extra verkeersbewegingen en ruimtebeslag. In ontwikkelingen zoals Merwede(kanaalzone) en Cartesiusdriehoek is gekozen voor autoluwe ontwikkeling met een zeer lage parkeernorm en parkeren op afstand in P+R faciliteiten aan de Ring. Om in de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe bewoners te voorzien worden momenteel (innovatieve) deelconcepten ontwikkeld, waarbij straks reizen kunnen worden gepland, geboekt en betaald met een slimme app. In de ontwikkeling van deze mobiliteitsconcepten heeft de gemeente een voortrekkersrol.

- Kan de gemeente helpen om de kosten van deelmobiliteit ten opzichte van autobezit helder te maken aan gebruikers?

Beantwoording:
Kostenbesparingen op de maandelijkse mobiliteit kunnen een belangrijke overweging zijn bij een keuze voor deelmobiliteit. Dit zal een belangrijke rol spelen in een campagne van de gemeente en aanbieders die het gebruik van deelmobiliteit in Utrecht moet stimuleren. Deze communicatiecampagne wordt in 2021 door de gemeente uitgewerkt.

- De kosten van deelmobiliteit zijn hoog. In hoeverre houdt de gemeente rekening met mensen met een smalle beurs?

Beantwoording:
Voor veel huishoudens die minder dan 10.000 kilometer per jaar autorijden is delen in financieel opzicht nu al een aantrekkelijk alternatief voor het bezit van de eigen auto, omdat ze alleen betalen voor gereden kilometers en niet voor aanschaf, onderhoud en eventuele parkeerkosten, zie Argumenten voor autodelen. Door de markt voor deelmobiliteit in Utrecht tot ontwikkeling te laten komen, werken we toe naar een situatie waarin het gebruik van deelmobiliteit voor een nog grotere groep financieel aantrekkelijk kan worden aangeboden. De gemeente verkent samen met aanbieders de mogelijkheden voor experimenten met deelmobiliteit voor specifieke doelgroepen, zoals minder draagkrachtige bewoners (bijvoorbeeld sociale huurders).

- Wordt er bij deelmobiliteit rekening gehouden met vergrijzing en mensen met beperkingen?

Beantwoording:
Bij de introductie en opschaling van deelmobiliteit houdt de gemeente rekening met ouderen door in het aanbod van deelvervoersmiddelen ook e-bikes en e-scooters op te nemen. Op deze manier kunnen zij zich met (trap)ondersteuning over grotere afstand in de stad en regio verplaatsen. Verschillende deelauto aanbieders plaatsen auto's met een hogere instap. Voor wat betreft de plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte, stelt de gemeente eisen aan locaties om onveilige situaties en overlast te voorkomen.
Aangepaste (deel)voertuigen voor mensen met een beperking ontbreken, omdat het onmogelijk is om deze specifieke individuele behoefte te matchen met passend commercieel deelaanbod. De ontwikkeling op de deelvervoer markt gaat snel en als er zich nieuwe vervoermiddelen aandienen die een waardevolle aanvulling zijn op het mobiliteitssysteem van Utrecht, zullen we die ook mogelijk toevoegen aan het vergunningstelsel. Hetzelfde geldt voor fietsen en dergelijke. Door bijvoorbeeld modellen aan te beiden met een lage instap wordt het voor mensen met een beperking en ouderen aantrekkelijk om hier gebruik van te maken.

2.4.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van Anders reizen leidt tot één aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoegen sportaccommodaties aan gebieden waar we extra inzetten op veilige loop- en fietsomgeving/ -routes. Zie hoofdstuk 3.

2.5 Netwerken op orde (stap 3) - Voetganger

De gemeente heeft veel steun ontvangen voor de ambitie om meer ruimte te creëren voor de mens, meer aandacht te geven aan de voetganger en voor verblijven in de stad. Wandelen leeft en Corona heeft een boost gegeven aan het maken van een ommetje en het ontdekken van de stad te voet. Velen zien het mobiliteitsplan als kans om wandelen als volwaardig mobiliteitsalternatief te positioneren.

Er wordt opgeroepen van Utrecht een echte historische loop-, werk- en leefstad te maken door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers. Zorg voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige brede en aantrekkelijke oversteekmogelijkheden voor voetgangers naar bestemmingen en groen buiten de stad. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Alleen op deze manier kan de gemeente voldoen aan de wettelijke verplichting vanuit het VN-verdrag van de rechten van mensen met een beperking om ten behoeve van hun zelfredzaamheid te zorgen voor een universeel toegankelijke openbare ruimte.

We hebben veel suggesties en tips ontvangen, maar ook zorgen over de uitbreiding van het voetgangersgebied en de daardoor toegenomen loopafstanden naar de bus, parkeervoorzieningen en niet meer door de binnenstad kunnen fietsen.

2.5.1 Voetgangersnetwerk

- Het wordt als omissie gezien dat er geen stedelijk voetgangersnetwerk is gedefinieerd en opgenomen als kaartbeeld in het mobiliteitsplan. Voor alle andere modaliteiten is dat wel het geval en er worden zorgen geuit dat daardoor wellicht onbedoeld maar ongewenste doorsnijdingen van loop- en wandelroutes kunnen ontstaan of de routes ondergeschikt zijn aan andere netwerken.
- In verschillende (andere) reacties wordt opgeroepen om meer aandacht te hebben voor interwijkverbindingen, wandel- en fietsroutes gekoppeld aan groen en natuur en de inrichting van (de loop- en fietsroutes van/naar) OV-knooppunten.

Beantwoording:
Voor de voetganger vinden wij van belang dat de voorzieningen in de wijk goed te voet bereikbaar zijn, evenals OV-knooppunten, als ook dat ommetjes gemaakt kunnen worden en (sport)parken en andere recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit zijn veel en verschillende verplaatsingen. Op de schaal van Utrecht is dit niet in een leesbaar kaartbeeld te vangen.

Wij nemen daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.

2.5.2 Inrichtingskenmerken en verkeersveiligheid

- In verschillende inspraakreacties worden suggesties gedaan om de ambities ten aanzien van de voetganger (verder) te versterken, door concrete eisen ten aanzien van inrichting, prioriteit en verkeersveiligheid op te nemen.
  Het betreft onder meer: Coronaproof, obstakelvrije inclusief toegankelijke loopweg van minimaal 240 cm breedte, als dat niet mogelijk is parkeerruimte en autoweg laten inschikken, mogelijkheid om ook hard te lopen, beweegvriendelijk, obstakelvrije loopruimte met 260 cm breed en 230 cm hoog, zichtbaarheid van kantmarkering, en dat trappen niet zo gevaarlijk ontworpen worden, zoals de bekende steile trap aan de Jaarbeurszijde van het Centraal station, een ergonomisch verantwoorde inrichting toegankelijk, enkelvoudige ongevallen te voorkomen, veilig oversteken, niet verwijderen verkeerslichten, middeneilanden, zebrapaden, niet toepassen shared space, voor elke situatie duidelijk maken welke maatregelen moeten worden getroffen, een hoofdstuk tijdelijke maatregelen toevoegen, zebrapaden goed zichtbaar maken.

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking komen de concrete suggesties aan bod zoals hierboven benoemd. Bij

die uitwerking geldt het Handboek Openbare Ruimte als toetsingskader. Hierin zijn namelijk de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte.

2.5.3 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad

- Hoe wordt de bereikbaarheid geborgd voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet voldoende blijven.
- Door de grootte van het voetgangersgebied is fietsen in grote delen van de binnenstad niet mogelijk. Daardoor vormt dit een belemmering voor ouderen, die nog wel per fiets onderweg zijn. Hoe kijkt de gemeente hier tegenaan?
- Overweegt de gemeente fietsers gast te laten zijn in het voetgangersgebied? Men maakt zich zorgen of deze twee groepen verkeersdeelnemers wel samengaan.

Beantwoording:
Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn, te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen ook buiten het kernwinkelgebied te lopen. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten, ook buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (onder andere door de ruimte voor (geparkeerde) auto`s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen.

We gaan op zoek naar een passende en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt.

2.5.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van Voetganger leiden tot één aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoegen dat we op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uitwerken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.

2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets

Er wordt veel waardering uitgesproken voor het doorzetten van de koers voor de schaalsprong Fiets in Utrecht. Voor velen mag er zelfs nog een tandje bij. Het plan wordt door sommigen als te abstract ervaren en er worden zorgen geuit over realiseerbaarheid van de plannen. Diverse insprekers uiten hun zorgen over drukte op de fietspaden en het fietsgedrag. Er worden veel suggesties gedaan voor (verdere uitwerking van) het netwerk. Ook zijn er veel reacties waar extra loop- en fietsroutes en bruggen als bedreiging worden gezien voor rust in de buurt, drukte, sociale onveiligheid (hangplekken) en verstoring van woongenot en biodiversiteit.

Reacties ten aanzien van fietsparkeren zijn opgenomen onder 2.11 Slim parkeren.

2.6.1 Waarom een fijnmazig fietsnetwerk?

- In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben.

Beantwoording:
Utrecht groeit en verandert. Dit komt niet alleen door ontwikkelingen als de Merwedekanaalzone en het Stationsgebied, maar is een proces dat sinds de ontwikkeling van Leidsche Rijn al vele jaren gaande is. Er komen steeds meer mensen in Utrecht wonen en dit geeft meer drukte in de stad. Daarnaast zien we dat mensen verhoudingsgewijs meer fietsen dan vroeger. Ook dit is zichtbaar op straat; het wordt steeds drukker. Op sommige plekken begint de fietsdrukte zelfs te knellen. En sommige mensen vinden het fietsen in de stad daardoor steeds minder aangenaam. Er zijn soms lange rijen voor de verkeerslichten (fietsfiles), die leiden tot onveilige situaties. De meer kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, mensen met een beperking) vinden fietsen op drukke plekken (zeker in de spits) niet in alle gevallen meer veilig en gaan minder met de fiets op pad.

Wij vinden gezond stedelijk leven erg belangrijk en willen er daarom onder meer voor zorgen dat de stad zo is ingericht, dat het mensen helpt om gezond te kunnen leven. Dus ook dat het voor iedereen veilig en prettig blijft om te fietsen. Een fijnmazig netwerk met verbeterde, nieuwe verbindingen (waar ook nieuwe bruggen deel van uit maken) draagt hieraan bij. Hierdoor ontstaan meer parallelle routes waardoor drukte zich kan verspreiden en fietsers meer opties hebben om een voor hun op dat moment aantrekkelijke route te kiezen.

Daarnaast vergroten we met nieuwe verbindingen de mogelijkheden voor het maken van kleine recreatieve (wandel- en fiets-) rondjes. Bij gezondheid door bewegen denken we vaak aan hardlopen, wielrennen, skeeleren, enzovoort. Maar er is voor de mensen juist enorme gezondheidswinst te halen als zij simpelweg beter in staat worden gesteld om een dagelijkse wandeling of fietstocht te maken. Even de hond uitlaten, even naar de winkel of een kennis, of gewoon een frisse neus halen. Dit alles draagt bij aan blijven meedoen aan de samenleving, gezond door bewegen en langer zelfstandig kunnen leven. Met de nieuwe wandel- en fietsbruggen vergroten we de actieradius van fietsers en voetgangers en kunnen inwoners uit de bestaande en de nieuwe wijken gemakkelijker een stukje lopen. Dit stimuleert lopen en fietsen als volwaardige en gezonde manier van mobiliteit, ook voor mensen die minder goed ter been zijn of zich minder prettig voelen in een drukke omgeving.

2.6.2 Drukte op de fietspaden en gedrag

- Er zijn zorgen over de toenemende drukte op de fietspaden. Met name hoe hier veilig gefietst kan blijven worden door iedereen. Er wordt specifiek aandacht gevraagd voor ouderen, (ouders met) jonge kinderen en kwetsbare fietsers, voor wie een aantal routes nu al onaangenaam en stressvol zijn. In een enkele reactie wordt voorgesteld om brommers, scooters en speedpedelecs te weren van het fietspad en daarop te handhaven. Ook wordt de suggestie gedaan om aparte infrastructuur voor snelfietsers aan te leggen.

Beantwoording:
Het fietsverkeer in Utrecht kent een dubbele groei. Enerzijds groeit het aantal inwoners, waardoor er meer fietsers zijn. Anderzijds gaan inwoners ook steeds vaker met de fiets, waardoor de dubbele groei ontstaat. We willen deze groei zo goed mogelijk faciliteren. We kunnen niet voorkomen dat sommige routes (op sommige momenten) erg druk worden, maar we kunnen wel zorgen dat er meerdere alternatieve routes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.

Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk is fijnmazig, dooradert de hele stad, is veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en goed verbonden met de OV-knooppunten. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan

fietsvoorzieningen. Dit vergt een fijnmazig fietsnetwerk met rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten). Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Een ander deel van de fietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers. Zo worden fietsers in staat gesteld om te kiezen van welke verbinding ze gebruik willen. De routes volgen meestal rustige woonstraten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. Deze rustige routes zijn minder interessant voor de snelle fietser.

We werken op dit moment aan het besluit Snorfiets naar de rijbaan: Snorfietsers (blauw kenteken) gaan later dit jaar op een aantal wegen in de stad Utrecht verplicht op de rijbaan rijden, net als bromfietsers (geel kenteken). Met een helm op. Dat is gezonder voor fietsers en veiliger voor iedereen. Het (ontwerp)besluit van de gemeente hierover heeft onlangs ter inzage gelegen. We gaan de reacties nu bekijken. Daarna volgt een definitief besluit. We geven daarbij ook aan hoe de verschillende reacties zijn verwerkt.

Speedpedelecs horen tot de categorie brommers(geel kenteken, max 45 km /h) en dat betekent dat dit type fietsen alleen is toegestaan op een bromfietspad. In de stad moeten de speedpedelecs op de meeste plaatsen dus op de weg tussen de auto's in rijden, net als brommers. Daar wordt op gehandhaafd. Er zijn geen speciale fietspaden voor speedpedelecs of andere snelle fietsers waar ze harder mogen rijden. Speedpedelecs worden, net als alle weggebruikers, geacht hun snelheid aan te passen aan de situatie.Veel speedpedelec berijders geven aan dat ze zich onveilig voelen tussen de auto's op 50 km/h wegen. Daarombereiden we een pilot voor waarbij we de speedpedelecberijder de keuze bieden: met een aangepaste lagere snelheid is het toegestaan bijvoorbeeld 25 of 30 km/uur) om op het fietspad te fietsen, als je sneller wilt dan moet je op de weg.

2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

- De grote fietsstromen door de binnenstad vooral in de spits is voor velen een doorn in het oog. Deze groep steunt de keuze van de gemeente om in de zetten op spreiding en routes om het centrum heen. Anderen zijn juist bang dat de fietsbereikbaarheid van het centrum en/of snelle directe routes door het centrum heen zullen verdwijnen, met minder fietsgebruik als gevolg. Meerdere insprekers maken zich zorgen over of spreiden van het fietsverkeer over de verschillende routes voldoende gaat lukken en vragen zich af hoe we borgen dat mensen van andere routes gebruik gaan maken.

Beantwoording:
Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. We kunnen mensen niet dwingen om om het centrum heen te fietsen, maar we kunnen ze wel verleiden en de optie bieden om een rustigere aantrekkelijke route te kiezen. We vinden het belangrijk dat mensen meer lopen en fietsen. En als ze voor de fiets kiezen willen we het liefst dat ze zoveel mogelijk spreiden over het fietsnetwerk en over de dag, zie ook paragraaf 2.4 en paragraaf 2.6.1.

Door routes om de binnenstad heen te verbeteren (waaronder routes Om de Noord, Om de Zuid en compleet maken rondje Singel), wordt het aantrekkelijker en logischer om een alternatieve route te fietsen. Deze parallelle routes worden daarmee voor een deel van de fietsers aantrekkelijker dan de route door de binnenstad. Ze zijn soms korter, soms sneller en ook rustiger. Op verschillende plekken is de kwaliteit nu nog niet op orde, of is er sprake van een barrière zoals een watergang. Door deze aan te pakken, worden meer routes mogelijk en verspreiden we de groeiende aantallen fietsers. Zo hoeft niet iedereen meer door de binnenstad heen. Het blijft mogelijk om door de binnenstad te fietsen, vooral bedoeld voor mensen met een bestemming in het centrum. Het zal daar soms wat minder vlot fietsen dan er omheen, doordat de inrichting die op veel plekken bedoeld is om te verblijven en te wandelen.

2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes

- Uit veel inspraakreacties blijkt dat het onvoldoende duidelijk is wat er met dit mobiliteitsplan wordt besloten ten aanzien van het fietsnetwerk.
- In verschillende reacties wordt opgeroepen om de fietsnetwerken meer te differentiëren naar gebruikers, bijvoorbeeld langzaam versus snel, breed versus smal, rustig versus druk. Daar tegenover geven meerdere insprekers aan dat het onduidelijk is wat nu de verschillen zijn tussen hoofdfiets-, doorfiets- en snelfietsroutes. Specifiek wordt gesteld dat het voorbarig is om het hoofdfietsnetwerk vast te stellen, zo lang de provinciale snelfietsroutes nog (deels) bepaald moeten worden. Ook wordt benoemd dat de legenda van de fietskaarten niet eenduidig overeenkomt met de teksten.

Beantwoording:
Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. De figuur Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan stellen we niet de exacte routes vast, dat volgt later bij de uitwerking van het desbetreffende project. Zie paragraaf 2.1 voor meer informatie over de status en scope van ingetekende lijnen op de kaarten.

Alle hoofdfietsroutes zijn voor alle type fietsers te gebruiken (wat overigens ook geldt voor veel andere straten in de stad). We maken daarom geen onderscheid in de netwerkkaart naar allerlei type fietsers of verschillende typen fietspaden. Door spreiding van drukte en een fijnmaziger fietsnetwerk ontstaat er meer ruimte voor alle fietsers waaronder ook kwetsbare fietsers. In woonbuurten zullen de straten, anders dan langs hoofdwegen, in veel gevallen aantrekkelijk zijn voor langzamere fietsers (8 - 80 jaar) doordat ze rustiger zijn.

Enkele verbindingen hebben in de figuur een paarse arcering om aan te geven dat deze al onderdeel zijn van gezamenlijke studie/projecten die we met de provincie uitvoeren. Bij de roze arcering is nog onderwerp van onderzoek hoe de verbindingen mogelijk in de stad verder lopen. Onze ambitie is dat de regionale verbindingen goed aansluiten op het hoofdfietsnetwerk.

We markeren wat belangrijke fietsroutes zijn, of ze nu bedacht zijn als hoofdfietsroutes of doorfietsroutes, want dat is voor fietsers niet belangrijk. Daarom verwijderen we het kader *Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes.* We nemen in de hoofdtekst een regel op dat een rode asfaltverharding het uitgangspunt is bij de aanleg van routes in het hoofdfietsnetwerk om aantrekkelijkheid en herkenbaarheid te bevorderen (ook ten opzichte van andere fietsroutes).
We passen de legenda van de figuur Fietsnetwerk 2040 aan, zodat eenduidig is wat de status van de lijnen is. Ook halen we het onderscheid tussen de verschillende prioriteiten van bruggen weg.

2.6.5 Uitwerking van het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen voor de fiets

- Er wordt opgemerkt dat de juiste effecten pas zichtbaar zijn bij een gedetailleerde uitwerking van de maatregelen. Wat wordt er concreet gedaan om de schaalsprong te realiseren? Welke projecten zijn al gepland om het spreiden te bevorderen? Wanneer zijn die gerealiseerd? Kunnen de fietsnetten in een separaat traject verder uitgewerkt en vastgesteld worden, in samenwerking met de Fietsersbond en inbreng vanuit de diverse wijken?

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan is een strategisch plan en geen actieplan of uitvoeringsdocument, zie ook 2.1. Daarom worden de hierboven gestelde vragen in het mobiliteitsplan niet beantwoord. Hieronder is aanvullend aangegeven hoe we op de korte en (middel)lange termijn bezig zijn met de schaalsprong fiets.

Op dit moment werken we al aan verschillende projecten die op korte termijn een bijdrage leveren aan de schaalsprong fiets, veelal in combinatie met herinrichtingen.

Daarnaast is in 2020 een verkenning uitgevoerd naar de prioritering van verschillende bruggen en tunnels in de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Deze verkenning is een bouwsteen voor het mobiliteitsplan 2040. Het mobiliteitsplan geeft aan in welke fietsbruggen of -tunnels Utrecht het beste kan investeren. Daarom zijn de bruggen opgenomen in het kaartbeeld van het mobiliteitsplan 2040. In totaal onderzocht de gemeente Utrecht 35 mogelijke fietsbruggen en -tunnels. Het gaat om plekken die barrières zoals water, spoor en autowegen slechten en daardoor de bereikbaarheid per fiets en te voet verbeteren. In het mobiliteitsplan nemen we een verwijzing naar deze verkenning op, maar zijn ook aanvullend nieuwe tunnels en bruggen aangegeven omdat die nodig lijken te zijn om meer parallelle routes te creëren en nieuwe OV-knooppunten of woningbouwontwikkelingen bereikbaar te maken.

Een belangrijke functie van het mobiliteitsplan is om bij partners (mede overheden en marktpartijen) aandacht te vragen voor de schaalsprong fiets en de benodigde investeringen om onze ambitie te kunnen realiseren. Zo is het mobiliteitsplan input voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Na besluitvorming over het mobiliteitsplan 2040 wordt de schaalsprong fiets verder uitgewerkt in projecten. Hierbij wordt ook de Fietsersbond betrokken. Daarnaast worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij projecten in hun wijk, voorafgaand aan definitieve besluitvorming over de daadwerkelijke realisatie van een project, zie ook paragraaf 2.1.

2.6.6 Zorgen over specifieke fietsverbindingen

2.6.6.1 Brug Vechtdijk

- Onderdeel van het hoofdfietsnetwerk is een fietsroute met een nieuwe fietsbrug over de Vecht (kaart p. 77). Er zijn veel vragen binnengekomen over deze brug en de nieuwe verbinding. Daarbij zijn zorgen geuit over onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Er is onduidelijkheid over de status van het plan en er wordt de wens uitgesproken dat gewerkt wordt aan een integraal plan voor de wijk, waarbij rekening gehouden wordt met het bestaande groen, het natuurschoon dat de rivier de Vecht ons biedt en de sociale veiligheid van de bewoners van de Vechtdijk en omliggende wijken, met betrokkenheid van bewoners. Wat is de nut en noodzaak voor de brug over de Vechtdijk?
- Wat is de status van deze brug en op welke manier worden hier besluiten over genomen?

Beantwoording:
De brug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk, zwart afgebeeld op de kaart.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (ten hoogte van de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, op basis van de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (eventueel te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

- Er lijkt toch een (snel)fietspad door Park de Gagel te lopen tussen de Carnegiedreef en de fietsbrug over de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Zijn er geen betere alternatieven voor een snelle fietsverbinding naar Westbroek die minder impact hebben op de rust in het park?

Beantwoording:
De ambitie van de gemeente is om voor goede fietsverbindingen tussen Zuilen, Overvecht en het Noorderpark te zorgen, met goede verbindingen bij het kruisen van de NRU. Dit betreft één van die verbindingen. We willen meerdere verbindingen realiseren om grote omrijdbewegingen te voorkomen. De hoeveelheid fietsers ter hoogte van deze verbinding zal gering zijn en we verwachten geen impact op de rust in het park.

2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten

- Onderdeel van het hoofdfietsnetwerk is een fietsroute door de groene zone van Lunetten. Er zijn veel zorgen geuit over onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Er is onduidelijkheid over de status van het plan en bewoners roepen op om de verbinding niet door de groene zone te laten lopen.

Beantwoording:
De fietsroute door de groene zone van Lunetten was per abuis opgenomen in de maatregelenkaart op pagina 77, terwijl deze niet in de netwerkkaarten op pagina 71 en 74. De andere lijn door Lunetten (ingetekend over de Furkabaan) is nog tracékeuze maar betreft een gewenste verbinding tussen station Lunetten en over de A12 heen richting zuid. In de uitwerking houden we rekening met groene zone, etc. als onderdeel van integrale besluitvorming

Zie paragraaf 2.1 over de status van de lijnen op de kaart en het algemene proces hoe we als gemeente van beleid naar uitvoering werken.

Het besluit over de uitvoering valt binnen het project dat nog moet starten. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de gevolgen voor de groene zone worden daarin onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

2.6.6.3 Fietsroute Herenweg

- Een reactie betreft de zorg dat de fietsroute Herenweg zal leiden tot verdere inklemming van basisschool de Pijlstaart.

Beantwoording:
Het spreiden van het fietsverkeer is nodig om de drukste routes te ontlasten en zo fietsen voor iedereen aantrekkelijk te maken. Door routes, zoals de Herenweg aantrekkelijker te maken verwachten we dat een deel van het fietsverkeer verleid kan worden om deze route te gaan gebruiken. We verwachten niet dat de fietsroute Herenweg daarmee zodanig druk wordt dat de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid in gevaar komt. Zoals al in het hoofdstuk Monitoring aangegeven zullen we dit monitoren met indicator J: Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk.

2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone

Onderdeel van het fietsnetwerk zijn meerdere bruggen ter hoogte van de Merwedekanaalzone (kaart p. 77). Er zijn veel vragen binnengekomen over deze bruggen en het fietsnetwerk. Er is onduidelijkheid over de status van het plan, de nut en noodzaak van de bruggen en er zijn zorgen over de gevolgen van deze bruggen met betrekking tot de

leefbaarheid in aangrenzende wijken, de ligging van woonboten en het gebruik van het Merwedekanaal voor sport, recreatie en (goederen)vervoer. Ook maken veel inwoners zich zorgen over bouwoverlast tijdens de aanleg van de bruggen.

Over de Merwedekanaalzone
Het gebied langs het Merwedekanaal, tussen Villa Jongerius en de snelweg A12, verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een nieuwe stadswijk. Deze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met mogelijk op termijn 10.000 woningen is alleen goed mogelijk met een ambitieuze mobiliteitsstrategie waarbij stevig wordt ingezet op lopen, fietsen en OV en deelmobiliteit.
Daarnaast zijn stedelijke verkeersmaatregelen noodzakelijk zoals de aansluiting van de Europalaan-Zuid met de A12 en een versterking van het fietsnetwerk en het HOV.

Over de status van het plan
De (loop- en) fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone zijn uitgewerkt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. Daarom gaan we in deze nota van beantwoording al concreter in op onder andere de locatie en integrale afwegingen ten aanzien van de bruggen in de Merwedekanaalzone.

De vragen zijn uiteengezet in 3 hoofdvragen. Overige reacties zijn beantwoord in de reactienota, behorend bij de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Het college heeft hiertoe de stukken (inclusief reactienota) op 10 maart 2021 aan de raad verzonden.

- Waarom is het nodig een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk aan te leggen met de daarbij behorende fiets- en voetgangersbruggen? Belangengroep bewoners houd rivierenwijk leefbaar geeft specifiek aan dat er 2.000 mensen een petitie hebben getekend tegen de komst van extra bruggen in 2019.

Beantwoording:
Het fietsverkeer in Utrecht kent een dubbele groei. Enerzijds groeit het aantal inwoners, waardoor er meer fietsers zijn. Anderzijds gaan inwoners ook steeds vaker met de fiets, waardoor de dubbele groei ontstaat. Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk, zie ook paragraaf 2.6.1.

Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fijnmazig fietsnetwerk met zowel rustige bestemmingsroutes, als snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming maar op bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (8-80) zoals bijvoorbeeld een ouder met kind. De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige woonstraten of groene verbindingen en liggen bijv. in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. Zo kunnen b.v. kinderen vanuit de woningbouw op het defensieterrein en de Wilhelminawerf (deels) zelfstandig naar de basisschool op het Heycopplein.

Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen (bij de Socrateslaan, de Balijelaan en de Van Zijstweg) en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer niet voldoende opvangen. Het fietsverkeer op de drie bruggen (en de routes van en naar de bruggen) samen, gaat meer dan verdrievoudigen in 2030, ten opzichte van de huidige situatie, blijkt uit de analyses. Indien er geen nieuwe rustigere/ binnendoor fietsroutes komen (waar de wandel- en fietsbruggen onderdeel van uit maken), zal de fietsdrukte op de bestaande bruggen en routes toenemen tot ongeveer 20.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om tussen de 35.000 en 43.000 fietsers per etmaal.

Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen.
Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
Deze spreiding speelt niet alleen rond de Merwedekanaalzone. Ook in andere delen van de stad wordt hieraan gewerkt. Bijvoorbeeld de fietsroutes rond de binnenstad (via de singels) als alternatief voor de drukke route Centraal Station-Vredenburg-Neude-Maliebaan.
Het alleen verbeteren van de huidige bruggen biedt dus geen afdoende oplossing. Bovendien zorgt het aanbieden van alternatieve routes voor keuzevrijheid, waardoor fietsers en wandelaars kunnen kiezen voor een route, die zij het meest aantrekkelijk vinden.

- Problematiek van straten en knooppunten na de bruggen

Beantwoording:
Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer zijn opgenomen in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en de aanlanding van de wandel- en fietsbruggen in het Merwedeplantsoen zullen als eerste worden heringericht/aangepakt. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg en Balijeplein aangepakt.

- In hoeverre wordt er bij de aanleg van de fietsbruggen rekening gehouden met de leefbaarheid in de omliggende buurten?

Beantwoording:
De exacte inpassing van bruggen vergt nadere studie en hoe de aanlanding wordt vormgegeven en ingepast, is mede afhankelijk van het type brug waarvoor gekozen wordt. De vragen over de landschappelijke inpassing van de brug naar de punt, sanering van de bodemvervuiling, kruispuntinvulling, en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn voor de leefbaarheid van de wijk en aan de vervolgroute, komen aan de orde bij de verdere uitwerking van de plannen. Op dit moment weten we nog niet hoe dit er precies uit komt te zien. Bij de inpassing wordt rekening gehouden met de kwaliteit en het gebruik van de omgeving.

Voor Dichterswijk is gewerkt aan een Buurtagenda. De Buurtagenda adresseert de zorgen die bewoners van Dichterswijk noemen in relatie tot de effecten van de Merwedekanaalzone op hun wijk, met name vanwege het plan voor de nieuwe wandel- en fietsbrug en doet voorstellen voor mogelijke maatregelen. De Buurtagenda is nog geen uitvoeringsplan, maar de maatregelen moeten, samen met bewoners, na besluitvorming over Merwedekanaalzone verder worden uitgewerkt.

Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer worden door ons aangepakt. De wijze waarop we dat doen komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. We realiseren ons dat de Rivierenwijk een “groenarme” wijk is. Daarom zetten we in op vergroening in de Rivierenwijk. Zie hiervoor de Buurtaanpak Rivierenwijk. Bij de inpassing van de bruggen is het doel om het groen van het Merwedeplantsoen zoveel mogelijk intact te houden. We zijn ons ervan bewust dat de komst van de bruggen grote invloed heeft op de woonbootbewoners. De groei van de stad betekent verandering en dit doet op sommige plekken pijn. We overleggen daarom regelmatig met alle betrokken woonbootbewoners.

2.6.7 Aanvullende suggesties ten aanzien van het hoofdfietsnetwerk

Verschillende insprekers doen suggesties voor aanvullende schakels in het hoofdfietsnetwerk.

- In de bruggenstudie ontbraken naar idee van de inspreker veel bruggen op kansrijke locaties. In de kaart met maatregelen staan weer diverse plekken voor bruggen die nog te onderzoeken zijn, maar het is opnieuw niet compleet. Er ontbreekt bijvoorbeeld een brug over de Liesveldsewetering (huidige maaswijdte is met 1,4 km zeer groot; je kunt niet met de Haarrijnse Rading mee over het water). Ook ontbreekt in de kaart de verbinding Keulsekade – Julianaparkweg (die wordt aangelegd), de verbinding Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat – Belo Horizontedreef – Fietsbrug de Gagel. Er ontbreekt vooral een brug over de Vecht in deze route.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan is met de fietskaart aangegeven welke verbindingen belangrijk zijn om de grote stedelijke en regionale fietsersstromen te kunnen faciliteren, met name bedoeld om als alternatief te dienen voor stedelijke en regionale autoverplaatsingen, om OV-knooppunten beter bereikbaar te maken en om enkele drukke routes in de stad te ontlasten (vooral de binnenstadsas). Daarnaast kunnen er verschillende verbeteringen zijn die het fietsnetwerk in en tussen wijken beter maken. De lokale verbeteringen staan niet op de stadsbrede kaart, maar kunnen een plek krijgen in gebiedsontwikkeling.

De genoemde suggesties voor extra schakels staan voor een deel al op de netwerkkaart in het plan, maar zijn wellicht niet goed herkenbaar omdat het detailniveau grof is. Voor een groot deel van de verbindingen in de netwerkkaart geldt echter dat er nog geen financiering is.

- Het is goed dat in het plan onderscheid wordt gemaakt naar verschillende routetypen. De verschillende eisen die vervolgens aan de routes worden gesteld moeten duidelijk worden omschreven, zodat bij herinrichting duidelijk is welke eisen worden gesteld aan de betreffende route.

Beantwoording:
De wijze waarop wij onze openbare ruimte inrichten is uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte. Het mobiliteitsplan gaat over de visie op mobiliteit in de stad, het gaat daarmee niet in op specifieke projecten of de kenmerken voor de inrichting.

- Kan het fietsnetwerk verder uitgewerkt worden gecombineerd met een analyse van de benodigde vrije ruimte voor de fiets en de impact op de andere netwerken.

Beantwoording:
De benodigde vrije ruimte voor fietsers is een item dat belicht zou kunnen worden in Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

2.6.8 Overige vragen

- Kan de verlichting van fietspaden in parken en langs groen verbeterd worden, waarbij de ecologische waarde van nachtrust voor vogels en zoogdieren en het gevaar van straatverlichting voor (nacht)vlinders in het oog worden gehouden?

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan gaat over de visie op de functionaliteit van de netwerken en niet over de vormgeving en inpassing van infrastructuur. Bij de concretisering van projecten is dit een aandachtspunt. We nemen deze suggestie over als een toelichting op “een goede inpassing”.

- Het voorkomen van enkelvoudige verkeersongevallen is belangrijk. Enkelvoudige ongevallen hangen direct samen met de inrichting van de openbare ruimte. Voor fietsers is het van groot belang dat hun paden voorzien zijn van goed zichtbare, vergevingsgezinde kantopsluitingen die ook voor voetgangers veilig zijn. Zie CROW-notitie “Het comfortabele vergevingsgezinde fietspad“.

- Beheer en onderhoud: los kleine gaten in het wegdek meteen op. Deze zijn niet te voelen in een auto, maar kunnen zeer gevaarlijk zijn voor fietsers. En die fietsers willen we juist stimuleren. Ik denk niet dat men hier fysiek stimuleren door middel van een gat in de weg bedoeld.
- Vanuit de slechtzienden hebben wij vaker de suggestie gekregen om fietspaden aan beide zijden te belijnen, waardoor alle aandacht op de verkeerssituaties gericht kan blijven.

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan gaat over de visie op de functionaliteit van de netwerken en niet over de vormgeving, inpassing en onderhoud van infrastructuur. Bij de concretisering van projecten is dit een aandachtspunt. We nemen de suggestie om aan beide zijden te belijnen over als toelichting op "een goede inpassing".

- Te weinig wordt bij verkeer en mobiliteit gekeken naar het "natuurlijk" gedrag van fietsers. Door te kijken naar het gedrag wordt voorkomen dat met een herinrichting niet het behaalde doel wordt bereikt. De route op papier blijkt dan niet logisch te zijn. Wij pleiten ervoor dat bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken en fietsnetwerken eerst het natuurlijk gedrag wordt geobserveerd en gebruikers worden geraadpleegd voordat men naar de tekentafel gaat.

Beantwoording:
De werkwijze van de gemeente Utrecht is dat wij niet alleen studeren en tekening op papier, maar ook de daadwerkelijke situatie en het gedrag van mensen in beschouwing nemen. Dit is juist zeer relevant omdat een deel van de aanpak ook het stimuleren van ander reisgedrag betreft (bijvoorbeeld routekeuze) en dan is het nodig om te onderzoeken (ook in de praktijk) waarom mensen zich gedragen zoals ze doen.

2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

- Hoe wordt omgegaan met "de fiets te gast" in de binnenstad en andere centrumgebieden?

Beantwoording:
In de centrumgebieden (A-zones) zetten we de voetganger op 1. Dat betekent dat de inrichting van de openbare ruimte (en dus ook het wegprofiel) prioriteit geeft aan de voetganger. Dit betekent niet dat er geen verkeersruimte meer is voor fietsers, OV en autoverkeer, maar deze zijn ondergeschikt in de vormgeving en de prioriteit. Bij dit alles moet rekening gehouden worden met de omvang van de verkeersstromen. Voor elk gebied is het maatwerk hoe we dit uitwerken. Een oplossing als "Shared space" is geen doel op zich, maar een middel en is niet altijd een verkeersveilige oplossing. In alle centrumgebieden zullen daarom ook fietsroutes blijven die de functie hebben om de centrumgebieden goed bereikbaar per fiets te houden (dit geldt uiteraard ook voor andere modaliteiten).

- We missen Zeist en Houten in het rijtje met de omliggende steden die bereikbaar worden via een fietssnelweg. Voor Zeist wordt een route langs de A28 gemaakt, maar die ligt er al en die is te ver omfietsen. Een nieuwe route USP – Weteringlaan in Zeist is nodig.

Beantwoording:
Het netwerk van fietssnelwegen is bedoeld voor de relatief lange afstanden tussen verschillende steden in heel Nederland. Voor de fietsverbindingen binnen de regio, bijvoorbeeld tussen Zeist en Utrecht is een veel fijnmaziger regionaal fietsnetwerk bepaald door de U10. Hierin zitten meerdere fietsverbindingen tussen Zeist en Utrecht. Een fietsroutes langs de A28 kan gelijk met de beoogde bus/trambaan worden gerealiseerd, een logische bundeling van infrastructuur en investeringen. We sluiten niet uit dat in de toekomst meer fietsroutes in de provincie het predicaat fietssnelweg krijgen.

- Voor inwoners van Nieuwegein is Utrecht, met name USP, een belangrijke bestemming, die op een uitstekend fietsbare afstand ligt. De potentie van de fiets op de relatie Utrecht – Nieuwegein is veel groter dan het huidige gebruik. De rechtstreekse fietsverbinding tussen USP en Nieuwegein loopt door Lunetten

langs de Furkabaan en de Koppeldijk, die route verdient verbetering. Ook valt te denken aan een soort “binnenring” voor fietsers langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moeten fietsers nog een omslachtige route door Hoograven nemen om fatsoenlijk in Lunetten te komen. Deze binnenring stond al gepland als bijvangst bij de verbreding van de A12/A27.

Beantwoording:
Deze suggesties zitten al in de netwerkkaart fiets.

- Een deel van de inwoners van Utrecht werkt in Nieuwegein. Voor hen wordt gewerkt aan een snelfietsroute langs het Merwedekanaal. De route naar Nieuwegein via de Jutfasebrug is op het Utrechtse deel al jarenlang niet meer verlicht. Vroeger werd de route mee verlicht door de masten voor het autoverkeer. Nadat daar andere armaturen zijn gekomen is het fietspad van de brug richting Utrecht (fietsers rijden met hoge snelheden!) in het duister gehuld. We hebben hier meermalen over geklaagd maar het is nog steeds niet opgelost, “want er moet een grondkabel gegraven”. Over een afstand van 330 meter. We hopen dat dit bij voorrang wordt aangepakt en niet tot 2040 op een oplossing moet wachten. We hopen dat de uitvoering van het mobiliteitsplan stevig ter hand wordt genomen. Beleid en uitvoering blijken al te vaak verschillende zaken.

Beantwoording:
Het verlichtingsvraagstuk wordt meegenomen in aanpak snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein. Met het mobiliteitsplan worden geen besluiten genomen over concrete projecten en de uitvoering.

- Bedrijventerreinen worden volgens het plan goed aangesloten op het hoofdfietsnet. Omdat deze routes vaak ‘s nachts worden gebruikt, moet de sociale veiligheid van deze routes tiptop in orde zijn. Daarnaast vragen wij specifiek aandacht voor Lage Weide. De route via de Gele brug wordt binnenkort bijna 500 m langer door een woningbouwplan bij de Gele brug. Een andere route vanuit de stad naar Lage Weide loopt via de Demkabrug. Vanuit Leidsche Rijn is er een route via het station, waarbij je een (behoorlijk steile) trap of de lift moet nemen. De enige fatsoenlijke verbinding is bij het Lage Weide viaduct. Daar ontbreekt een vlotte aansluiting naar de Proostwetering / De Wetering Noord. De Anton Geesinkbrug is komende 20 jaar nog niet in de planning, volgens de bruggenstudie. Kortom: de bereikbaarheid op de fiets van Lage Weide laat ernstig te wensen over! Lage Weide moet snel veel beter bereikbaar worden voor fietsers uit alle richtingen.

Beantwoording:
Dit is onder de aandacht in de gebiedsaanpak Lage Weide en de verkenning route Dom tot Dam. In het mobiliteitsplan zitten verschillende nieuwe fietsverbindingen om Lage Weide beter bereikbaar per fiets te maken, zowel de aansluiting bij station Leidsche Rijn als nieuwe bruggen. Hoe deze er precies uit komen te zien en wanneer deze gerealiseerd kunnen worden, pakken we in de genoemde studies verder op.

- Een brug van de Cremerstraat naar de Cartesiusdriehoek staat tot onze verrassing op de kaart als eerste tranche. We zijn er blij mee! Bij het verlengde van het Zand wordt volgens de kaart een oversteekbaarheidsknelpunt opgelost. Wordt hier bedoeld dat er een tunnel onder het spoor door komt, zodat je vanaf De Meern via het Zand naar het Lage Weideviaduct kunt fietsen? Dat wordt extra belangrijk als de Anton Geesinkbrug er ligt. Maar er staat geen “brug of tunnel”-teken bij dit knelpunt. Ons is niet duidelijk wat hier moet verbeteren?

Beantwoording:
Nee, dit punt bij de Vleutensebaan is alleen benoemd als knelpunt met betrekking tot oversteekbaarheid. Daarnaast zou dit tot extra doorsnijding van het park leiden wat ook niet wenselijk is.

- We vragen aandacht voor de doorkruisbaarheid van het Máximapark tussen de Alendorperweg en het spoor. De brug in de Beukenboslaan is veel te hoog en te steil. De enige andere route door het park is langs de

Paperclip, maar die wordt ‘s nachts afgesloten. Het fietspad langs de Huis te Vleutenbaan ligt al bij het spoor. De maaswijdte is hier veel te groot. Er is een extra route nodig.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan brengen we het gewenste hoofdfietsnetwerk in beeld. De maaswijdte is hier wat ons betreft voldoende, omdat de omrijfactor voor de meeste fietsverplaatsingen acceptabel is.

- We missen de verbinding Rijnkennemerlaan – fietsbrug Maarssenbroek op de kaart met fietsroutes. Via de fietsbrug bij Maarssenbroek (over de A2) kun je redelijk vlot naar Breukelen fietsen. Bij de bouw van de wijk Haarrijn moet deze verbinding worden aangelegd op snelfietsroute-kwaliteit, geschikt voor snelle en zware fietsen.

Beantwoording:
Deze verbinding staat reeds op de kaart.

- De kruisingen op de Franciscusdreef en een ontbrekend stuk fietspad op de ventweg zijn knelpunten en het is goed dat deze zijn benoemd in het mobiliteitsplan. Er zijn echter nog meer ontbrekende fietsroutes en knelpunten ten aanzien van oversteekpunten voor fietsers, zoals bij de kruisingen Theemsdreef-Humberdreef, Marnedreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef-Marnedreef, Zamenhofdreef-Theemsdreef. De ontbrekende routes (nader in te vullen) en de knelpunten moeten worden toegevoegd, waarbij aangegeven dient te worden dat deze lijst niet volledig is.
- Overvecht heeft veel (hoofd)fietsroutes door en langs het groen, het kwaliteitskenmerk van de wijk. Dit zijn prettige fietspaden overdag, maar niet ‘s avonds als het donker is. Er is tijdens de sessie op 7 januari aangegeven dat er een ambitie is om het fietsnetwerk te verdichten. Wij pleiten ervoor om die fietsstructuur voor Overvecht uit te werken en daarin ook sociaal veilige fietsroutes op te nemen.
- De voorgestelde maaswijdte van 400 meter wordt niet overal gehaald in Overvecht. De Rubicondreef route (tevens sociaal veilig) zou in Overvecht Zuid de fietsstructuur versterken. Voorkomen moet worden dat deze route wordt ontmanteld door andere ruimtelijke plannen die nu op tafel liggen.
- In het gebied van Shoppingcenter Overvecht ontbreekt nog steeds een goede fietsroute langs de Seinedreef. Ook het nieuwe mobiliteitsplan voorziet niet in die fietsroute. Deze nog toevoegen.
- Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, dan moeten bewoners op afstand hun auto parkeren en de route van/naar huis wordt dan met de fiets afgelegd. Er is nog een zoeklocatie voor de P+B (Park + Bike) locatie. Deze locatie zal nabij de NRU zijn. Het is aan te bevelen dat op korte termijn een verkenning wordt gedaan naar locaties(s) en de (sociaal veilige) verbindende fietsroutes.
- Voor de fietsroutes over/onder de NRU en op de Gageldijk dient duidelijk te worden waar de snelfietsroutes lopen, met name voor de verbinding met de aangrenzende gemeenten (Westbroek, Maarssen en Groenekan). Het is niet wenselijk dat er een snelfietsroute door park De Gagel gaat lopen.
- In Overvecht lopen veel fietsroutes door en langs het groen. Het fietsnetwerk voldoet op veel punten niet aan de gewenste maaswijdte van 400 meter. Er zijn veel andere natuurlijke fietsroutes die ook worden gebruikt (bijvoorbeeld als sociaal veilige routes). We pleiten ervoor om een fietsnetwerk uit te werken en daarin ook de aangepaste fietsroutes langs, over en onder de NRU mee te nemen.
- In de parken lopen voetgangers op paden waar ook fietsers rijden. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers op hetzelfde (shared space) pad rijden waar ook de recreatieve wandelaars lopen. Als de Gageldijk een snelfietsroute wordt, is het wenselijk rekening te houden met een voetpad.

Beantwoording:
Deze opmerkingen over het fietsnetwerk van Overvecht betreffen een verdere uitwerking van de hoofdlijnen zoals die in het mobiliteitsplan zijn aangegeven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht zullen deze opmerkingen worden meegenomen.
Enkele opmerkingen betreffen de zorg dat er snelfietsroutes worden gemaakt. In het mobiliteitsplan spreken we niet van snelfietsroutes maar van hoofdfietsroutes. De ambitie voor deze hoofdfietsroutes is dat ze aantrekkelijk zijn om te fietsen, vanwege een goede vormgeving en een goede doorstroming. Snel of hard fietsen is niet een doelstelling

die we specifiek gaan faciliteren. Speedpedelecs en andere snelle fietsen moeten zich in Utrecht als “gewone” fietser gedragen en zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u houden.

- Ook de NRU zou betere oversteken krijgen volgens het plan. Wat wij zien is dat de bestaande fietsverbinding naar het Noorderpark bij het Henry Dunantplein niet meer op de kaart staat waar dat in eerdere plannen wel het geval was, terwijl er verder niets bijkomt dat nu nog niet bestaat. In de plannen voor de NRU worden de fietsoversteken onhandiger dan ze nu zijn, omdat ze niet meer aansluiten op routes die ook de Vecht oversteken.

Beantwoording:
Deze verbinding nemen we alsnog op in de netwerkkaart.

- Wat gaat er concreet gedaan worden om de aansluiting van de Van Zijstweg met de Croeselaan te verbeteren voor fietsers?

Beantwoording:
Daar heeft recent een herinrichting plaatsgevonden. Fietsers worden nu gespreid over een noordelijk én een zuidelijk tweerichtingenfietspad langs de Van Zijstweg, oftewel een verdubbeling van de capaciteit en de mogelijkheid om op andere plekken over te stekken. Een deel van de Croeselaan wordt nog heringericht en sluiten we daarbij goed aan op deze nieuwe situatie.

- Ik wil hierbij een alternatieve route promoten die globaal van noordoost naar zuidwest gaat, drie drukke verkeerswegen verhoogd kruist plus een rivier, en er al gedeeltelijk ligt. Deze route vraagt gewoon om uitgebreid te worden en hij lijkt wel wat op de zeer geslaagde Oosterspoorbaan. Het is een aantrekkelijke groene route langs het spoor die ik regelmatig gebruik vanuit Voordorp waar ik woon. Hij begint bij spoorwegovergang Blauwkapel a/d Darwindreef. Je kruist verderop autovrij de Tripkade en rijdt dan door een fraaie wilgenlaan tot a/d Brailledreef. Daar ligt al een voetgangersbrug die uitgebreid zou kunnen worden met op en afritten om hem voor fietsen geschikt te maken. De ruimte is er en ik heb hem maar de naam Braille brug gegeven. Aan de andere zijde van de spoordijk op de plek waar vroeger een belastingkantoor stond, staan nu woningen. Een onderdoor tunnel zou hier nuttig zijn. Verdergaand is er weer een fietspad en sta je opeens voor de Vecht. Verderop rechts ligt de smalle en drukke Rode Brug. Heel mooi zou een extra oversteek zijn (het Geesinkpad heb ik hem hier genoemd) Er moet wel een complete fietsbrug gebouwd worden met op en afrit. Aan de andere kant van het spoor ligt wel een voetgangersbrug, maar de route verleggen naar de andere kant maakt het erg gecompliceerd. Door het zware gemetselde talud van de spoordijk en de beperkte ruimte zal wel een flink deel van de fietsroute op hoogte (2 à 3 meter) moeten blijven. Weer verdergaand langs de Petemoederslaan met veel groen en ruimte kom je aan bij de brede en drukke Oudenoord. Waar ook een fietsbrug + opritten prachtig zouden zijn om veilig over te steken. Daarna buigt de spoordijk sterk af naar Zuid. Alles wordt hier smaller en drukker, er zijn enkele tunnels onder het spoor en meerdere afslagen mogelijk. Er zal hier veel gepuzzeld moeten worden maar als fietser ben je al probleemloos een heel stuk verder gekomen. Via Egelantier en Acaciastraat etc. kun je het nieuwe wijkje Wisselspoor bereiken. Dat ligt behoorlijk geïsoleerd en zou eigenlijk een verbinding moeten hebben met het Cremerplein.

Beantwoording:
Deze route staat al op de fietsnetwerkkaart.

2.6.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De inspraakreacties ten aanzien van fiets hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het plan:
- Het kader “*Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes”* is verwijderd.
- We hebben een alinea toegevoegd over wat “goede inpassing” voor ons betekent: aandacht voor oversteekbaarheid, barrière werking, flora en fauna, verkeersveiligheid, verlichting, keuze voor bestrating,

fietspaden aan beide zijden belijnen enzovoort. We hebben hierin een regel opgenomen over dat asfaltverharding een goede manier is om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ten opzichte van andere fietsroutes). Zie hoofdstuk 3 voor concrete tekstwijziging in het mobiliteitsplan.
- We hebben de hierboven toegezegde aanpassingen in de netwerkkaart verwerkt en de legenda aangepast.

2.7 Netwerken op orde (Stap 3) - Openbaar vervoer

Er zijn veel reacties binnengekomen over het openbaar vervoer. Deze vragen hebben we gegroepeerd naar de verschillende onderdelen van het OV-systeem.

2.7.1 Spoor, Intercity-bediening voorstadstations en Utrecht centraal

In een aantal reacties worden zorgen geuit en aandachtspunten meegegeven over de doorontwikkeling van het spoornetwerk en de stations in Utrecht. Daarnaast worden in meerdere reacties suggesties gedaan over specifiek locaties voor (nieuwe) stations en bedieningsmogelijkheden.

NS en ProRail geven de volgende aandachtspunten mee:
- Beide organisaties gaan mee in het concept van het Wiel met Spaken, maar bij de uitwerking dient niet alleen het regionale belang van een extra Intercity-stop te worden meegenomen, maar ook het effect op de doorgaande reizigers. Concreet: een IC-haltering bij Koningsweg kan de ambitie voor een kortere reistijd tussen Utrecht en Arnhem in de weg zitten.
- ProRail verwacht daarnaast richting 2030 een toename van 30% aan treinreizigers. ProRail vraagt ons daarom om aandacht te blijven houden voor de verschillende vervoer- en verkeersstromen op en rond Utrecht centraal.
- Het concept Wiel met Spaken kan leiden tot grotere verschillen in de bezetting van de Sprinters. Dit zet de exploitatie en betaalbaarheid van het OV onder druk. NS wil met Utrecht op zoek gaan naar compenserende maatregelen.

Beantwoording:
Wij zijn blij met de steun van NS en ProRail voor het mobiliteitsplan en de bereidheid om het concept Wiel met Spaken samen met ons verder uit te werken. In U Ned verband gebeurt dit al, onder andere in de programmalijnen MIRT Verkenning OV en Wonen en de Mobiliteitsstrategie. Daarbij worden Lunetten en Koningsweg niet alleen als IC- maar ook als Sprinterstation onderzocht.

In het BO MIRT 2020 is afgesproken om in het kader van Toekomstbeeld OV met rijk en regio de spoorcorridor Utrecht-Arnhem te onderzoeken. ProRail en NS zijn hierbij betrokken. Ook dit biedt ruimte om de regionale en (inter)nationale belangen af te wegen.

Wij denken dat er mogelijkheden zijn om station Lunetten-Koningsweg zodanig te realiseren dat de nationale en regionale ambities elkaar niet in de weg staan of zelfs versterken. Wanneer blijkt dat het concept Wiel met Spaken leidt tot grotere verschillen in de Sprinterbezetting, gaan we samen met NS zoeken naar maatregelen om de exploitatie en betaalbaarheid van het OV op orde te houden.

Uit onze berekeningen zien wij een verdere groei tot 50% van het aantal in- en uitstappers op station Utrecht Centraal en tot 80% voor alle stations in de gemeente Utrecht in 2040 ten opzichte van 2015, mede ten gevolge van het totale pakket aan maatregelen zoals in het mobiliteitsplan beschreven. Door het ontlasten van Utrecht Centraal met het Wiel met Spaken kan de groei op dit station worden gereduceerd tot 30%.

- Veel reacties zijn positief over een mogelijk Intercity -status van de voorstadstations. Gevraagd wordt of deze IC-status niet zo snel mogelijk en zo volledig mogelijk kan zijn.

Beantwoording:
IC-bediening van voorstadstations is de ambitie van de gemeente en regio Utrecht. Zoals in de reacties van onder andere NS en ProRail aangegeven is Intercity -bediening niet eenvoudig te realiseren en mogelijk weegt het regionale belang van een extra IC-station niet op tegen de extra reistijd die doorgaande reizigers (ook naar Utrecht Centraal) hierdoor hebben. Daarom onderzoeken NS en ProRail samen met ons of en welk deel van de IC-treinen bij een voorstadstation kan halteren. Ook de kosten en baten spelen mee in de afweging. Met uitzondering van een Intercityperron bij Leidsche Rijn Centrum lijken voor de andere voorstadstations (Lunetten, Koningsweg en Overvecht) flinke investeringen noodzakelijk. Daar tegenover staat dat uit onderzoeken blijkt dat vooral Lunetten-Koningsweg een grote bijdrage kan leveren aan het ontlasten van Utrecht Centraal en het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park.

De doorontwikkeling van het spoornet en nadere uitwerking van eventuele voorstadstations onderzoeken we met onze partners in het programma U Ned en in de uitwerkingen van het Toekomstbeeld OV. Als we als gezamenlijke overheden concluderen dat een nieuw voorstadstation een gezamenlijke ambitie is en er zicht is op financiering, dan starten rijk en regio met een MIRT-verkenning, waarin ook inwoners en andere belanghebbenden betrokken worden.

We moeten hierbij rekening houden dat de voorbereidings- en realisatietijd samen al gauw 10-15 jaar bedraagt.

- Veel inspraakreacties zijn positief over de komst van een IC-station Lunetten-Koningsweg, maar er zijn ook zorgen dat het gebied drukker wordt, specifiek door autoverkeer van en naar het station. Enkele insprekers stellen dat een IC-station Lunetten-Koningsweg niet (logistiek en/of technisch) realiseerbaar is. Sommigen doen voorstellen om het station te verschuiven richting Waterlinieweg of richting Bunnik.

Beantwoording:
Een verdere knoopontwikkeling van Lunetten-Koningweg draagt bij aan de binnenstedelijke verdichting en ontlasting van Utrecht CS. Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. De bereikbaarheid van Lunetten wordt vergroot door een IC-station inclusief een verbinding via het OV-Wiel richting USP en Westraven, evenals door een verbetering van het fietsnetwerk. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knoopontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen.
De huidige sporenligging met ongelijkvloerse kruisingen zorgt ervoor dat er niet veel opties zijn om uit te kiezen voor de exacte plek van station Koningsweg. Zo is een station ter hoogte van de Waterlinieweg niet haalbaar omdat daar een aantal sporen in een tunnelbak ligt. Het is vanuit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk om perrons in sporen in een helling of een boog te realiseren.

In de MIRT Verkenning OV en Wonen worden verschillende bedieningen en inpassingen van een station Lunetten-Koningsweg onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar alternatieven en of varianten technisch/logistiek haalbaar zijn. Uiteindelijk zullen verschillende varianten worden uitgewerkt waarbij een integrale afweging plaatsvindt tussen o.a. groen, leefbaarheid en bereikbaarheid. Abonneer u op de nieuwsbrief van U Ned om op de hoogte te blijven van de MIRT Verkenning en andere U Ned programmalijnen. Deze onderzoeken moeten nog starten.

- In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe de Intercity -bediening van Overvecht eruit komt te zien.

Beantwoording:
Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te

waarderen naar een Intercity. Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers. Halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

- In de inspraakreacties wordt de suggestie gedaan om ook Intercity-bediening bij station Zuilen te realiseren.

Beantwoording:
Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity's dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity's kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dichter bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op.
Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam.

- In enkele inspraakreacties wordt voorgesteld om Utrecht centraal meer treincapaciteit te geven, zodat voorstadstations en wielverbindingen minder noodzakelijk zijn. Een suggestie is om busperrons om te bouwen naar treinperrons.

Beantwoording:
Utrecht Centraal als spoorstation heeft voldoende capaciteit om de groei van treinreizigers tot 2040 te kunnen opvangen. Utrecht Centraal heeft op termijn vooral een probleem met betrekking op de capaciteit van de bus- en tramperrons, de toeleidende bus- en tramroutes (Van Zijstweg, binnenstadsas en Uithoflijn) en op de capaciteit van fietsroutes en -stallingen, ruimte voor voetgangers en die plekken waar de bus-, tram-, fiets- en voetgangersstromen elkaar kruisen. Juist in de directe omgeving van het station ontbreekt de fysieke ruimte om al die stromen te laten groeien. Tevens is het zeer complex om eventueel een deel van die stromen ondergronds af te wikkelen. Ombouw van bus- naar treinperrons lost daarom het capaciteitsprobleem van Utrecht Centraal niet op.

- Bij de inspraakreacties zaten veel suggesties, variërend van (her)opening van Sprinterstations in en om Utrecht, waaronder Utrecht Maliebaan, Biltstraat, Maartensdijk en Groenekan, tot spooruitbreidingen naar Eindhoven en Arnhem, versnelling Utrecht-Amsterdam, herroutering Utrecht-Almere en het per spoor verbinden van de stations Leidsche Rijn Centrum en Overvecht.

Beantwoording:
Station Maartensdijk, de genoemde spooruitbreidingen en de versnelling Utrecht-Amsterdam zijn onlangs onderzocht ten behoeve van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Station Maartensdijk (of Groenekan als variant) is in het mobiliteitsplan benoemd als mogelijke hub langs de A27 naar Hilversum.

Hergebruik van de Oosterspoorbaan hebben we onderzocht in de aanloop naar het regionaal Toekomstbeeld OV Midden-Nederlanden, maar lijkt geen interessante toevoeging aan het OV-netwerk omdat er te weinig bestemmingen aan deze spoorlijn liggen. Tevens is er op de sporen naar Hilversum en Bilthoven geen ruimte voor extra treinen naar de Maliebaan. Daarmee is een station Bilstraat ook niet haalbaar.

De rechtstreekse spoorverbinding Leidsche Rijn – Overvecht als snellere route van Intercity's tussen Amersfoort en Den Haag/Rotterdam leidt tot een onaantrekkelijker OV-netwerk omdat station Utrecht Centraal niet wordt aangedaan en nationale reizigers dan niet kunnen meer kunnen overstappen tussen de verschillende delen van het land. Voor reizigers uit de regio Utrecht naar Amersfoort of Den Haag zou het zelfs in veel gevallen tot een langere reistijd zorgen. Voor extra treinen tussen Amersfoort en Den Haag en/of Rotterdam is op het spoor onvoldoende capaciteit.

- Voorgesteld wordt om de ontwikkeling van een spoorlijn Almere – Utrecht – Breda niet onmogelijk te maken en er rekening mee te houden bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rond de A27.

Beantwoording:
Het is niet nodig om een tracé langs de A27 vrij te houden voor een spoorlijn A-U-B. In Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV hebben rijk en regio's geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om de huidige routes via Hilversum, Utrecht Centraal en Den Bosch te verbeteren. Uit eerder onderzoek van rijk en regio bleek een nieuwe spoorverbinding Breda-Gorinchem-Utrecht onvoldoende kansrijk in relatie tot de investeringskosten. Wel onderzoeken rijk en regio betere busverbindingen over de A27.
Wij schatten in dat mochten op lange termijn dergelijke verbindingen gerealiseerd worden, deze goed aansluiten bij het netwerk van het Wiel met Spaken.

2.7.2 Wiel- en Spaakverbindingen

Veel reacties steunen de doorontwikkeling van het OV-systeem conform het wiel-met-spaken concept, maar ook enkele reacties zijn minder positief over dit concept. Vooral over de uitwerking zijn zorgen en aandachtspunten.

- Waarom wiel én spaken? In een aantal reacties wordt aangegeven dat het logischer lijkt om de spaken te verbeteren in plaats van in te zetten op meer spreiding via tangentlijnen.

Beantwoording:
Nu al zien we dat drukte rondom Utrecht centraal en de binnenstad leidt tot knelpunten in de leefbaarheid en doorstroming. Om deze knelpunten op te lossen stellen we voor om individuele spaken te optimaliseren, bijvoorbeeld door vertramming en/of ondergronds. Daarnaast is het noodzakelijk om de spaken te ontzien, door druk te verspreiden over alternatieve routes via het wiel.

Met dit mobiliteitsplan kiezen we nadrukkelijk ook voor het laatste, omdat we zien dat alleen spaken optimaliseren onvoldoende is. De voorstadstations en wielverbindingen zorgen voor minder druk op de leefbaarheid rondom CS en in de binnenstad. Daarnaast levert de systeemsprong op belangrijke reisrelaties naar bijvoorbeeld het Utrecht Science Park via tangenten een flinke verbetering van de OV-bereikbaarheid op (directe en snellere reismogelijkheden).

- Waarom tram in plaats van bus? Een aantal reacties betreffen de zorg dat tram erg duur is en minder flexibel.

Beantwoording:
De keuze voor tram is alleen verstandig indien de vervoerwaarde zodanig hoog is dat dit niet meer fatsoenlijk met bus kan worden afgewikkeld. Daarnaast zijn andere argumenten zoals comfort en uitstraling relevant, evenals overlast door grote aantallen bussen. Daarnaast gaat van een tramnetwerk een meer structurerende werking uit voor de stedelijk ontwikkeling dan een trambaan. Een trambaan ligt er immers voor een 'eeuwigheid'. In samenwerking met provincie (eigenaar van de tram en concessieverlener) en Rijk (belangrijke financier) zullen we steeds kijken of er een gezonde exploitatie mogelijk is en er goede argumenten zijn om te kiezen voor tram in plaats van hoogwaardige bus. Dit was bij de Uithoflijn ook zo. De verwachte vervoerwaarde was zodanig hoog, dat dit niet meer met bussen afgewikkeld kan worden. In 2040 zal dat op meerdere plekken in Utrecht het geval zijn, omdat het OV-gebruik volgens de prognoses gemiddeld met zo'n 70% zal toenemen, en dus op drukke plekken met 100% of meer.

- Het Wiel met Spaken buiten de gemeentegrenzen. Opgeroepen wordt om in de uitwerking van het Wiel met Spaken concept ook te kijken naar mogelijke samenloop met snelwegen, al dan niet in combinatie met P+R. In verschillende reacties wordt opgeroepen om het netwerk ook uit te werken buiten de gemeentegrenzen.

Beantwoording:
Het Wiel met Spaken concept is gericht op het *daily urban system* van Utrecht en reikt daarmee voorbij de gemeentegrenzen. Omdat het mobiliteitsplan een product van de gemeente Utrecht is, vinden we het niet gepast

om tot buiten de gemeentegrenzen gewenste verbindingen in te tekenen, zie ook paragraaf 2.1. Graag lichten we in deze nota van beantwoording iets meer toe over de kansen die we (ook) buiten de gemeentegrenzen zien:

- Vluchtstrookgebruik of in de toekomst wellicht doelgroepenstroken, waarmee OV-doorstroming (ook bij file op de snelwegen) geborgd kan worden.
- P+R in de regio: voor reizigers uit de regio en verder, waarbij het OV of de fiets niet vanaf de voordeur aantrekkelijker is dan de auto zien we kansen om deze autogebruikers bij P+R voorzieningen in de regio "af te vangen". Deze P+R locaties liggen buiten de ring Utrecht, waardoor de P+R gebruikers de ring Utrecht niet belasten. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de belangrijke bestemmingen in de regio.
- "Concurrentie" met spoor: op een aantal reisrelaties is het spoor overbelast, bijvoorbeeld tussen Amersfoort en Utrecht. Een hoogwaardige verbinding tussen Amersfoort en het Utrecht Science park kan reizigers verleiden om niet via de overbelaste routes te reizen.

We hebben begrip voor de taken en verantwoordelijkheden van onze partners in deze, waaronder de regiogemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht. Gezamenlijk onderzoeken we in U Ned hoe we het P+R- en OV-netwerk kunnen ontwikkelen.

De ingetekende lijnen betreffen gewenste verbindingen. Daarmee nemen we uw (en onze zorgen) over de impact van een dergelijke tramlijn op de omgeving niet weg. Met dit mobiliteitsplan geven we aan dat de wiel- en spaakverbindingen (en de voorstadstations) gewenst zijn om de stedelijke bereikbaarheid te borgen. Het besluit of een (nieuwe) verbinding daadwerkelijk wordt gerealiseerd gebeurt niet met de vaststelling van het mobiliteitsplan. Dat gebeurt pas nadat de hoofdlijnen uit dit mobiliteitsplan zijn uitgewerkt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. In dat besluit worden alle belangen zorgvuldig meegewogen. Zie paragraaf 2.1 voor meer informatie over de status en het vervolgproces.

- Tramverbinding Lunetten: Er zijn veel zorgen over de inpassing van deze tramverbinding. Bijvoorbeeld ten aanzien van de aantasting van het groen, maar ook naar de gevolgen voor de leefbaarheid in Lunetten in brede zin.

Beantwoording:
De tramverbinding tussen Westraven, Lunetten-Koningsweg en het Utrecht Science Park is een essentieel onderdeel van het OV-netwerk, benodigd om Utrecht-Zuid, de A12-zone en de zuidlob van de regio (Nieuwegein, IJsselstein en verder) een goede OV-bereikbaarheid te geven en daarmee autogebruikers te verleiden om de auto te laten staan. Maar er zijn ook veel reacties over deze verbinding ingediend.

Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken.

Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt.

- Tramverbinding Oostbroek: Er zijn veel zorgen over de inpassing van een tramverbinding door/langs Landgoed Oostbroek.

Beantwoording:
Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt.

Er heeft een eerste verkenning plaatsgevonden naar deze verbinding. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas later plaats. De betrokken overheden, waaronder de gemeente Utrecht, borgen daarin een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving.

- Geen extra overstappen: In een aantal reacties wordt de zorg geuit dat het vervangen van buslijnen door een tramlijn leidt tot extra overstappen.

Beantwoording:
De voordelen van een tramlijn zijn dat deze hoogwaardig reizigers kan vervoeren, dat de maximale vervoercapaciteit hoger is en dat de impact en uitstraling op de omgeving positiever is. Voordeel van een bus is dat bussen flexibel kunnen "uitwaaieren" over de hele regio (en verder), ook als daar relatief weinig vervoerwaarde is.

Met dit mobiliteitsplan benoemen we een aantal corridors, waarop een hoge vervoercapaciteit benodigd is, die niet (alleen) met bussen afgewikkeld kan worden. Onze ambitie is om die corridors zodanig te vertrammen, dat dat de OV-bereikbaarheid vergroot en verdere verstedelijking langs het OV-netwerk mogelijk maakt. Hoe de trams precies moet gaan rijden en hoe daar een zo optimaal mogelijke (bus)dienstregeling bij past moeten we nog onderzoeken. De ambitie is om de eventuele overstap zo makkelijk mogelijk te maken en te compenseren met hogere frequenties, een hogere betrouwbaarheid, kortere reistijden en alternatieve reismogelijkheden via tangenten. Indien een tramlijn gaat rijden is het vanuit exploitatieoverwegingen (te hoge kosten) en leefbaarheid (te veel voertuigen) niet meer gewenst om (alle) parallelle buslijnen te handhaven.

- Speciale spaak binnenstadsas: Er wordt geopperd om ook de binnenstadsas te vertrammen, de vergeten spaak. De binnenstadsas is al tramready; bij de aanleg is al rekening gehouden met mogelijke vertramming op termijn.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken. Het doel van dit concept is ook om Utrecht Centraal en de binnenstadsas te ontlasten van verkeer. De systeemkeuze en ook de lijnvoering van het OV op de binnenstadsas is nader uit te werken en ligt met dit mobiliteitsplan nog niet vast. Ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is er minder urgentie voor een tram op de binnenstadsas. Dit was ongelukkig verwoord in de inleiding van het hoofdstuk OV, waar stond dat we niet meer inzetten op tram binnenstadsas. Deze zin zullen we vervangen door: "mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen." Eerst is onder andere realisatie van de Merwedelijn, Waterlinielijn en doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist noodzakelijk. Deze fasering en wat dat betekent om dit technisch mogelijk te maken (doorkoppeling bij station CS) onderzoeken we gezamenlijk met de provincie Utrecht.

- Spaakverbinding De Bilt: In een aantal reacties wordt opgeroepen om de verbinding naar De Bilt via de binnenstadsas te behouden.

Beantwoording:
Met dit mobiliteitsplan kiezen we voor minder verkeer door de binnenstad, zodat we meer ruimte kunnen geven aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Zoals aangegeven zijn daarvoor rigoureuze maatregelen nodig. Op dit moment wordt samen met de provincie onderzocht wat deze rigoureuze maatregelen precies inhouden en of het daarmee realistisch is om op termijn voor een andere inrichting van de binnenstadsas te kiezen. In dit onderzoek en bij de besluitvorming wordt ook meegenomen wat de mogelijke gevolgen, respectievelijk de consequenties voor de lijnvoering kunnen zijn, evenals de consequenties voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad.

We maken met dit mobiliteitsplan op dit moment dus geen keuze voor een aanpassing van de route van de buslijn naar De Bilt.

- Wiel- en spaakverbindingen Overvecht: in meerdere inspraakreacties wordt aangegeven dat men investeringen in de OV-infrastructuur in Noordwest mist, specifiek het aansluiten van Noordwest op het Wiel. Voorgesteld wordt om het wiel in Overvecht meer door de wijken te laten rijden, zodat meer reizigers kunnen worden opgehaald. Ook wordt voorgesteld om de huidige busverbinding tussen Overvecht en het Utrecht Science Park te versterken, door deze vaker en langer te laten rijden. Gevraagd wordt of er voor een mogelijke tram naar Overvecht al een ruimtereservering gedaan kan worden. Tenslotte wordt opgeroepen om bij de stadsboulevards ook busbanen te realiseren om de doorstroming te borgen.

Beantwoording:
Uit de onderzoeken tot dusver blijkt dat deze wielverbinding vooralsnog te weinig vervoerwaarde heeft om grote investeringen (en een HOV-bediening) te rechtvaardigen. Met een route die verder door de wijken gaat zal deze lokaal wellicht iets meer vervoerwaarde krijgen, maar zal de vervoerwaarde tegelijkertijd weer afnemen, doordat de reistijd langer zal zijn.

In het mobiliteitsplan is aangegeven dat de route Burg van Tuijllkade-Oudenoord een gewenste spaakverbinding is. Uit nader onderzoek en variantenanalyse moet blijken of dit het optimale tracé is, hoe deze spaakverbinding wordt ingepast in de omgeving en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Een wielverbinding in Noordwest lijkt vooralsnog onvoldoende vervoerwaarde te hebben om grote investeringen te rechtvaardigen. Voor de Kardinaal de Jongweg lijkt het wel effectief om een busbaan bij de transformatie naar stadsboulevard nader te onderzoeken.

- Doorstroming en snelheid van bussen en trams: het belang van de doorstroming van het OV wordt door meerdere partijen aangegeven.

Beantwoording:
We vinden de doorstroming van het OV van groot belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het OV en ook voor de betaalbaarheid ervan. Daarom is het ook van belang (juist ook op bundels van buslijnen) om in te zetten op een vlotte OV-doorstroming. Dat beleid hebben we de afgelopen jaren ingezet en uitgewerkt en dat blijven we doen. Het gaat hierbij zowel om het inzetten op grotere OV-infrastructuur projecten (Wiel met Spaken) maar juist ook om het dagelijkse functionele onderhoudswerk aan de verkeersregelinstallaties om het OV soepel en vlot door te laten stromen in de stad Utrecht.

Naast het OV vinden we ook verblijven, lopen en fiets belangrijk. Afhankelijk van de locatie, de omgeving en de typen verkeer die bij elkaar komen maken we een integrale afweging.

- Er is verwondering over het ongebruikt laten van het tramtracé tussen het Europaplein en het 5 Meiplein met de halte Vasco da Gamalaan (vernieuwd in 2016 - 2020). Er wordt voorgesteld om het deel van het Wiel tussen Papendorp en Europalaan Zuid te leiden via 5 Meiplein en Beneluxlaan. Dat zou investering in enkele dure kunstwerken onnodig maken. Het traject Leidsche Rijn – Lunetten zou dan in combinatie met bovenstaande van het begin af een tramlijn kunnen zijn.
- Handhaven van een tramlijn via het huidige tracé naar Nieuwegein Antonius Ziekenhuis naast de Merwedelijn.

Beantwoording:
Het deel van het Wiel tussen Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en Westraven is niet kansrijk voor tramexploitatie omdat de vervoerwaarde veel te laag is. Een hoogwaardig busverbinding is sneller via een nieuwe schakel tussen Westraven en Papendorp dan via de Beneluxlaan. Echter, de beste route is nog onderwerp van studie.
Met de combinatie van Merwedelijn via de Europalaan en tramlijn naar Papendorp via het huidige tracé vinden we dat de wijken in zuidwest uitstekend per tram bediend worden. Een extra, derde tramlijn rijden alleen voor de halte Vasco da Gamalaan is niet rendabel. Bestaande gebruikers van die halte kunnen gebruik maken van de nieuwe halte Europaplein of van buslijn 7 die tegenwoordig ook naar knooppunt P+R Westraven rijdt en daar een overstap biedt op de tram. Het vervoer van en naar Nieuwegein rechtvaardigt een frequente tramlijn (de Merwedelijn, met een sneller verbinding met Utrecht Centraal), maar geen twee tramlijnen.

- Er wordt gepleit om een tram naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern via Papendorp.

Beantwoording:
De tramlijn naar Papendorp zou inderdaad verlengd kunnen worden naar Leidsche Rijn. De route van lijn 9 is daar in principe geschikt voor. We zien echter voor de periode tot 2040 onvoldoende potentie. Mogelijk dat op lange termijn dit kansrijk is. Tot 2040 geven we prioriteit aan de tramlijnen zoals genoemd in het mobiliteitsplan, die nodig zijn om voldoende capaciteit te kunnen bieden op drukke OV-corridors en om grootschalige woningbouw te ontsluiten. In Leidsche Rijn is dit niet (meer) het geval.

2.7.3 Basisnet

- Er zijn meerdere reacties en vragen binnengekomen over het behoud en verbetering van specifieke buslijnen (10/20/1/2) en ook de opbouw van het netwerk (transversaal, ringlijnen).

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan hebben we gesteld dat het basisnet OV zeker een functie zal blijven vervullen voor de OV-bereikbaarheid van de wijken, ook op de lange termijn. Hoe de provincie dit samen met de gemeente de komende jaren verder uitwerken, is op dit moment nog niet duidelijk. We doen daar ook geen uitspraken over in het mobiliteitsplan. Ieder jaar maken vervoerders in opdracht van de provincie Utrecht een vervoerplan als basis voor de dienstregeling. In dit proces hebben ook partijen die verenigd zijn in het ROCOV een stem om gedetailleerde voorstellen over lijnvoering van tram en bus met provincie en vervoerders te bespreken.

De huidige lijnvoering door de wijken is wat ons betreft een goed aanbod van basisnet. Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen dat buslijnen uit de wijken zullen verdwijnen.

- Buslijnen door de binnenstad worden in het mobiliteitsplan door nieuwe transversale busverbindingen beperkt. Juist voor veel ouderen is een OV-reis met één of meerdere overstappen een belemmering, zij willen zo eenvoudig mogelijk de binnenstad bereiken. Hoe meer ouderen verleid worden om gebruik te maken van het OV, hoe minder neiging er zal zijn om duur speciaal vervoer aan te vragen. Zorg voor lijnstructuren die meerdere wijken verbinden en voorkom dat letterlijk alle reizigers moeten overstappen.

Beantwoording:
Het is een dilemma om enerzijds de OV-bereikbaarheid van de binnenstad goed te houden en anderzijds de binnenstadsas te ontlasten van de (te) grote hoeveelheid bussen. Het is daardoor niet meer mogelijk om vanuit elke wijk een directe buslijn naar de binnenstad te laten rijden. We nemen het advies ter harte om bij het optimaliseren van het basisnet te zoeken naar een slimme structuur om overstappen zoveel mogelijk te voorkomen.

2.7.4 Vervoer voor iedereen

- Meerdere reacties gaan in op het belang van de aanpak van vervoerarmoede en de nadruk op de inzet dat iedereen mee moet kunnen doen en dat het OV daar een belangrijke rol in speelt. Doelgroepen moeten nauwkeurig en beter beschreven worden. Daarin spelen meerdere vraagstukken waaronder zorgvuldig ontwerp met veel aandacht voor de details, toegankelijk materieel, toegankelijke reisinformatie en aandacht voor goede looproutes naar toegankelijke bushaltes, Regiotaxi en doelgroepenvervoer een belangrijke rol.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren, ook omdat de taken t.a.v. de Regiotaxi van de provincie overgaan naar de gemeente(n).

Bij OV-knooppunten nemen we een regel op over de toegankelijkheid voor iedereen.
In een figuur op pagina 120 staat een wensplaatje waarop een lantaarn in voetgangersgebied staat. Dit plaatje passen we aan.
Op pagina 94 voegen we de zin toe: Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

2.7.5 Taxi's

- Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. In London rijden rolstoeltoegankelijke taxi's. In dit mobiliteitsplan zouden wij graag zien dat de gemeente streeft naar inclusiviteit en naar een stad waar meerdere gewone taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London.

Beantwoording:
Utrecht is geen London of Amsterdam. De taximarkt in Utrecht is klein. We schatten in dat het voor taxibedrijven niet rendabel is om steeds speciale taxi's voor rolstoelvervoer paraat te hebben. Daarom kunnen we dit kleine segment niet verplicht stellen. Echter, omdat veel taxibedrijven ook doelgroepenvervoer verzorgen, hebben deze zeker de beschikking over taxi's die geschikt zijn voor rolstoelvervoer. Het is dus al mogelijk voor een klant om een dergelijk taxi te bestellen. Als voorbeeld zie www.taxicentralecityutrecht.nl/rolstoeltaxi-utrecht/

2.7.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van openbaar vervoer leidt tot de volgen aanpassingen van het mobiliteitsplan:
- Duiden van de status van lijnen in de figuur Netwerkkaart 2040.
- Bij OV-knooppunten nemen we een regel op over de toegankelijkheid voor iedereen.
- In het figuur op pagina 120 staat een wensplaatje waarop een lantaarn in voetgangersgebied staat. Plaatje passen we aan.
- Toevoegen: mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen.
- Toevoegen: bij het optimaliseren van het basisnet zoeken naar een slimme structuur om overstappen zoveel mogelijk te voorkomen.
- Toevoegen bij Vervoer voor iedereen: Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

2.8 Auto

2.8.1 Voldoende capaciteit van het autonetwerk

- Meerdere reacties gaan over de zorg hoe de stad kan groeien zonder dat er ruimte wordt gecreëerd voor extra autoverkeer. Er zijn immers al veel knelpunten in de stad in de spits. Die worden toch groter indien er meer woningen bij komen en er tegelijkertijd asfalt wordt weggehaald.

Beantwoording:
We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. De wijze waarop we dat doen is vertaald naar de Utrechtse mobiliteitsaanpak.

In de aanpak volgen we voor het autoverkeer zo veel mogelijk het principe van binnen naar buiten werken. Waarbij we ook zoveel mogelijk aansluiten bij de kansen die zich voordoen in de stad, om op deze wijze werk met werk te maken. Daarbij is het van belang dat het autoverkeer kan blijven doorstromen aan de randen van de stad en daarmee blijft onze inzet voor de NRU dat deze zodanig aantrekkelijk is, dat verkeer van en naar de wijken zoveel en zolang mogelijk via de NRU rijdt, zodat in woonwijken en op stedelijke verbindingswegen de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert.

We denken dat deze ambitie haalbaar is door in te zetten op géén groei van het autoverkeer. De aanpak in 5 stappen geeft aan wat daarvoor nodig is. De modelmatige onderbouwing toont aan dat dit haalbaar is, maar veel belangrijker is dat de trend van de afgelopen 15 jaar laat zien dat het mogelijk is: groei van de stad zonder groei van het autoverkeer.
We constateren echter ook dat er regelmatig een overbelasting van het stedelijk wegennet plaatsvindt. Dit is niet elke dag zo. Dat komt met name door incidentele piekmomenten door evenementen, drukke jaarbeursdagen en als er stevige congestie optreedt op de omringende snelwegen en daardoor meer verkeer door de stad gaat rijden. De aanpak wil beiden situaties voorkomen: ten eerste vangen we incidentele pieken op buiten de ring. Parkeercapaciteit van de jaarbeurs wordt uitgeplaatst naar de rand van de stad en zelfs naar de regio. Tevens willen we afspraken maken dat dit incidentele piekverkeer niet meer in de spitsen naar Utrecht komt. Ten tweede gaan we met Rijkswaterstaat in U Ned verband onderzoeken hoe we er gezamenlijk voor kunnen zorgen dat er minder files op de snelwegring staan. We noemen dit altijd ‘enige doorstroming’ op de snelwegring. Hierdoor hoeft het stedelijk wegennet in de spitsen minder verkeer te verwerken. Daardoor wordt het mogelijk om hier en daar ook capaciteit weg te halen.

- Suggestie om meer wegen af te sluiten voor auto ten behoeve van de fiets

Beantwoording:
Het afsluiten van wegen is geen doel op zich en kan leiden tot een slechtere autobereikbaarheid als er geen andere manier is om bij de bestemming te komen. Daarom willen we dit alleen toepassen indien er een concrete aanleiding is en er voldoende alternatieve routes met voldoende wegcapaciteit zijn. Door een andere weginrichting kan een weg al veel aantrekkelijker en veiliger voor fietsers worden gemaakt. Mogelijk kan in sommige gevallen in overleg met de buurt een transformatie van een weg wenselijk en mogelijk zijn. Dit kan dan meegenomen worden bij de mogelijkheid om parkeren in woonstraten te vervangen door een andere inrichting.

2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht

- We missen een duidelijke visie van de gemeente om de toegenomen autoverkeersdruk in Noordwest als gevolg van eerdere ingrepen (loskoppelen van een volwaardige op- en afrit naar/van de A2 bij de Douwe Egberts) structureel op te lossen. Zeker gezien de voorgenomen maatregelen in de A-zone en de uitlegwijken met de verwachte autoverkeersdruk op de bestaande weginfrastructuur. We missen daar een extra spaak. Een metropool kan niet zonder die spaak, zeker niet als de gemeente ook kijkt naar herontwikkeling van een deel van de Lage Weide.
- De WSB speelt een cruciale rol in het afwikkelen van de verkeersstromen in Noordwest. Met het voorgenomen profiel, de inrichting van de Thomas à Kempisweg als plantsoen, zonder aanvullende maatregelen in zowel Zuilen, Overvecht als Kanaleneiland-Noord, verwachten wij daar een verkeersinfarct met ernstige verslechtering van het leefklimaat. Wij adviseren de gemeente spoed te zetten aan het uitbreiden van de capaciteit op de NRU als noordelijk ventiel (met of zonder verlaagde ligging en ongelijkvloers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel in Noordwest.
- Bij de inrichting van de WSB zien wij nog onvoldoende hoe de verschillende modaliteiten naast elkaar kunnen bestaan. Er is naast ruimte voor de auto (één baan in beide richtingen, ruimte nodig voor OV én fietsverkeer (zowel snel- als langzaam fietsverkeer). Ook hulpverleners moeten gebruik kunnen maken van deze cruciale verbinding (wellicht via de aan te leggen OV-baan).

Beantwoording:
De Westelijke Stadsboulevard (WSB) is een voorbeeld van concrete vertaling van de aanpak in de buurten en als onderdeel van het stedelijke netwerk. Hier wordt naast de herinrichting van de wegen anders reizen gestimuleerd (mobiliteitsmanagement) en doseren we het autoverkeer aan het begin en het eind van de WSB wanneer de verkeersdruk op de WSB te groot dreigt te worden (dynamisch verkeersmanagement) zodat het verkeer op de WSB waaronder het OV blijft rijden. Hierdoor wordt de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de omliggende buurten verbeterd en geborgd. Met de 5 stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak verbeteren we, zonder extra auto-infrastructuur te realiseren en daarmee meer autoverkeer te faciliteren en aan te trekken, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad met haar wijken en buurten. En ontstaat er meer ruimte voor alle vervoersstromen op de Westelijke Stadsboulevard en op de kruisende verbindingen. Doormiddel van monitoren houden we een vinger aan de pols en kan worden bijgestuurd op de vijf stappen uit de Utrechtse Mobiliteitsaanpak, wanneer de situatie daarom vraagt. Hiermee verbetert naar onze mening de autobereikbaarheid van Noordwest, vooral qua betrouwbaarheid, maar soms wel met een iets langere reistijd per auto.
Het realiseren van een extra 'spaak' oftewel invalsroute vanaf de A2 leidt ons inziens alleen maar tot meer autoverkeer.
In het mobiliteitsplan is voor het autoverkeer het besluit dat het college heeft genomen n.a.v. de studie Noordwest verwerkt.

- In verschillende reacties wordt ingegaan op de aanpassing aan de Ring Utrecht A27/A12 en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Zo zijn er zorgen over het miljoenentekort op het project NRU en de gevolgen voor o.a. de verkeersdruk en leefbaarheid in Overvecht. Voorgesteld wordt om nogmaals meer budget vrij te maken om de NRU conform het zogenoemde spoor 1 uit te voeren. Ook wordt opgeroepen om geen aanpassingen aan de bak Amelisweerd te doen en de snelheidslimiet op dat tracé terug te brengen naar maximaal 80 km/uur. Ook wordt onduidelijk gevonden hoe de NRU is opgenomen in het mobiliteitsplan.

Beantwoording:
Het huidige tekort om het Voorlopig Ontwerp met twee onderdoorgangen en een viaduct te realiseren is nu vastgesteld op 62 miljoen euro (zie raadsbrief van 9 april 2021). Als gevolg van het voorziene tekort hebben wij in de raadsbrief van 22 september 2020 gemeld dat de kans op een gunstige afloop van spoor 1 kleiner is geworden. Op dit moment zien de drie partijen ook geen mogelijkheden om het budget voor de NRU te verhogen. Met het Rijk en de provincie hebben wij afgesproken om nu geen nieuwe activiteiten onder spoor 1 te starten en de focus in 2021 te verleggen naar spoor 2; het onderzoeken van kansrijke alternatieve oplossingsrichtingen voor de NRU die passen binnen het beschikbare budget. We werken - vanuit de oorspronkelijke doelstellingen van de NRU (verbetering bereikbaarheid, verkeersveiligheid/oversteekbaarheid en leefbaarheid) - alternatieven uit in een variantenstudie. Alternatieve oplossingen worden niet alleen gezocht in een verbeterde doorstroming van de NRU, maar ook in het beïnvloeden van de vervoersvraag. Hierbij kan gedacht kan worden aan verbetering van de fietsroutes en OV en aanpassing van rijsnelheden en parkeermogelijkheden. Daarnaast speelt o.a. de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer/ verkeersveiligheid en het verminderen van de barrièrewerking van de NRU (aansluiting Noorderpark bij Overvecht en verbeterde relatie met de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie) een grote rol in de zoektocht naar alternatieve oplossingen. De effecten en gevolgen van een eventuele nieuwe variant van de NRU met mogelijke aanvullende maatregelen worden daarbij in beeld gebracht. Eind 2021 zijn de resultaten bekend en wordt duidelijk of er kansrijke alternatieven zijn voor het Voorlopig Ontwerp uit 2020. Bestuurders besluiten dan ook over het vervolg van het project NRU.

Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan en de NRU. Dit is ook onderdeel van de verkeersmodellen. Het besluit is nog niet onherroepelijk omdat er nog juridische procedures lopen. Voor de stad blijft het van belang dat verkeer de ring Utrecht snel kan bereiken, om verkeer door de wijken te beperken. De NRU heeft daar een belangrijke functie in. Het moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor routes door de stad. Maar niet zo aantrekkelijk dat het een grote aanzuigende werking heeft op doorgaand nationaal verkeer tussen de A27 en de A2. Dit is zoeken naar een goede balans. Voor meer informatie, zie de bijlage "Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021" bij de raadsbrief van 9 april 2021. In het Mobiliteitsplan wordt de functie van de NRU voor de stad, nu en in de toekomst, verduidelijkt.

- Voorgesteld wordt om het autoverkeer in en door Overvecht niet te laten groeien, door parkeerplaatsen weg te halen en wegen door de wijken te knippen voor het autoverkeer. Suggestie is daarbij om te beginnen met het leefbaarder maken van de erftoegangswegen en buurtontsluitingswegen, alvorens de stedelijke verbindingswegen aan te pakken.

Beantwoording:
Lokale maatregelen in de wijk, zoals knippen van wegen zonder stedelijke functie en het weghalen van parkeerplaatsen kunnen goede ideeën zijn. Deze ideeën kunnen onder andere meegenomen worden bij verstedelijkingsvraagstukken voor Overvecht.

2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht

- Op pagina 101 van de Mobiliteitsnota schrijft u "Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de, in verhouding tot andere delen van de stedelijke ring, hoge auto intensiteit". Daartoe overweegt u de viaducten bij het Herculesplein en 't -Goylaan te wijzigen in gelijkvloerse kruisingen. Ons inziens is dit een onzinnig geld verspillend idee. Waarom wit u, een deel van een goed functionerende binnenstedelijke verbindingsweg, de viaducten in de Waterlinieweg bij het Herculesplein en 't-Goyplein omzetten naar gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen.

Beantwoording:
Er zijn meerdere redenen om dit te overwegen. Ten eerste slechten we door het weghalen van de viaducten op de pleinen fysiek en mentaal de barrière tussen de aanliggende wijken. Ten tweede vertragen we hierdoor de doorgaande autostroom. Daardoor wordt de Waterlinieweg minder aantrekkelijk voor sluipverkeer van de A27. De Waterlinieweg blijft wel de meest logische route voor noord-zuidverkeer binnen de stad aan de oostzijde van Utrecht.

- U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijd route in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken?

Beantwoording:
De effecten van deze maatregel is doorgerekend in het kader van het mobiliteitsplan. Aangezien de maatregel onderdeel is van een groter maatregelpakket, kunnen we niet het effect van de maatregel zelf bepalen. Wel zien we dat er inderdaad een verschuiving optreedt (zie figuur op pagina 160 in het mobiliteitsplan). Het netto-effect van alle maatregelen samen is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en over de prins Clausbrug zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld is nader te onderzoeken. Hiervoor geldt dat hoe effectiever andere maatregelen zijn in het beperken van autoverkeer (in de spits), des te makkelijker wordt het om dit extra verkeer te faciliteren. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de op- en afritten. Voor geheel Zuidwest geldt dat we zien dat ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen, de automobiliteit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijze keuze plaats. Voor de wijk Kanaleneiland lijkt deze herverdeling niet tot nieuwe problematiek te leiden. Deze situatie gaat er wel vanuit dat er in 2040 niet of nauwelijks meer autoverkeer naar de Jaarbeurs rijdt, omdat bezoekers voor het merendeel aan of buiten de snelwegring parkeren.

- Nieuw verkeer van de MWKZ zal de Europalaan, Wilhelminalaan en overste Den Oudenlaan (over)belasten, waardoor de route Balijelaan/Vondellaan nog minder aantrekkelijk voor verkeer vanuit het oosten of zuiden zal zijn en derhalve nog meer overloop zal geven op Rijnlaan c.q. W.A. Vultostraat (etc.).

Beantwoording:
Door de maatregel doseren van de route via de Albatrosstraat zal er geen toename zijn van verkeer op deze oost-westroute. Dat betekent dat er ook geen toename zal zijn van verkeer op de route Vondellaan-Balijelaan en er geen verschuiving plaatsvindt naar de route via de W.A. Vultostraat. Het autoverkeer van de MWKZ kan voldoende via de Europalaan-Zuid worden afgewikkeld omdat we daarvoor ruimte creëren door ander autoverkeer via Papendorp te laten rijden. Bovendien zal er sowieso veel minder verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs rijden, omdat we meer parkeren aan de rand van de stad en in de regio organiseren in plaats van parkeren bij de Jaarbeurs.

- Er zijn vragen over de noodzaak en gevolgen van een mogelijke nieuwe regionale ontsluitingsweg parallel aan de A12 die in het mobiliteitsplan genoemd is als optie bij grootschalige verstedelijking in de A12-zone, onder ander voor de Galecopperzoom.

Beantwoording:
In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Bij voorkeur lossen we het mobiliteitsvraagstuk op zonder extra autocapaciteit. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.

- Naar aanleiding van de mogelijke plannen tot het éénbaans maken van de Graadt van Roggeweg op grond van doel 6: hoe gaat de gemeente de toegangswegen voor de auto naar het Stationsgebied/Beurskwartier beschikbaar houden?

Beantwoording:
De bereikbaarheid van de Jaarbeurs blijft geborgd via de Martin Luther Kinglaan en de Overste den Oudenlaan. De versmalling van de Graadt van Roggeweg ligt pas na deze toevoerroute voor de Jaarbeurs, aangezien de logistieke afhandeling van de Jaarbeurs grotendeels via P2/P4 plaats zal gaan vinden. Het versmallen van de Graadt van Roggeweg is onderdeel van het doseren op de Westpleinroute, waardoor wij verwachten dat op de gehele route de doorstroming van het autoverkeer voldoende zal blijven. Door het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer tussen west en noordoost is er voldoende wegcapaciteit voor bestemmingsverkeer van het centrum.

2.8.4 Nood- en hulpdiensten

- Ten aanzien van de stadsboulevards wordt gevraagd om deze te voorzien van vrije busbanen ten behoeve van HOV en de nood- en hulpdiensten.

Beantwoording:
Bij voorkeur regelen we de doorstroming voor OV en nood- en hulpdiensten, zonder daar extra infrastructuur voor aan te leggen. Deze extra infrastructuur maakt de kruisingen en oversteken namelijk complexer en in sommige gevallen verkeersonveiliger. Vrijliggende busbanen vergen bovendien een forse investering en hebben een grote impact op de omgeving, dus willen we deze alleen aanleggen indien we daar een hoogwaardige buslijn willen laten rijden waar dus veel reizigers profijt van hebben. In die situaties kunnen ook nood- en hulpdiensten hiervan gebruik maken. In andere gevallen proberen we met andere maatregelen de doorstroming van het en OV en nood- en hulpdiensten te borgen. Zo kan voor stadboulevards net als bij ’t Goylaan gekozen worden voor dynamisch verkeersmanagement in de vorm van doseren. Daardoor blijft de doorstroming van het verkeer grotendeels geborgd en kunnen OV en nood- en hulpdiensten door blijven rijden. In de planuitwerking bekijken we expliciet de gevolgen voor doorstroming OV en nood- en hulpdiensten en verkeersveiligheid en betrekken daar actief de betrokken instanties bij.

2.8.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van autoverkeer leiden tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:

Aanpassing mobiliteitsplan:
- We verduidelijken de stand van zaken rondom en de gemeentelijke inzet op de NRU.
- We verduidelijken de inzet rondom een eventueel onderzoek naar de regionale verbindingsweg parallel aan de A12.

2.9 Multimodale reis

Ten aanzien van multimodaal reizen worden er in verschillende reacties suggesties gedaan.

- Graag de P+R-locaties zo goed mogelijk aansluiten bij het hoofdwegennet.

Beantwoording:
Dit is ook onze ambitie. Door P+R locaties nabij het hoofdwegennet te realiseren, liggen deze voor veel reizen logisch op de route tussen herkomst en bestemming. De zoekgebieden in de kaart in het mobiliteitsplan zijn daarom ook gekoppeld aan de snelwegen.

- Graag het autoverkeer zo vroeg mogelijk afvangen.

Beantwoording:
Dit is ook onze ambitie. We maken wel onderscheid naar verschillende doelgroepen. Ten aanzien van bewoners binnen de ring Utrecht verwachten we dat het niet aantrekkelijk is om in een P+R (ver) buiten de ring te parkeren, want dan ligt deze P+R voor veel reizen niet logisch op de route. Ten aanzien van forensen (die veelal op werkdagen eenzelfde route afleggen) lijkt het ons kansrijk om de P+R zo dicht mogelijk bij de woning te realiseren, afhankelijk van hoe goed het natransport per OV en fiets vanaf die P+R locatie te organiseren is.

- Om bezoekers met bestemming stad te ontmoedigen gebruik te maken van de Ring, wordt gedacht aan een transferium (P+R) op de A27. Mogelijk kan er weer een treinhalte komen bij Groenekan.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan hebben we een zoekgebied opgenomen voor een P+R langs de A27 en spoorlijn richting Hilversum. Het ligt voor de hand om daarbij gebruik te maken van een bestaande op-/afrit en/of treinstation, maar ook de optie ter hoogte van Groenekan zullen we meenemen in de verdere uitwerking van de Regionale parkeerstrategie die in U Ned verband wordt verricht.

- Zorg voor een goede kwaliteit van de P+R locaties in brede zin van het woord. Denk daarbij aan een gevarieerd aanbod van mobiliteitsdiensten, digitale en fysieke toegankelijk, (sociaal) veilig voor- en natransport, comfortabel wachten en goede reisinformatie. Opgemerkt wordt dat verleiden ook met kwaliteit en comfort van de totale reis te maken heeft en dat daar meer voor nodig is dan de standaardrichtlijnen en ontwerpeisen toepassen.

Beantwoording:
Eens. In de tekst op pagina 107 hebben we beschreven wat we denken dat nodig is om te verleiden. Dit betreft inderdaad veel meer kwaliteit dan dat in de praktijk gebruikelijk is. De invulling van deze kwaliteiten is voor elke P+R maatwerk.

2.10 Goederenvervoer

Er is brede steun voor efficiënter en schoner goederenvervoer. In verschillende reacties worden suggesties gedaan om hier concreet invulling aan te geven en worden zorgen geuit over de (mogelijke) overlast van goederenvervoer.

- Er worden zorgen geuit over te toename van pakketbezorgers, die overlast en onveilige situaties met zich mee brengen door fout parkeren. De gemeente wordt opgeroepen deze te weren, beter te handhaven en voorlichting te doen. Er worden veel suggesties gedaan voor het stimuleren van samenwerking van lokale ondernemers om bezorgingen te bundelen en met schone voertuigen te doen.

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (inpandige) afleverpunten voor pakketten op buurt en straatniveau te realiseren. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd om de ervaren drukte in de woonstraten te verminderen (blz. 114/115). Hierbij wordt geen voorwaarde gesteld welke pakketten wel en niet aan huis mogen worden beleverd.

- Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen?

Beantwoording:
Als stad gaan we niet zelf nieuwe bevoorradingsconcepten ontwikkelen, maar we stimuleren de markt wel via regelgeving en maatregelen om toe te werken naar een slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek (blz. 116). De introductie van een Zero Emissie zone in 2025 en het weren van te zwaar verkeer in de binnenstad zijn enkele randvoorwaarden die de transitie van de stadsdistributie via nieuwe bevoorradingsconcepten en type voertuigen kunnen versnellen.

- Kunnen leegstaande parkeergarages tot Centrum Hub worden omgebouwd?

Beantwoording:
Parkeergarages kennen hoogtebeperkingen. Een vrachtwagen kan een P-garage niet inrijden. Overslag in een garage van vrachtwagen naar een kleiner voertuig is daarom niet voor de hand liggend.

- Kunnen er niet meer service- en afhaalpunten punten in wijken worden ingericht om pakketten op te halen?

Beantwoording:
Het is onze ambitie om meer service- en afhaalpunten in de wijken te realiseren. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (inpandige) afleverpunten voor pakketten op buurt en straatniveau te realiseren. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd om de ervaren drukte in de woonstraten te verminderen (blz. 114/115).

- Welke mogelijkheden ziet u om de aan- en afvoer over langere afstand ook per schip te laten plaatsvinden en de overslaglocaties geschikt te maken voor overslag van schip naar schip?

Beantwoording:
We zijn met partijen in gesprek die de binnenstad willen bevoorraden per water om de aanvoer van goederen ook via het stadswater te doen. Op Lage Weide en in de Liesbosch is een haven om goederen van grote schepen op kleine schepen te zetten en naar de binnenstad te vervoeren. Omdat de goederenstromen die de stad in gaan veelal een regionale herkomst hebben, betreft het een regionale aanpak. We zoeken dan ook de aansluiting met de provincie en landelijke aanpak van modal shift.

- In het verlengde hiervan willen we ervoor pleiten om, voor zover dat nu al niet het geval is, de kavels en percelen langs binnenhaven van Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Hiermee worden de (door)groeimogelijkheden voor vervoer over water gewaarborgd. Ook willen we u vragen om bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw, recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt

Beantwoording:
De combinatie van transport over de weg, het spoor en water is één van de kwaliteiten van Lage Weide die we behouden. Daarnaast willen we in dit gebied geen menging met wonen omdat dat de mogelijkheden voor bedrijven in dit gebied beperkt. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het mobiliteitsplan worden geen kavels en/of percelen bestemt. Bij een nieuw bestemmingsplan of wijziging van het huidige bestemmingsplan van Lage Weide wordt hieraan verder invulling gegeven. Er is op dit moment geen zicht op welke termijn dat aan de orde is.

- De bevoorrading in de binnenstad is al jarenlang een bron van overlast. Insprekers missen het gevoel voor urgentie en vragen om concrete maatregelen op afzienbare termijn. Inwoners wensen dat de overlast wordt weggenomen en dat daarvoor een concreet implementatieplan voor komt.

Beantwoording:
Wij herkennen dat bevoorrading overlast met zich mee kan brengen. Door de (groei van) bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren proberen we deze overlast te beperken. Ook zullen maatregelen om het erfgoed te beschermen (door te zwaar verkeer te weren in grote delen van de binnenstad) en de introductie van een Zero Emissie zone in de binnenstad leiden tot een transitie van type voertuigen. Deze voertuigen zullen kleiner, schoner en stiller worden, waardoor de overlast van bevoorradend verkeer naar verwachting afneemt. Het is echter niet mogelijk om de overlast volledig weg te nemen. We gaan geen concreet implementatieplan voor de aanpak van overlast van bevoorrading in de binnenstad in het mobiliteitsplan opnemen, maar zullen wel zoeken naar maatwerk-oplossingen in samenspraak met de buurt, om overlast van bevoorrading te beperken op locaties in de stad als daar noodzaak toe is.

- In het mobiliteitsplan 2040 schrijft u over een “efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water etc. (pag. 32, 60 en 112). Op de verbeelding op pagina 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. Wat is de bedoeling m.b.t. goederenvervoer over water in relatie tot het Merwedekanaal? Hoe gaat dat samen met de bevaarbaarheid voor schepen van en naar de Veilinghaven, de roei- en zeilactiviteiten en het wonen op het water?
- In het mobiliteitsplan (pag. 114) staat: “Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.
- Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw?
- Welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?

Beantwoording:
Goederenvervoer over water is een duurzaam alternatief om volumes goederen met minder bewegingen efficiënt de stad in en uit te vervoeren. We onderzoeken de mogelijkheden in de Visie Stadswater, ook in relatie tot andere gebruikers/ belanghebbenden van het Merwedekanaal zoals de roeiers en woonbootbewoners.
Gemeente Utrecht zet in op het vervoeren van goederen over water, omdat hiermee een zinvolle bijdrage aan efficiënt vervoer van goederen kan worden gerealiseerd. De meeste laad- en losplaatsen die in de stad worden gerealiseerd, zullen een permanent karakter hebben. De voorzieningen zijn afhankelijk van het type goederen dat wordt overgeslagen. Per locatie kan deze verschillen. In het mobiliteitsplan worden geen specifieke kenmerken voor een laad en loslocatie opgenomen.

- Er ontbreekt een gedegen visie op de leefbaarheid rondom het belangrijke inprikpunt Blauwkapelseweg en omgeving in het mobiliteitsplan 2040. De Blauwkapelseweg en Kleine Singel is aan de gehele Oostkant van de stad Utrecht het enige overblijvende inprikpunt (na het afwaarderen van de Maliebaan) en dat deze ook

nog eens doodlopend is. Er ontbreekt een natuurlijke doorstroming van het verkeer, met gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving. Veel van het bevoorradingsverkeer dient niet op de Blauwkapelseweg te zijn, maar gaat juist richting de vele winkels en supermarkten op de Biltstraat en Voorstraat. De oproep is om de last gelijkmatiger te verdelen door een tweede inprik punt op te nemen, zoals bijvoorbeeld de Biltstraat.

Beantwoording:
Voor het goederenvervoer wordt in het mobiliteitsplan 2040 uitgegaan van maatwerk. Dit maatwerk is belangrijk om efficiënter en duurzamer te kunnen beleveren, maar ook de impact van goederenverkeer over de stad te spreiden. Dus niet een enkele weg een gebied in en uit. De wegen die aangegeven zijn op kaart, zijn de voorkeurswegen om de stad in en uit te rijden. Omdat goederenvoertuigen een route maken met meerdere stops, rijden zij verder op het onderliggende wegennet om op hun afleverlocatie(s) te komen. Vanwege die route met meerdere stops, zal een groot deel van de voertuigen via de ene voorkeursweg inrijden en de andere voorkeursweg uit.

2.11 Slim parkeren

2.11.1 Autoparkeren

In de Parkeervisie “Ruimte voor de Buurt”, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. De kern van de parkeervisie is beschreven in het mobiliteitsplan onder de stap 4 “Slim parkeren”.

Het doel om meer ruimte op straat te creëren en de leefbaarheid in de stad te verbeteren wordt over het algemeen gedeeld. Uit een deel van de reacties blijkt dat men de gekozen inzet van parkeerbeleid te weinig voortvarend vindt. Een ander deel, vooral bewoners, maken zich juist zorgen of het nog wel mogelijk blijft om in de stad te parkeren en bezoekers te kunnen ontvangen. Hoe de alternatieven voor parkeren dichtbij huis vorm krijgen krijgt wordt nog als te onduidelijk ervaren.

- Kan ik nog wel parkeren in de stad?

Beantwoording:
We zetten in op een vermindering van het aantal auto`s in de openbare ruimte. Dit doen we door alternatieven voor parkeren, en alternatieven voor de eigen auto aantrekkelijker te maken. Er zullen op termijn inderdaad locaties zijn in de stad waar weinig of geen autoverkeer komt, maar dat betekent niet dat de hele stad autoluw wordt. Er blijft mogelijkheid voor het parkeren van privé auto`s in Utrecht. Hierbij hebben we speciale aandacht voor mensen die minder goed ter been zijn. We vinden het belangrijk dat de stad ook voor deze doelgroep goed toegankelijk blijft.

Bij invoering van betaald parkeren bestaat de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. Ervaring laat zien dat bij invoering van betaald parkeren juist meer ruimte beschikbaar komt voor vergunninghouders. Betaald parkeren is de meest effectieve manier om uitwijkgedrag en parkeeroverlast tegen te gaan. Het afsluiten van een buurt of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders heeft meer nadelen dan betaald parkeren. Bezoek kan bijvoorbeeld niet of minder makkelijk in de wijk parkeren. Dit geldt dan ook voor mensen met een beperking, zorgverleners, en aannemers/loodgieters, enzovoort.
In de Parkeervisie leggen we vast wat onze visie is op parkeren in de komende jaren. Deze visie werken we uit in zes concrete uitwerkingsmodules. In het onderdeel Parkeren en toegankelijkheid werken we uit welke maatregelen we nemen om te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook de wijken waar we minder mogelijkheid bieden voor parkeren.

- Welke alternatieven komen voor mijn eigen auto in de plaats?

Beantwoording:
We zetten in op het verminderen van geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Dat doen we door auto's te verplaatsen naar parkeergarages en parkeerterreinen aan de rand van de stad. Daarnaast stimuleren we alternatieven voor de (eigen) auto, zoals deelmobiliteit, lopen, fietsen en OV.

- Waarom is er niet gekozen voor een generieke invoering van betaald parkeren met hogere tarieven als effectief instrument van mobiliteitsbeleid?

Beantwoording:
Met de nieuwe Parkeervisie geven we aan op welke manier het Utrechtse parkeerbeleid bijdraagt aan een gezonde groei van de stad. Door te sturen op het aantal auto's en ruimte te bieden voor het stallen van fietsen, zorgen we dat stad leefbaar en bereikbaar blijft en dat er ruimte overblijft voor lopen en verblijven, voor spelen en voor groen.

Ons uitgangspunt is een leefbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk en bereikbaar is. Het opheffen van parkeerplaatsen draagt bij aan een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, maar er zijn ook nog steeds bewoners, bedrijven, en bezoekers die voor hun mobiliteit gebruik maken van een auto.

In ons parkeerbeleid kiezen we ervoor beperkt nieuwe parkeergelegenheid toe te voegen bij gebiedsontwikkelingen en alternatieve vormen van vervoer te stimuleren. In bestaande wijken kiezen we voor meer openbare ruimte ten opzichte van parkeren. Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module "Aanpak parkeren openbare ruimte". Dit gaat hand in hand met het beschikbaar maken van alternatieven. In gebieden waar bewoners en andere belanghebbenden melding doen van parkeeroverlast, voeren we alleen betaald parkeren in als daarvoor voldoende draagvlak is. Wanneer het belang van betaald parkeren de wijk overstijgt, en noodzakelijk is om in aangrenzende gebieden te kunnen ontwikkelen, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Het gerichte uitbreiden van betaald parkeren daar waar parkeeroverlast voorkomt zien wij in combinatie met andere maatregelen als geschikte en doelmatige aanpak.

- Kan de gemeente actieve ondersteuning bieden aan buurten en wijken om gezamenlijk het autobezit terug te dringen, bijvoorbeeld door experimenten waarbij buurtbewoners twee maanden hun auto kosteloos elders parkeren en de vrijgekomen parkeerplaatsen tijdelijk ingericht worden met ontmoetingsplekken, een mobiliteitshub (deelauto`s en verschillende typen deelfietsen), groenplekken of speelplekken.

Beantwoording:
Op pagina 120 van het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat de gemeente een werkwijze gaat ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen.

Zoals aangekondigd in het mobiliteitsplan (pag. 60) werkt de gemeente aan een set van spelregels, waaronder ook het vergunningstelsel deelmobiliteit valt dat eind 2020 door de Raad is goedgekeurd. Een actie is het ontwikkelen een of meerdere arrangementen waar bewoners(collectieven) aanspraak op kunnen maken als zij van deelmobiliteit gebruik gaan maken. Doel daarvan – naast het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit – is om bewoners te laten ervaren hoe anders hun straat er uit kan zien als er minder auto`s geparkeerd staan. Naast onder meer heldere en snelle procedures voor het aanvragen van een parkeervergunning voor gedeelde voertuigen, en het plaatsen van laadpalen voor gedeelde elektrische auto`s, gaat het om de mogelijkheid om (tijdelijk of permanent) parkeerplaatsen te onttrekken waarbij er ruimte wordt vrijgemaakt voor andere functies die ten goede komen aan de leefbaarheid (groen, speeltoestellen, straatmeubilair, fietsvlonders, enzovoort). In de Parkeermodule Openbare Ruimte wordt de mogelijkheid om jaarlijks gemiddeld 1% van de parkeerplaatsen te verminderen uitgewerkt.

Bewoners die in een betaald parkeren gebied wonen, kunnen bij het inleveren van hun parkeervergunning een parkeerplek in een van de P+R huren. Als het na enkele maanden toch niet bevalt kan men weer terug naar de oude situatie en de parkeervergunning terugontvangen. In Utrecht kunnen bewoners ook aan het wijkbureau vragen om in aanmerking te komen voor Leefstraten. De straat wordt dan tijdelijk anders gebruikt en ingericht waarbij er minder ruimte is voor autoverkeer en meer ruimte voor ontmoeten. De ideevorming en uitvoering ligt dan grotendeels bij de initiatiefnemers.

- Bewoners en ondernemers maken zich zorgen over de afnemende beschikbaarheid van parkeerplaatsen door het gekozen beleid. Bij die groep is onbegrip waarom (recreatieve) bezoekers/langparkeerders niet sterker worden beperkt zodat wel ruimte voor mensen uit de stad beschikbaar is.
- Maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer-en laad –en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen, bouw/onderhoud, (huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke. De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor de bewoners.

Beantwoording:
We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals verblijven, voetgangers en fietsers. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages aan de rand van de binnenstad en aan de rand van de stad. We stimuleren met tarieven dat winkel- en recreatiebezoek parkeert aan de rand van de stad, maar parkeren aan de rand van het centrum blijft nog steeds mogelijk. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorg en nood- en hulpdiensten. Laden en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken.

Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Binnen een dergelijk systeem kunnen specifieke doelgroepen worden toegelaten of geweerd.

2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad

- Hoe wordt omgegaan met het nijpend tekort aan fietsparkeervoorzieningen?
- Hoe wordt omgegaan met handhaving van foutparkeerders om de ruimte vrij te spelen voor bijvoorbeeld verblijf en looproute?
- Voorrang voor aanpak fietsparkeren in de binnenstad, bewoners mogen geen belemmering vinden in hun fietsgebruik.

Beantwoording:
Het klopt dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeren. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 teruggedrongen door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. In hetzelfde jaar kwam er een fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat.
De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijft een constante punt van aandacht. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen, zowel inpandig als in de openbare ruimte.
In de huidige situatie is er alleen sprake van handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij nooduitgangen van gebouwen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve

stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan.

- Stallen van de fiets is een probleem: gedrang bij toegangen van stallingen. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden?

Beantwoording:
We herkennen dat het tijdens piekmomenten druk kan zijn bij de toegang van fietsenstallingen. Wij proberen hierop in te spelen door bij de inrichting extra ruimte in richten voor het in- en uitcheckproces. Dat gaat wel ten koste van de beschikbare stallingsruimte, waardoor we een beetje drukte bij de toegang acceptabel vinden. We onderzoeken met U-Stal of er nieuwe technieken zijn die het in- en uitchecken kunnen bespoedigen, waardoor de doorstromingssnelheid verhoogd zou kunnen worden. Uit ervaringen van stallingsmedewerkers blijkt vooral de menselijke factor bij het in- en uitchecken zo nu en dan tot gedrang te leiden.

- Kan er een aanpak fietsendiefstal komen?

Beantwoording:
In 2015 is het Utrechts Actieplan Fietsdiefstal opgesteld. Daarin is een uiteenlopend pakket van maatregelen opgenomen. De gebiedsmanagers veiligheid van de gemeente snijden deze maatregelen toe op de lokale situatie en nemen dit op in wijkveiligheidsplannen. In 2019 is dit plan herijkt. Sinds 2015 is het aantal (geregistreerde) fietsdiefstallen flink gedaald.

Bij uitbreiding van de stallingscapaciteit op stations maken we een afweging welk type stalling gerealiseerd kan worden. Er zijn geen plannen om bij ieder station een bewaakte fietsenstalling te realiseren. Op de meeste stations biedt de NS fietskluizen aan om kostbare fietsen veilig te stallen. Ook zijn we met NS en ProRail in gesprek over mogelijkheden voor innovatieve oplossingen. Naast veilige stallingsmogelijkheden is het ook van belang aandacht te hebben voor de gedragsmatige component van fietsers om diefstal te voorkomen. De gemeente attendeert bewoners op diverse manieren op het veilig stallen van je fiets.

2.11.3 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van parkeren leiden niet tot aanpassingen van het mobiliteitsplan.

2.12 Slim sturen

2.12.1 Meer gemeentelijk verkeer op de snelweg

- Er is zorg dat door de aanpak en maatregelen in het mobiliteitsplan er meer intern verkeer van het stedelijk wegennet naar de snelwegring wordt gedrukt waardoor die drukker wordt en dat door de groei van de stad (meer woningen en banen, vooral aan de Zuidwestzijde) er nog meer verkeer op de snelwegring terecht komt. Dit staat haaks op de ambitie in het mobiliteitsplan om te streven naar enige doorstroming op de snelwegring.

Beantwoording:
De aanpak die de gemeente voorstelt in 5 stappen heeft juist tot doel om niet te laten gebeuren wat met deze zorg wordt geuit. Het totale beleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt ten opzichte van 2015, dus ook niet op de aansluitingen van het stedelijk wegennet op het snelwegennet en ook niet op de snelwegring zelf ten gevolge van verkeer van en naar de stad. We realiseren ons dat er wel een groei is van doorgaand verkeer langs Utrecht, maar om die groei te beperken zijn nationale maatregelen nodig.
De onderbouwing bij het mobiliteitsplan toont aan dat deze ambitie van geen groei autoverkeer in, van en naar de stad (voor het deel ten oosten van de A2, dus binnen de snelwegring, maar ook het USP) haalbaar is. Dit komt omdat

maatregelen als thuiswerken en spits mijden en verandering van vervoerwijze de groei van de automobiliteit door nieuwe woningen en banen compenseert.
Ons voorstel is om het principe van geen (of zo weinig mogelijk) groei van het autoverkeer ook regionaal in te zetten. Hierover gaan we graag met de regionale partners en Rijkswaterstaat in gesprek om samen plannen voor de toekomst te maken.
Tevens denken we dat enkele maatregelen die we voorzien voor de stad ook landelijk tot positieve gevolgen voor de druk op het hoofdwegennet kunnen leiden.

2.12.2 Slimme Verkeerslichten

- In verschillende reacties wordt opgeroepen om meer te werken met slimme verkeerslichten, bijvoorbeeld om onnodig wachten te voorkomen en een veilige oversteek te bieden voor mensen die slecht ter been zijn. Daar tegenover wordt in een aantal reacties opgeroepen om verkeerslichten weg te halen en te voorkomen dat nieuwe verkeerslichten geplaatst moeten worden, juist omdat een goed ingepaste, getrapte oversteek veiliger en comfortabeler is.

Beantwoording:
In Utrecht zetten we de komende jaren zoveel mogelijk in om verkeer te sturen en te regelen op netwerkniveau. Verkeerslichten zijn één van de middelen om daar invulling aan te geven. Maar verkeerslichten zijn geen doel op zich. Het verkeer sturen en regelen kan vaak ook door de infrastructuur zo in te richten dat doorstroming en verkeersveiligheid voor alle aanwezige modaliteiten is geborgd. Dan zijn verkeerslichten niet nodig. Op complexere kruispunten kiezen we vaak wel voor verkeerslichten omdat anders de verkeersveiligheid niet kan worden gegarandeerd omdat het simpelweg te druk is met alle modaliteiten die daar samenkomen. Dat is niet nieuw, want dat doen we nu ook al. De huidige verkeerslichten in de stad zijn al zo optimaal mogelijk ingesteld om alle verkeersstromen goed te kunnen afwikkelen in lijn met de beleidskeuzes.

De komende jaren werken we aan een transitie richting nog slimmere verkeerslichten en ook aan andere systemen voor dynamisch verkeersmanagement. Op termijn kunnen we daarmee het verkeer op netwerkniveau beter prioriteren en optimaliseren. De uitgangspunten in het mobiliteitsplan 2040 helpen ons om de komende jaren nog scherpere keuzes maken welke modaliteit we waar prioriteit willen geven. Dat betekent dat op sommige plekken in de stad en op sommige tijdstippen het autoverkeer soms wat langer moet wachten op plekken waar het zo min mogelijk overlast veroorzaakt, zodat het daarna vlotter kan doorrijden richting bestemming. Op die manier dragen we bij aan de leefbaarheid in de stad waardoor langzaam verkeer bijvoorbeeld meer ruimte krijgt om over te steken.

2.12.3 Doseren als instrument

- Kan doseren op het hoofdwegennet niet worden ingezet om de NRU en het stedelijk wegennet te ontlasten?

Beantwoording:
Dat is de inzet van het mobiliteitsplan. Door te doseren op de snelwegen zou er minder verkeer op de Ring Utrecht (inclusief NRU) terecht komen, waardoor er ook minder sluipverkeer door de stad zal rijden. Om dit te laten werken moet echter nog veel worden uitgezocht. Een van de problemen die hierdoor namelijk zou kunnen ontstaan, is dat doorgaand verkeer langs Utrecht hierdoor gehinderd zou worden. We weten nog niet of je kan doseren op zo`n manier dat er enerzijds een betere doorstroming op de Ring ontstaat (waardoor de tunneldosering ook niet aan hoeft), maar anderzijds doorgaand verkeer niet te veel vertraging oploopt. Dit vergt nader onderzoek in samenwerking Rijkswaterstaat en andere wegbeheerders.

- Kan in overleg met Rijkswaterstaat de tunneldosering in de A2 niet verbeterd worden?

Beantwoording:
Rijkswaterstaat zet tunnel doseren op bij de A2 Leidsche Rijntunnel in, als onderdeel van het veiligheidssysteem van de tunnel, gebaseerd op wetgeving. Om de problemen die ontstaan door tunneldosering aan te pakken moet op netwerkniveau gekeken worden naar het functioneren en de doorstroming op de gehele Ring Utrecht. In het mobiliteitsplan zeggen we dan ook dat enige mate van doorstroming op de Ring Utrecht belangrijk is. Met Rijkswaterstaat, provincie en de andere gemeenten in de regio zijn we in gesprek over onder andere hoe we met de automobiliteit in de regio in de toekomst om moeten gaan. Daar is dit onderdeel van.

- Een vraag is of buiten op straat door middel van bebording beter uitgelegd kan worden waarom mensen voor een rood stoplicht staan, terwijl het lijkt alsof ze gewoon door kunnen rijden zonder dat daar iemand last van heeft.

Beantwoording:
Dit vinden wij een goed aandachtspunt. Door verkeersdeelnemers ook ter plekke uit te leggen wat we van hun verwachten en waarom, zal naar verwachting het draagvlak voor de maatregel toenemen en passen mensen mogelijk hun reisgedrag aan. Deze suggestie nemen we mee in de in de verdere uitwerking van hoe de gemeente invulling wil geven aan de Netwerksturing als onderdeel van Dynamisch Verkeersmanagement.

2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan

- Is het niet mogelijk om de busbaan over de Amethistweg open te stellen voor vrachtverkeer en eventueel ook gewoon verkeer zodat de drukte op “t Goyplein en “t Goylaan afneemt?

Beantwoording:
Nee, dat is niet mogelijk. Als we dat zouden doen, dan verwachten we dat hier zodanig veel autoverkeer zal gaan rijden (onder andere als alternatief voor de drukte op ‘t Goyplein), dat het wegennet in Hoograven en Tolsteeg zal worden overbelast, met allerlei ongewenste gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid. Tevens zou de doorstroming van het busverkeer door Hoograven hierdoor onbetrouwbaar en vertraagd worden.

2.12.5 Geen doorgaand verkeer in Utrecht Science Park

- Voorgesteld wordt om de knips voor het autoverkeer op de Leuvenlaan en Cambridgelaan te plaatsen ter hoogte van de viaducten onder de A27, waardoor er minder verkeer door Rijnsweerd zuid zal rijden.

Beantwoording:
Met dit mobiliteitsplan wordt voorgesteld om doorgaand autoverkeer door het Utrecht Science Park onmogelijk te maken, door wegen te “knippen”. Dit heeft onder andere te maken een nieuwe strategie voor het parkeren in het USP. Ook het voorkomen van drukke kruisingen van autoverkeer met fietsstromen en OV kan hierbij een rol spelen. De exacte ligging van deze knips is uitwerking. We zullen dit in de legenda toelichten.

2.12.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van slim sturen leiden tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:

- Bij figuur op p138 aangeven dat ligging van de knips nadere uitwerking is.

2.13 Binnenstad en Zuidpoort

Er zijn uiteenlopende reacties binnen gekomen omtrent de mobiliteitskeuzes in de binnenstad. De meeste insprekers onderschrijven dat het centrum zijn aantrekkelijk dient te zijn voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Velen steunen de voorgestelde aanpak voor de inrichting als autoluw gebied. Er worden

zorgen geuit of met het mobiliteitsplan de toegang van verschillende groepen inwoners wel geborgd wordt en of hieromtrent wel voldoende toetsing heeft plaats gevonden.
Sommigen gaat het niet ver genoeg en vinden het niet noodzakelijk dat alles bereikbaar moet zijn voor alle modaliteiten. Er zijn pleitbezorgers voor een autovrije binnenstad, waar uitsluitend mensen met beperkingen, nood- en hulpdiensten en bezorging mogelijk moet zijn. Anderen pleiten er juist voor om de binnenstad uitsluitend voor vergunninghouders bereikbaar te houden en niet voor bezoekers.

2.13.1 Autoverkeer in de binnenstad

- Er zijn reacties die zorg uiten of de binnenstad goed bereikbaar blijft per auto en voor de deur willen parkeren, met name voor bewoners en er zijn reacties die pleiten voor een autovrije binnenstad. Hierbij wordt ook opgemerkt om niet de gehele binnenstad uniform te behandelen.

Beantwoording:
Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren.
Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Ook komt het de woonkwaliteit ten goede.
We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard blijven noodzakelijke autoritten mogelijk, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren, wat nu in sommige delen ook al het geval is. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.

2.13.2 Voetgangersgebied

- Hoe wordt de bereikbaarheid geborgd voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet voldoende blijven.
- Door de grootte van het voetgangersgebied is fietsen niet mogelijk. Daardoor vormt dit een belemmering voor ouderen, die nog wel per fiets onderweg zijn. Hoe kijkt de gemeente hier tegenaan?
- Overweegt de gemeente fietsers gast te laten zijn in het voetgangersgebied? Men maakt zich zorgen of deze twee groepen verkeersdeelnemers wel samen gaan.
- Kan er meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komen, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen?
- Kan de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd?

Beantwoording:
We kiezen ervoor het gebied waar de drukte van voetgangers groot is, te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook veiligheidsoverwegingen kunnen een overweging zijn. Buiten het kernwinkelgebied zijn immers ook aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we buiten het

voetgangersgebied dat de voetganger in de binnenstad meer ruimte in straten en pleinen krijgt. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al beperkt onder andere door de ruimte voor (geparkeerde) auto`s, terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Net als in andere wijken vergroot dit de kwaliteit van de woonomgeving.
Er blijven routes in de binnenstad die geschikt zijn en blijven voor fietsverkeer (bijvoorbeeld Lange Nieuwstraat, binnenstadsas en Herenroute). Voor doorgaande fietsers zijn de routes langs de singels bedoeld.
We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen.
In de omgevingsvisie binnenstad wordt verder invulling gegeven aan het concretiseren van deze keuzes. Daarbij worden de belangen van verschillende doelgroepen en verschillende modaliteiten afgewogen.
De omvang van het voetgangersgebied wordt niet perse met enige regelmaat geëvalueerd. Uiteraard zal de gemeente regelmatig monitoren of er geen ongewenste ontwikkelingen of knelpunten ontstaan. In dat geval dat naar een passende oplossing worden gezocht.

2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden

- Waarom is er niet voor gekozen de wegen in de gehele Binnenstad in te richten als woonerf?

Beantwoording:
De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30 km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden om aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf.

- Noordelijk Poortgebied qua inrichting beter aan te sluiten op monumentale singels door een verkeersluwe en groene inrichting in het gehele poortgebied.

Beantwoording:
Ook het noordelijke poortgebied van de Binnenstad kan meeprofiteren van de ambities voor de Binnenstad, zoals meer ruimte voor de voetgangers, meer groen en het gebied alleen nog toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer. De inrichting wordt verder uitgewerkt in het kader van de omgevingsvisie binnenstad.

- Verander de Singel Noord fietsroute in een groene toeristische fietsroute ten behoeve van het langzame fietsverkeer en kies niet voor een brug over de Weerdsluis (aantasting historisch stadsgezicht). Ook zorgen: De "nieuwe ingerichte singel", ziet er mooi uit. Het doel, veilig en aangenaam voor fietsers is mislukt. Men maakt zich zorgen als de Singel noord ook zo wordt ingericht.

Beantwoording:
Voor de Singel Noord loopt een project. De Weerdsingel-Oostzijde is een belangrijke fietsroute en zal de komende jaren voor fietsers nog belangrijker worden om de druk op de routes door de binnenstad te verminderen. We hebben het hier dan niet over alleen een toeristische route maar ook een doorgaande route om de Binnenstad heen.

2.13.4 Zuidpoort

- Waarom moeten de plannen integraal worden uitgevoerd en wordt er niet gekozen voor het gefaseerd invoeren van kleinere maatregelen. Aan de hand van het monitoren van het effect, kan dan de vervolgstap bepaald worden.

Beantwoording:
Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. De Zuidpoortstudie onderzoekt specifiek voor de omgeving Ledig Erf welke oplossingen mogelijk zijn om mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven op te lossen. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie heeft participatie (parallel) plaats gevonden. Op basis van deze participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. De gekozen oplossingsrichtingen dienen wel bij te dragen aan het oplossen van de opgave zoals beschreven in het mobiliteitsplan blz. 136.
Na de keuze voor de gewenste oplossing zal ook een mogelijke fasering onderzocht worden en zullen de maatregelen stapsgewijs worden ingevoerd en gemonitord. Hierbij worden ook de uitstralingseffecten op andere wegen meegenomen. Voor zowel het Ledig Erf als de Vondellaan willen we al op korte termijn inrichtingsplannen maken en uit te voeren, om de huidige verkeersknelpunten aan te pakken.

- In veel reacties wordt een zorg uitgesproken over de impact van de verkeersmaatregelen rondom Ledig Erf op de omgeving. De vraag is in hoeverre de gemeente rekening houdt met de leefbaarheid (met name veiligheid en luchtkwaliteit) in de omliggende straten en buurten van de Zuidpoort, bij de toekomstige verkeersmaatregelen.

Beantwoording:
Op basis van de uitgevoerde participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. In de Zuidpoortstudie wordt ook gekeken naar de omliggende straten en buurten in de wijde omgeving van de Zuidpoort. De effecten hier worden meegenomen onze afweging.

- Wat bekent het invoeren van een autoknip voor de bereikbaarheid van de binnenstad en komt er sluipverkeer?

Beantwoording:
Het weren van doorgaand verkeer in de Zuidpoort betekent ook automobilisten met een herkomst en bestemming in de directe omgeving van het gebied (zuidelijke binnenstad - Hoogh Boulant – omgeving Vaartsche Rijn) hier gevolgen van ondervinden. De keuze voor de ingreep in de Zuidpoort houdt hier rekening mee.
Een knip in het autonetwerk betekent dat omliggende buurten en de zuidelijke binnenstad soms alleen via andere routes bereikbaar worden. Het is echter niet zo dat bestemmingen in of rond de binnenstad onbereikbaar worden met de auto.

Bij de uitwerking zal onderzocht worden welke doelgroepen nog gebruik kunnen maken van een intelligente toegang/afsluiting op bijvoorbeeld het Ledig Erf. Dit zijn in ieder geval hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer, maar ook kan er gedacht worden aan andere belanghebbenden met een bestemming in de directe omgeving. Ook zal er gekeken worden naar intelligente toegang van de binnenstad. Doordat de route via de Albatrosstraat naar de Catharijnesingel beschikbaar blijft is er een goede alternatieve route beschikbaar. Onderdeel van de oplossing is om te voorkomen dat de Albatrosstraat hierdoor drukker wordt.

- Wat is de ambitie van rondom het Ledig Erf?

Beantwoording:
Het Ledig Erf wordt gezien als verlengde van de binnenstad en er zijn daarom hoge ambities met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. Voetgangers, fietsers, verblijven en groen hebben het primaat. Autoverkeer drukt in de huidige situatie een zware stempel op de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom is gekozen om alleen lokaal verkeer beperkt door te laten op het Ledig Erf.

- Zijn de bewoners genoeg betrokken bij de plannen?

Beantwoording:
Voor de Zuidpoort heeft via verschillende manier participatie plaatsgevonden, voor verschillende doelgroepen in de wijde omgeving. De recente inspraak heeft zo'n 2.000 reacties opgeleverd. De verschillende belangen zijn gewogen

en hebben deel uitgemaakt van de brede afweging van bereikbaarheid, verbetering van de Zuidpoort en de consequenties elders.

2.13.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van de binnenstad en Zuidpoort leiden tot een beperkte aanpassing van het mobiliteitsplan, namelijk:

- Kaart Zuidpoort: Aanpassen conform variant 4A.
- Aanpassing tekst: In de periode dat het mobiliteitsplan ter inzage lag, is ook de Verkeersstudie Zuidpoort in participatie gebracht. Daarbij is door B&W als voorkeursvariant variant 4 aangegeven. Naar aanleiding van de ingediende reacties en gesprekken met belanghebbenden is al vroeg in het participatieproces van de studie Zuidpoort een alternatief op variant 4 tot stand gekomen. In deze nieuwe variant 4 Alternatief (4A) blijft het weren van doorgaand autoverkeer op het Ledig Erf gehandhaafd. Wel is de maatregel om doorgaand autoverkeer te weren op de route Albatrosstraat – Vondellaan verplaatst naar de kruising Vondellaan-Bleekstraat. Hier wordt autoverkeer verplicht af te slaan naar de Bleekstraat. Deze maatregel geldt niet voor de bus. Deze aanpassing zorgt er voor dat de Catharijnesingel, de Zuidelijke binnenstad en de parkeergarage Vaartsche Rijn beter bereikbaar zijn voor lokaal autoverkeer dan in de oorspronkelijke voorkeursvariant 4, waarbij de uitstralingseffecten naar het gebied buiten de Zuidpoort minder groot zijn. Wel blijven een aantal aanvullende maatregelen nodig om de negatieve effecten van het verdrijven van het autoverkeer naar omliggende routes te verminderen, zoals het autoluw herinrichten van de route Waalstraat/Diamantweg, optimalisatie van de doorstroming op de route Socrateslaan/'t Goylaan en mogelijke geluidwerende maatregelen. De keuze voor deze (naar aanleiding van de participatie) aangescherpte voorkeursvariant is verwerkt in het mobiliteitsplan 2040.

2.14 Programmeren

2.14.1 Afwegingskader

- Voorgesteld wordt om ook in het afwegingskader op te nemen dat het stedelijk fietsroutenetwerk (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt.

Beantwoording
Deze suggestie nemen we over.

2.14.2 Fasering versus eindbeeld

- Het mobiliteitsplan geeft een eindbeeld voor 2040 weer. Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Hoe gaat de gemeente de genoemde stappen faseren en financieren?

Beantwoording:
Voor de grote investeringen zoals in het Wiel met Spaken hebben we een fasering aangegeven die aansluit bij een aantal reeds geplande grote ruimtelijke ontwikkelingen (onder andere Merwedekanaalzone en USP). De voor die ontwikkeling benodigde investeringen in voetgangers, fiets, deelmobiliteit en parkeren borgen we door die vanuit de gebiedsontwikkeling te laten plaatsvinden. Door deze koppeling te leggen kunnen we makkelijker benodigde cofinanciering op de investeringen organiseren bij zowel het Rijk als de markt.

Ten tweede is het van belang om in te zetten op maatregelen die juist investeringen voorkomen, zoals afspraken over thuiswerken en spitsmijden via werkgevers en onderwijsinstellingen.
Een deel van de fasering bestaat echter ook uit het adaptief programmeren wanneer zich kansen voordoen. Dus wanneer grote investeringen in het spoor of hoofdwegennet plaatsvinden, vragen we of in dat plangebied gewenste

maatregelen kunnen worden meegenomen (zogenaamde bijbestellingen). Soms kan dit tegen kosten die lager zijn dan bij een losstaande investering. Ook bundelen we daarmee overlast door de uitvoering (maar één keer). Tenslotte zorgen we ervoor dat de netwerken die logisch ontwikkelen. Zo passen we een bus- of autoroute pas aan als de alternatieve route op orde is. Daarbij hanteren we de strategie “werken van binnen naar buiten”, zoals genoemd in paragraaf 8.3 van het mobiliteitsplan.
Vooruitlopend op grote investeringen in b.v. nieuwe tramlijnen, zal ook continu het busnetwerk in samenhang met knooppunten en P+R doorontwikkeld blijven worden met meer hoogwaardige busverbindingen. Aangezien deze flexibeler zijn, kan ook al op de wat kortere termijn een goede Ov-bereikbaarheid geborgd worden, ook in relatie tot (nieuwe) P+R. Dit kan ook kleinschalige, tijdelijke investeringen vergen.

2.14.3 Wat is er uit het eerdere mobiliteitsplan al gerealiseerd?

- Wat is al gerealiseerd uit de vorige versie van het mobiliteitsplan? En waarom zijn bepaalde punten die in 2020 afgerond moeten zijn, nog niet afgerond?

Beantwoording:
Veel ambities uit het mobiliteitsplan uit 2016 zijn al gerealiseerd of in voorbereiding, maar zeker niet alles. Een aantal ambities zit nog in de pijplijn om vóór 2025 uitgevoerd te worden, binnen de scope van het vorige mobiliteitsplan (bijvoorbeeld de westelijke stadsboulevard en enkele fietsprojecten). Met name op OV-gebied waren de ambities uit 2016 niet voldoende concreet. Dit is inmiddels concreter gemaakt met het Wiel met Spaken. Met name voor de grotere projecten waar ook financiering van derden nodig is, vergt de voorbereiding om tot besluitvorming te komen veel tijd. En veel projecten zijn gekoppeld aan gebiedsontwikkeling die vaak in de praktijk door complexiteit en externe factoren vertraagt.

2.14.4 Tijdelijke situaties

- Hoe wordt ervoor gezorgd dat in elke tussenfase en situaties waarin werkzaamheden plaatsvinden ook bereikbaarheid en veiligheid wordt geborgd?
- Zorg ervoor dat tijdelijke situaties voldoen aan de normen en minder overlast opleveren.

Beantwoording:
Het is niet altijd mogelijk om bij gebiedsontwikkeling tijdelijke situaties die gepaard gaan met hinder te voorkomen. We zorgen ervoor dat tijdelijke situaties wel zoveel mogelijk voldoen aan minimale functionaliteit (met name veiligheid), maar tijdelijke situaties zijn niet altijd optimaal en kwalitatief hoogwaardig. Hier is niet altijd ruimte voor en dit zou tot hogere investeringskosten leiden.
Voor de grotere projecten in de stad stelt de gemeente als eis dat er een bereikbaarheids- en veiligheidsplan wordt opgesteld. Hiermee wordt bereikt dat ook tijdens de bouw de omgeving bereikbaar blijft en er geen onveilige situaties ontstaan, zie Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht.

2.14.5 Kosten en baten

- Hoe wordt er geprioriteerd indien er onvoldoende middelen beschikbaar komen en/of projecten duurder uitvallen dan nu ingeschat?

Beantwoording:
De investeringsraming bij het mobiliteitsplan is ordegrootte € 2,5-4 miljard. Het betreft een periode van 20 jaar. In de afgelopen 20 jaar is een groter bedrag in de regio Utrecht geïnvesteerd. Er is geen zekerheid op het beschikbaar komen van (rijks)middelen op de korte termijn. Deze onzekerheid is geen reden om de ambitie bij te stellen. Eventueel prioriteren in de toekomst betekent naar verwachting het uitstellen van faseringsstappen. Tegelijkertijd kunnen andere onvoorziene ontwikkelingen, bijvoorbeeld ander reisgedrag van mensen, leiden tot bijstellen van de ambitie.

Het faseren en prioriteren zal naar verwachting overwegend met de regionale partners plaatsvinden. In het mobiliteitsplan staat een eerste idee van wat wij vanuit de gemeenten een logische fasering zouden vinden.

Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. Deze strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

- Hoe wordt de toename van de exploitatiekosten van het openbaar vervoer betaald?

Beantwoording:
Het OV-netwerk is niet zodanig uitgewerkt dat een exploitatiekostenraming voor 2040 te maken is. We schatten in dat de ontwikkeling van het OV-netwerk zonder een toename van de overheidsbijdrage in de exploitatiekosten mogelijk is.

De gemeente gaat ervan uit dat door de forse groei van het aantal reizigers (50-65%) de opbrengsten uit reizigersvervoer ook fors toenemen. Deze extra opbrengsten zouden een groot deel van de hogere exploitatiekosten moeten opvangen. Daarbij denken we ook dat een relatieve afname van de druk in de spits en tegelijkertijd een relatief hogere bezetting buiten de spits leidt tot een beter exploitatiemodel. De investeringen in het OV-netwerk zijn voor een belangrijk deel gericht op een vlotte en betrouwbare doorstroming, waarmee wij denken dat er een relatief hoge kostendekkingsgraad behaald kan worden.

Tenslotte denken we dat er door gedeeltelijke vertramming van het busnetwerk en het bundelen van lijnen via het wiel en aantakken op knooppunten er een efficiënter lijnennet kan ontstaan. Tegelijk zien we dat de exploitatie van het OV en van P+R meer en meer verweven zullen worden. Dit komt samen bij afspraken die we met grote werkgevers zullen maken over anders reizen en parkeren op afstand. Bij de verdere planvorming van de OV-projecten zal exploitatie een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk

- Hoe wordt het regionale belang bij plan- en besluitvorming over mobiliteitsmaatregelen in de stad meegenomen?

Beantwoording:
Wij hechten veel waarde aan samenwerking en dialoog met de stad en partners in en buiten de regio. In het kader van de actualisering van het mobiliteitsplan heeft een uitgebreid participatieproces plaats gevonden. Hierin zijn zowel bewoners, belangenorganisaties en regionale partners betrokken geweest. Uiteraard heeft Corona beperkingen met zich meegebracht. Dat is zo goed en kwaad als het kon opgevangen door online- bijeenkomsten. Desalniettemin zijn wij blij met de brede steun voor de doelen en uitgangspunten van het mobiliteitsplan.

Van belang is dat mobiliteit het stedelijk niveau overstijgt. We werken nauw samen met regionale partners en het Rijk. In november 2020 is de visie “Utrecht Nabij – Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen” in U Ned verband uitgewerkt. Dit is het ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid voor de Metropoolregio Utrecht in 2040. De concept-documenten mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040 van de gemeente Utrecht zijn hierin als strategisch inbreng van de gemeente meegenomen. Komende jaren wordt dit ontwikkelperspectief in U Ned verband uitgewerkt in verschillende programmaonderdelen. Voor de lange termijn (2040) betreft dit drie gebiedsonderzoeken, de Mobiliteitsstrategie 2040 en het Programma Knooppunten. Voor de middellange termijn (2030) betreft het onder andere de MIRT Verkenning OV en Wonen.

Bij plan- en besluitvorming over mobiliteitsmaatregelen in de stad zullen we altijd de consequenties voor de regio meewegen, mede op basis van inzichten die worden opgedaan in de regionale samenwerking. Grote investeringsbesluiten zullen altijd samen met de regionale partners worden genomen, mede omdat we gezamenlijk de plannen uitwerken en/of samen investeren. Ook indien de planvorming binnen de gemeente plaatsvindt, zullen wij logischerwijs regionale partners betrekken bij die planvorming.

2.14.7 Herijking gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten

- In tegenstelling tot het eerdere “Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen”, missen we in het mobiliteitsplan 2040 wel een duidelijk overzicht van uitvoeringsprojecten. We begrijpen uiteraard dat programmering uit het eerdere plan nog doorloopt en dat op weg naar 2040 in het nieuwe plan nog niet alle projecten gedefinieerd zijn, maar we zien wel uit naar de herijking van verschillende gebiedsprogramma’s en uitvoeringsprogramma’s.

Beantwoording:
Op basis van het mobiliteitsplan 2040 zullen de gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten waarover nog besluitvorming over moet plaatsvinden, daar waar de inhoud afwijkt van het mobiliteitsplan, worden geactualiseerd. Tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan is reeds uitvoering met de gebiedsontwikkelingen afgestemd. Een deel van de uitwerking van het mobiliteitsplan zal ook in de gebiedsontwikkelingen plaatsvinden, onder andere tracering en inpassing, maar ook de integrale belangenafweging. Samen met het herijken van uitvoeringsprogramma’s, de resultaten van de Rijk-regio samenwerking in U Ned en andere regionale samenwerking en de inzichten uit de jaarlijkse monitoring, zal dat leiden tot jaarlijkse bijstelling van de programmering en prioritering in het MPR.

2.14.8 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van programmeren leidt tot één aanpassing van het mobiliteitsplan. We voegen bij het afwegingskader toe: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?”

2.15 Kwantitatieve onderbouwing

2.15.1 Groeiprognoses

- Zijn de gehanteerde prognoses voor de groei van de stad wel plausibel?

Beantwoording:
Al sinds het jaar 2000 is Utrecht relatief de snelst groeiende stad van Nederland en in absolute zin een goede tweede (na Amsterdam). De groeiprognoses gaan uit van een groei die niet hoger ligt dan de groei van de afgelopen 20 jaar. Binnen deze periodes zullen er jaren zijn dat de groei iets lager ligt, maar ook periodes dat de groei harder gaat. De afgelopen jaren (voor Corona) is eerder de groei sneller gegaan dan verwacht dan langzamer. Naar verwachting zal de groei na Corona weer fors aantrekken, mede gezien de nog steeds zeer grote vraag naar woningen en de hoge huizenprijzen.

2.15.2 Verkeersmodel mobiliteitsplan in relatie tot landelijke inzichten

- Voor verstedelijkingsvraagstukken in de regio Utrecht te hanteren prognosemodellen zouden zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten zijn.

Beantwoording:
Voor het opstellen van een referentievariant voor de verkeersmodelprognoses voor het mobiliteitsplan is juist goed gekeken naar actuele inzichten van genoemde partijen. Uiteraard baseert het verkeersmodel van de gemeente zich op het bekende WLO2015-scenario “hoog” dat ook de basis is voor landelijke en regionale modellen van de planbureaus, Rijkswaterstaat en ProRail. De gehanteerde uitgangspunten over verstedelijking in de gemeente Utrecht sluiten een op een aan bij regionaal en met het Rijk afgesproken woningbouwopgave, passend in het WLO-scenario. Maar ook voor andere uitgangspunten is aangesloten bij de uitgangpunten zoals die ook door de planbureaus worden gehanteerd, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van tarieven, autobezit, autokosten, autobezetting, reistijdwaardering, goederenvervoer en internationaal. Alle mobiliteit (goederenvervoer, autoverkeer, spoorvervoer) die geen relatie heeft met de regio Utrecht is 1 op 1 overgenomen uit het NRM-west. Hetzelfde geldt voor de uitgangspunten over de kwaliteiten van het regionale en nationale netwerken (hoofdwegennet, dienstregeling op het spoor). Voor het spoor hebben we de meest actuele informatie van ProRail over de referentiedienstregeling 2030 gebruikt.
Om ook voor verkeers- en vervoersprognoses voor de mobiliteit in de stad tot een goede referentie te komen, is het verkeersmodel geactualiseerd naar de meest recente inzichten. Hiervoor hebben we enerzijds gebruik gemaakt van de meeste actuele data van het CBS (autobezit per wijk in Utrecht is inmiddels lager dan eerdere CBS-data aangaf, ook al stijgt autobezit landelijk gezien), van het KiM (de KiM-analyse “mobiliteit in stedelijk Nederland uit 2019” geeft aan dat het autogebruik in stedelijk gebied in de periode 2005-2015 relatief is afgenomen ten gunste van fiets en OV, in tegenstelling tot het landelijk gemiddelde).
Deze actuele informatie van de planbureaus hebben we gecombineerd met actuele inzichten uit de gemeentelijke monitor van het (vorige) mobiliteitsplan, die dit beeld bevestigt voor de periode 2015-2019.
Om deze recente inzichten te vertalen naar een plausibele ontwikkeling van de mobiliteit tot 2040, hebben we de techniek van het verkeersmodel aangepast om deze ontwikkeling te kunnen nabootsen. Zo is een gedateerde parameter om de autoreistijden realistisch na te bootsen vervangen door een plausibeler parameter die vooral de situatie bij aankomst en vertrek in de wijken (vooral in relatie tot parkeren) beter nabootst. Deze verbeteringen hebben geleid tot een realistischer prognose die veel beter aansluit dan eerdere versies van het verkeersmodel op de te verwachten ontwikkeling van de mobiliteit op basis van de actuele inzichten van de planbureaus en het KiM. Hiermee wijken we overigens niet af van uitgangspunten zoals die in regionale en nationale modellen worden gebruikt, maar hebben we een lokale detaillering en actualisering van de mobiliteitssituatie in de gemeente zelf toegevoegd.
Wij brengen onze opgedane kennis over lokale verkeersmodellering graag in regionale vraagstukken in waar verkeersmodellen worden gebruikt in de regio Utrecht, zoals via het programma U Ned.

2.15.3 Hanteren van een bandbreedte of gevoeligheidsanalyse

- Zou het gezien de onzekerheid over de effecten van bepaalde, soms ook relatief nieuwe mobiliteitsmaatregelen op de termijn 2040 niet beter zijn om met meerdere scenario’s of gevoeligheidsanalyses te werken?

Beantwoording:
We zien inderdaad dat er veel onzekerheden zijn rondom ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag en het effect van beoogde maatregelen, en ook wat er gebeurt als verschillende maatregelen gecombineerd worden. We hebben ervoor gekozen om deze onzekerheidsmarge op effecten niet door middel van het doorrekenen van meerdere varianten per stap en/of meer referentiesituaties of meerdere mogelijke effecten van maatregelen in beeld te brengen. Dat zou geleid hebben tot een veel langere doorlooptijd van het proces tot opstellen van het mobiliteitsplan en een complexere rapportage. Daarom brengen we de onzekerheid in effecten in beeld, door met expert judgement een bandbreedte op het berekende effect aan te geven. In het mobiliteitsplan is zo een ruime bandbreedte in mogelijke effecten op de groei per vervoerwijze gegeven. De groei per vervoerwijze is naar onze inschatting de belangrijkste indicator voor hoe de belasting van het multimodale mobiliteitssysteem zich gaat ontwikkelen en wat dit betekent voor knelpunten, leefbaarheid en veiligheid.

We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat met de gepresenteerde aanpak het mogelijk zou moeten zijn om de gestelde doelen te behalen. De doorrekening is niet geschikt en dus ook niet gebruikt om individuele maatregelen te beoordelen of effecten op specifieke wegen in beeld te brengen. Daarvoor is eerst veel meer uitwerking nodig. We geven in het plan ook aan dat in de loop van de tijd op basis van monitoring waarschijnlijk ook adaptief bijgestuurd dient te worden op het behalen van de doelen.

De effecten van Corona-maatregelen op reisgedrag van mensen is ook zo`n grote onzekerheid waarvan niemand de structurele effecten kan inschatten. Daarom zijn die ook niet meegenomen in onze berekeningen.

2.15.4 Zorg over specifieke maatregelen in het autonetwerk

- Het mobiliteitsplan brengt onvoldoende in beeld wat de consequenties en risico`s zijn van enkele maatregelen om te sturen op routekeuze van autoverkeer, met name op het functioneren van het hoofdwegennet en aansluitingen op het hoofdwegennet.

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan stelt maatregelen voor om meerdere doelen waaronder bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen bereiken. Daarbij kijken we uiteraard naar wat de maatregelen kunnen betekenen voor de plek en de stad, maar we vinden ook belangrijk wat het doet voor het functioneren van het hoofdwegennet. We stellen immers dat de Ring altijd enige mate van doorstroming moet hebben. Volgens onze, weliswaar grove, doorrekeningen leiden de voorstelde maatregelen als onderdeel van een totaalpakket niet tot een toename van autoverkeer op het hoofdwegennet en specifieke aansluitingen ten opzichte van de referentiesituatie. We realiseren ons wel dat een enkele maatregel ter plekke tot een verandering kan leiden. Daarom vinden we het belangrijk om samen met de partners naar de uitwerking van dergelijke maatregelen te kijken indien het effect heeft op het wegennet van die partners. Het mobiliteitsplan maakt vooral duidelijk wat onze inzet bij die gezamenlijke uitwerking is.

2.15.5 Relatieve in plaats van absolute cijfers

- In het mobiliteitsplan zijn alleen relatieve cijfers (groeicijfers en vervoerwijzekeuze) gepresenteerd en geen absolute cijfers. Hierdoor is het niet mogelijk individuele maatregelen of effecten op specifieke wegen te beoordelen. Waarom?

Beantwoording:
De doorrekening met het verkeersmodel van het mobiliteitsplan is bedoeld om in beeld te brengen of op gemeentelijk schaalniveau het totale pakket van maatregelen (van de 5 stappen samen) leidt tot een situatie die past bij de gestelde doelen. Deze doorrekening heeft niet als doel om individuele maatregelen te kunnen beoordelen of iets te kunnen zeggen over de situatie op specifieke wegen in 2040. Daarvoor zijn de maatregelen onvoldoende concreet uitgewerkt. Om wel iets te kunnen zeggen over het absolute effect per maatregel of voor en specifieke weg, zullen nauwkeuriger berekeningen in gebiedsprogramma’s, netwerkstudies of projecten gedaan moeten worden.

2.15.6 Beperkingen van het verkeersmodel

- Wat kan wel en wat niet met het verkeersmodel worden berekend? Er wordt geconstateerd dat het verkeersmodel lopen en het daarvoor noodzakelijke loopnetwerk geen hoge prioriteit geeft. Het komt niet voor bij de analyse vervoerwijze (modal split).

Beantwoording:
Het verkeersmodel dat is gebruikt is gemaakt om de verkeersstromen voor vrachtverkeer, autoverkeer, OV en fietsverkeer in beeld te brengen, op het schaalniveau van de regio, gemeente, hoofdwegen en openbaar vervoer-lijnen. Het model gebruikt een gebiedsindeling die te grof is om verplaatsingen onder 1 kilometer goed in beeld te brengen. Veel van deze verplaatsingen vallen binnen de gebieden (zones) waarmee gerekend wordt. Deze zeer korte verplaatsingen vallen dan ook buiten de berekeningen.
Ook al vinden we het belangrijk dat er meer gelopen wordt, kunnen we dat helaas niet berekenen. Ook kunnen we hierdoor geen cijfers op buurtniveau leveren.
Naast het detailniveau van het verkeersmodel is ook een beperking dat er geen data beschikbaar is op een lager schaalniveau om te verifiëren of het verkeersmodel plausibele effecten kan berekenen.
Voor studies voor specifieke gebiedsontwikkelingen wordt daarom soms een verfijning van het verkeersmodel toegepast of een andere analyse-instrument gebruikt.

2.15.7 Effecten van Corona

- In welke mate zijn de effecten van Corona meegenomen?

Beantwoording:
De Coronamaatregelen van het Rijk leiden tot aanpassing van het reisgedrag van mensen gedurende de periode dat de maatregelen gelden. De vraag is of er een structureel effect blijft op dit reisgedrag als de maatregelen worden opgeheven. Alhoewel meerdere partijen onderzoek doen naar dit structurele effect door middel van enquêtes, blijkt het erg lastig om dit duidelijk te krijgen. Er zou een structureel effect in de vorm van thuiswerken kunnen blijven (dus minder mobiliteit en dus een lagere groei), maar ook een effect op vervoerwijze keuze. Partijen uit de OV-sector denken dat er een vertraging in de groei zit van ongeveer 5 jaar. Dus de prognoses voor 2020 zouden pas in 2025 gerealiseerd worden. Maar zij zeggen niets over de langere termijn (2040).
Omdat we hieraan niet kunnen rekenen, hebben we dit ook niet gedaan. We constateren wel dat de effecten die we in Corona-tijd zien, kansen bieden voor onze aanpak. Zo zien we kansen voor meer fietsgebruik, vooral op regionale afstanden, zien we kansen voor meer thuiswerken én reizen buiten de spits. Ook zien we dat mensen de kwaliteit van hun omgeving belangrijker zijn gaan vinden dan bereikbaarheid. Indien mensen niet meer elke dag naar hun werk gaan, dan is reistijd wellicht minder belangrijk en beleving van de reis juist belangrijker. Dit biedt ook kansen voor fiets en OV.
We hebben ook vertrouwen in dat reizigers terugkeren in het OV zodra dit niet meer wordt ontmoedigd. De reizigerstevredenheid van de reizigers die nu nog wel in het OV zitten lijkt onverminderd hoog[1].
Indien de effecten van Corona op reisgedrag structureel groot blijven (en dus niet wegebben na verloop van tijd), dan verwachten we ten opzichte van de berekeningen een lagere totale mobiliteit (denk aan enkele procenten, vooral in de spits), langere verplaatsingen (maar niet elke dag in de week), relatief meer lopen en een (nog) hoger gebruik van de fiets.

2.15.8 Resultaten verkeersmodel

- In het Mobiliteitsplan 2040 zijn de effecten van de diverse verkeersmaatregelen kwantitatief doorgerekend. Conclusie is dat de verkeersdruk en de verschuiving van verkeersstromen in en rond de stad beheersbaar blijft. Doorgaand autoverkeer door de stad verplaatst zich meer naar de Ring, waardoor de verkeersdruk op de stedelijke verbindingswegen beheersbaar blijft. Door de Utrechtse mobiliteitsaanpak zijn voldoende alternatieven voor de (eigen) auto beschikbaar. Sommige insprekers uiten twijfels bij deze conclusie en beargumenteren dit met de stelling dat de stad immers blijft groeien.

[1] Klanttevredenheid_ov-reizigers_2020_tijdens_COVID-19.pdf.aspx (crow.nl)

Beantwoording:
De groei van de stad leidt inderdaad tot een grote groei van de mobiliteit. De inzet is om enerzijds deze groei te beperken (met stap 1 slim bestemmen en stap 2 anders reizen), maar ook om de groei voornamelijk met lopen, fiets en OV op te vangen (stap 3). De berekeningen tonen aan dat er dat op stadniveau voor het gebied ten oosten van de A2 geen groei van het autoverkeer zal optreden. Dit betekent niet dat alle nieuwe inwoners, werknemers en bezoekers niet met de auto mogen/gaan reizen, want dat is niet realistisch. Het betekent dat de bestaande inwoners, werknemers en bezoekers minder met de auto gaan reizen, zodat er ruimte komt voor autoverplaatsingen van nieuwe inwoners, werknemers en bezoekers, maar dat deze effecten samen niet leiden tot meer autogebruik.

- In het mobiliteitsplan wordt geen verklaring gegeven voor de (volgens de mobiliteitsmonitor gerealiseerde) verandering in de modal split van de afgelopen jaren. Het is beslist geen autonome ontwikkeling geweest want in andere steden gebeurde dit niet. Hoe is die verandering gerealiseerd? Welke fietsprojecten zijn opgeleverd? Utrecht doet het op fietsgebied behoorlijk goed de laatste jaren. Maar wat is er verder nodig voor 2040? Wat kunnen we hiervan leren voor de mobiliteit tot 2040? Hoe kunnen we zorgen dat deze verandering zich versterkt voortzet? We vragen om de ontwikkeling van de modal split in de afgelopen periode te analyseren en verklaringen daarvoor in het mobiliteitsplan op te nemen.

Beantwoording:
Op pagina 20 van het mobiliteitsplan zijn enkele verklaringen gegeven voor deze trend van verschuiving in de modal split. Het komt naar verwachting door ene combinatie van bewustwording bij inwoners over duurzame vervoerwijzen, het gemeentelijke beleid op het stimuleren en faciliteren van de fiets en het minder ruimte geven aan de auto. Dit is zeker niet alleen in Utrecht het geval. In alle grote steden in Nederland is deze trend te zien, zie Mobiliteit in stedelijk netwerk. Het mobiliteitsplan beschrijft vervolgens in de hoofdstukken over slim bestemmen, anders reizen en netwerken op orde hoe de gemeente deze trend wil continueren en versterken.

- Er wordt gesuggereerd dat de kaart op pagina 160 geen realistisch beeld laat zien omdat er geen groei op het stedelijk wegennet zit, o.a. rond de NRU en Einsteindreef.

Beantwoording:
De kaart op pagina 160 laat het effect van het mobiliteitsplan zien. Aangezien de opwaardering van de NRU al besloten was, zat deze al in de referentie en is deze dus niet meegenomen in de effecten van dit mobiliteitsplan. Ter verduidelijking: de gele lijnen, dus ook de Einsteindreef en de NRU betekenen dat er wel degelijk een (kleine) toename is van het autoverkeer t.o.v. 2015, maar een afname t.o.v. de referentiesituatie in 2040 zonder maatregelen.

- We zijn benieuwd naar de uitwerking van de lange termijn doelen van het mobiliteitsplan. Hoe hoog wordt het verwachte aandeel fietsgebruik?

Beantwoording:
Zoals in de taartdiagrammen op pagina 154 is aangegeven stijgt het aandeel fiets van 32% in 2015 naar 39% in de situatie zonder extra maatregelen en 41% in de situatie met het maatregelenpakket van het mobiliteitsplan.

- Uit de cijfers komt naar voren dat het fietsgebruik als aandeel in het aantal ritten door uitvoering van het mobiliteitsplan niet toeneemt, de modal split fiets is in tabel 5: 38%, net als in de referentiesituatie in tabel 4. Dat is, op zijn zachts gezegd, vreemd; het maatregelpakket waarmee fietsen wordt gestimuleerd zou dus geen invloed hebben op de modal split? Het fietsgebruik kan en moet met de maatregelen hoger liggen dan in de referentie.

Beantwoording:
Zoals in de taartdiagrammen op pagina 154 is aangegeven stijgt het aandeel fiets van 32% in 2015 naar 39% in de situatie zonder extra maatregelen en 41% in de situatie met het maatregelenpakket van het mobiliteitsplan. Het fietsgebruik ligt dus hoger dan in de referentiesituatie. Het ligt niet veel hoger dan in de referentiesituatie omdat er

ook een kleine verschuiving van fiets naar OV plaatsvindt. Het OV-netwerk wordt immers relatief sterker verbeterd dan het fietsnetwerk, aangezien het fietsnetwerk in de referentie al erg goed is.

- Deze cijfers gelden voor de modal split, gerekend over alle ritlengtes. Bij nadere bestudering blijkt dat het plan er wel voor zorgt dat de zeer korte ritten, tot 2,5 km, vaker met de fiets worden gemaakt. Dat terwijl lopen ook wordt gestimuleerd, waardoor het te verwachten is dat er veel minder korte trips met auto, fiets of OV worden gemaakt. Volgens de voorspelling daalt het aantal korte trips slechts met 2.000, van 482 naar 480. Op de afstanden van 2,5 tot 15 kilometer (en langer) daalt het fietsgebruik ten opzichte van de referentiesituatie. Alleen in de verplaatsingen met een afstand tot 2,4 km stijgt het fietsgebruik. Het stijgt ook in de referentiesituatie al van 31% in 2015 naar 38% in 2040. Welke maatregelen zijn daarvoor nodig? Welke extra maatregelen worden uitgevoerd voor de schaalsprong fiets? We vinden het onwaarschijnlijk dat na een schaalsprong fiets en het fietsnetwerk op orde brengen het fietsgebruik maar zo weinig stijgt.

Beantwoording:
Het verkeersmodel heeft als beperking dat korte ritten tot 1 kilometer onvolledig gesimuleerd worden vanwege de grove gebiedsindeling. Tevens zit de modaliteit lopen niet in het verkeersmodel. De beoogde grotere rol voor lopen is niet met het verkeersmodel te berekenen en zit dan ook niet in de resultaten.
Op alle afstanden tussen de 2,5 en 27,5 kilometer neemt het aantal fietsbewegingen niet toe in vergelijking met de referentiesituatie, omdat een deel van de fietsritten naar het OV verschuiven. Tegelijkertijd schuiven er ook verplaatsingen van de auto naar de fiets. Netto levert dat ongeveer evenveel fietsverplaatsingen op. Belangrijk is dat fiets en OV samen een grotere rol pakken op deze afstand.
Dat het fietsverkeer in de referentiesituatie al relatief belangrijker wordt, betekent dat sowieso fors in de capaciteit van het fietsnetwerk geïnvesteerd moet worden. Het gepresenteerde fietsnetwerk waarin meer parallelle routes zijn gecreëerd om fietsverkeer te kunnen spreiden is juist gebaseerd op deze constatering.
Het aandeel fiets ligt niet veel hoger dan in de referentiesituatie omdat er ook een kleine verschuiving van fiets naar OV plaatsvindt. Het OV-netwerk wordt immers relatief sterker verbeterd dan het fietsnetwerk, aangezien het fietsnetwerk in de referentie als erg goed is.

- Als de schaalsprong fiets goed wordt uitgevoerd, kan het niet anders of het fietsgebruik op deze afstanden neemt sterk toe ten opzichte van de referentie. Zelfs als het OV wordt verbeterd (gebruik stijgt van 21% in de referentie naar 24% met het maatregelpakket). Op korte afstanden is de fiets immers het snelste en handigste voertuig. Op de regionale verbindingen liggen er plenty kansen voor de e-bike en speed-pedelec. Worden deze wel gerealiseerd? Met leen-e-bakfietsen is de fiets zelfs voor de grootschalige perifere detailhandel van belang.

Beantwoording:
Dat klopt deels. Het fietsgebruik neemt inderdaad fors toe ten opzichte van de auto op lokale en regionale verplaatsingen. Echter, door de sterke kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk verschuift een deel van het fietsverkeer naar het OV, naast dat het OV ook een deel van het autoverkeer overneemt.

- In de cijfers over modal split blijkt het aantal autoritten in, van en naar Utrecht zelfs te stijgen van 679.000 per etmaal naar 744.000 per etmaal. Die 65.000 extra autoritten blijven kennelijk buiten de Ring, bijvoorbeeld op USP of in Leidsche Rijn. Wij denken dat die gebieden zoveel extra autoverkeer niet aan kunnen zonder het OV of fietsverkeer te veel te hinderen. Het mobiliteitsplan heeft júist de extra inzet op de fiets nodig om naar minder autoritten te gaan in 2040. Vooral op de korte ritten (tot 15 kilometer) valt relatief veel winst te behalen, daarom moet er extra worden ingezet op hoog fietsgebruik. Ook buiten de Ring.

Beantwoording:
De stijging van het aantal autoritten vindt alleen plaats in, van en naar het gebied ten westen van de A2, dus Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn. Het autoverkeer van en naar het USP neemt af. Dit komt door de geplande woningbouw conform het Masterplan Leidsche Rijn. In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn (c-zone) is rekening gehouden met de autogroei van deze woningbouw. Naar verwachting levert dit in het algemeen geen problemen op

voor fiets en OV, omdat de infrastructuur daar veelal gescheiden is uitgevoerd. Door het mobiliteitsplan vindt ook in die wijken een verschuiving van auto naar fiets en OV op.

2.15.9 Verkeersveiligheid kwantificeren

- Het valt op, dat geen analyse wordt gegeven van de te verwachten verkeersveiligheid. Die analyse is nodig, omdat de laatste jaren het aantal verkeersongevallen weer sterk toe neemt, met name het aantal ernstige verkeersongevallen van de kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige ongevallen die nauw samenhangen met de inrichting van de weginfrastructuur. Het aantal ernstige enkelvoudige ongevallen neemt al jaren onrustbarend toe. Deze cijfers worden vaak niet opgemerkt door bestuurders omdat dit type ongeval niet voorkomt in politieregistraties. De gegevens zijn wel af te leiden uit ziekenhuisregistraties. We denken, dat het belangrijk is om die gegevens te betrekken in de analyse van de verkeersveiligheid. Voor de registratie van voetgangersongevallen is het nog ingewikkelder. De ongevallenregistratie schiet tekort doordat valincidenten op straat niet tot de categorie verkeersongevallen worden gerekend. Dit is relevant ook voor hoofdstuk 10 waar verkeersveiligheid, dus ook die van voetgangers, aan de orde moet komen. (168)

Beantwoording:
Het onderwerp verkeersveiligheid is voor de gemeente heel belangrijk. Dit zit verweven in meerdere elementen van de visie; inzet op lopen en fietsen, het verbeteren van loop- en fietsnetwerken, onder meer met rustige routes naar drukke routes, snorfiets naar de rijbaan, meer 30 km/u gebied, enzovoort.
Om te kunnen kwantificeren wat deze verbeteringen opleveren voor de verkeersveiligheid is eerst een verdere uitwerking van de plannen nodig. Tevens is het gebruikte verkeersmodel niet geschikt om verkeersveiligheid te berekenen.
Omdat verkeersveiligheid lastig is uit te rekenen, is monitoring juist belangrijk. Verkeersveiligheid is onderdeel van de monitoring van het mobiliteitsplan. Utrecht heeft juist als een van de weinige provincies een uitgebreid systeem voor monitoring van ambulancedata en daardoor zicht op enkelvoudige ongevallen.
De verschillende acties van afgelopen jaren hebben overigens geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers.

2.15.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De gestelde vragen en de beantwoording ten aanzien van de onderbouwing leiden niet tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

2.16 Monitoring en evaluatie

2.16.1 Uitwerking monitoring

- In een aantal reacties wordt opgeroepen om meer vooraf inzichtelijk te maken wat de effecten van beoogde maatregelen zijn. Ook wordt door enkele insprekers een concretere uitwerking van bijvoorbeeld een SMART monitorprogramma of handelingsperspectief gemist.

Beantwoording:
Het mobiliteitsplan geeft een visie en aanpak voor de mobiliteit tot 2040. Onderdeel hiervan is een schets per modaliteit hoe we de netwerken willen verbeteren om dit mogelijk te maken. Met het mobiliteitsplan wordt geen uitspraak gedaan over individuele maatregelen, tenzij deze expliciet nodig zijn voor het functioneren van de netwerken. De maatregelen zelf worden in vervolgprocessen verder geconcretiseerd en onderzocht, waarbij meerdere uitwerkingen nog naast elkaar worden gezet. Dit vindt plaats in gebiedsverkenningen en gebiedsvisies. Op

basis van die uitwerkingen vindt ook pas besluitvorming over projecten plaats. Daarom kunnen we nu geen effecten van afzonderlijke maatregelen in beeld brengen.

Onderdeel van het Utrechtse planproces is vooraf zo goed mogelijk inschatten en inzichtelijk maken wat effecten op het plangebied en daarbuiten zijn. Voor het mobiliteitsplan hebben we dat nu gedaan door effecten op stedelijke schaalniveau in beeld te brengen. Bij de verdere uitwerking zal dat ook voor afzonderlijke maatregelen gebeuren, voorafgaand aan besluitvorming.

Met het mobiliteitsplan stellen we de kaders voor monitoring en evaluatie. We zijn van mening dat deze kaders passen bij het abstractieniveau van het mobiliteitsplan.

2.16.2 Aanvullende data-inwinning

- Vervang in het mobiliteitsplan de OVIN/ODIN-grafieken met “Methodebreuk” toegelichte stippellijn op pagina 19 met jarenlange “trends” in auto-, fiets- en OV-gebruik binnen de stad. Ingewijden weten dat het OVIN/ODIN -project van CBS de afgelopen jaren getroffen werd door bezuinigingen, waardoor overheden met deze CBS-cijfers geen vergelijking meer met voorgaande jaren kon uitvoeren. Daarom vinden wij het nuttig en noodzakelijk dat regio en stad informatieverwerving op het gebied van mobiliteit en ruimte zelf gericht oppakken en doelen en eisen stellen aan de (online verkregen) informatie en data die nodig en beschikbaar zijn voor het formuleren en het monitoren van de voortgang in (behaalde) doelen.

Beantwoording:
De gemeente Utrecht maakt voor haar monitoring gebruik van meerdere bronnen. Zo gebruiken voor CBS-data (onder andere het OVIN/ODIN) maar ook data uit gemeentelijke bronnen, waaronder een bewonersenquête (het OVIN/ODIN betreft ook een enquêtemethode). De meerwaarde van het gebruik van OVIN/ODIN-data is dat de gegevens voor alle regio’s in Nederland op eenzelfde wijze worden verkregen en analyses op elk schaalniveau op eenzelfde wijze kunnen plaatsvinden. Daardoor zijn ook diverse onderzoeken die op die data zijn gebaseerd (van b.v. het CBS, het CPB/PBL en het KiM) ook voor de Utrechtse situatie toepasbaar. Indien de gemeente deze data zelf zouden moeten inwinnen, nemen de kosten van onderzoek fors toe én zijn de resultaten van het onderzoek niet meer vergelijkbaar met data voor andere steden en regio’s. Ook is het dan veel lastiger om onderzoeken van andere partijen voor de Utrechtse situatie te gebruiken.
Daarnaast maakt Utrecht voor andere delen van de monitor gebruik van data uit eigen bronnen en de genoemde eigen bewonersenquête.

2.16.3 Verbreden monitoring op meer regionale doelen

- Omdat onzekerheden groot zijn en de verschillen van inzicht in hoe het verkeer zich zou kunnen ontwikkelen nog zo uit elkaar lijken te liggen is het goed om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Daarbij moet het zowel gaan om input (worden de veronderstelde maatregelen ook daadwerkelijk genomen zoals bedoeld), output (wat is het effect van deze maatregelen als onderdeel van het geheel aan ontwikkelingen dat plaatsvindt) en outcome (worden de gestelde doelen ook daadwerkelijk gehaald, bijvoorbeeld waar het de groei van het autoverkeer in de stad en op het cordon van de Ring betreft). Gelet op de implicaties van uw plannen lijkt het goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen.

Beantwoording:
De gemeente is het eens dat het goed is om continu te monitoren of de inzet van het beleid (nemen van maatregelen) en de effecten ervan voldoende leiden tot de gestelde doelen. Aangezien een groot deel van de mobiliteit op regionale schaal plaatsvindt, zien wij zeker meerwaarde om dit ook in regionaal verband te doen, samen met RWS, provincie en U10.

2.16.4 Belang monitoring in verband met Corona en ander reisgedrag

- Het is van belang om goed te monitoren op effecten die anders zijn dan verwacht, zoals corona/reisgedrag.

Beantwoording:
Gezien de onzekerheid over de structurele aard van verandering in reisgedrag ten gevolge van de Corona-maatregelen is het zeker van belang om dit goed te monitoren. We verwachten dat het pas over enkele jaren duidelijk wordt in welke mate reisgedrag structureel is aangepast. We houden er rekening mee om onze inzet bij te sturen als dit uit de monitoring nodig blijkt te zijn.

2.16.5 Concrete doelen ten aanzien van klimaat

- In het mobiliteitsplan staan geen concrete doelen ten aanzien van het klimaat, waarom?

Beantwoording:
Wij vinden een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van groot belang. In de RSU 2040 wordt deze opgave meegenomen. Voor mobiliteit voor de stad is het moeilijk om hier concrete doelen op te stellen. CO_2-uitstoot is niet of nauwelijks te meten op het schaalniveau van de stad. Echter, indirect zit het belang van de bijdrage aan de klimaatdoelen wel degelijk in de visie en de aanpak. De inzet op duurzame mobiliteit en geen groei van het autoverkeer ondanks de grote groei van de stad is een doel dat bijdraagt aan de klimaatdoelstelling. We gaan ervan uit dat het wagenpark in 2040 deels elektrisch is (dus in totaal minder uitstoot door verkeer), maar nog zeker niet volledig elektrisch is (anders was er vanuit klimaatoverwegingen geen aanleiding om op minder autoverkeer te sturen).
Stimuleren van elektrisch rijden ondersteunen en faciliteren we met het huidige beleid, maar erop sturen is alleen op nationaal niveau effectief met daarop gerichte fiscale prikkels. De gemeentelijke inzet op klimaatdoelen is concreter en effectiever te bereiken met gemeentelijk beleid door maatregelen op het gebied van woningbouw, energietransitie, waterberging en hittestress (vergroening), enzovoort. Dat zijn thema's die in de RSU 2040 worden opgepakt.

2.16.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De gestelde vragen en de beantwoording ten aanzien van de monitoring leiden niet tot de volgende aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoeging: Dat we met deze mobiliteitsaanpak een bijdrage aan de klimaatdoelstelling leveren.

3. **Wijzigingen in mobiliteitsplan 2040**

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in het mobiliteitsplan 2040.

3.1. Wijzigingen in het mobiliteitsplan 2040 naar aanleiding van de inspraakreacties

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners.

Pagina oud	Was	Wordt	Motivatie in NvB
Meerdere	"Minder valide"	"Mensen met een beperking"	Zie 2.2.3
38 64 101 125	De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder '…' zijn Kruispunten moeten goed '…' oversteekbaar Goed '…'oversteekbaar Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om '…' over te	"en veilig" toe te voegen bij de teksten over inrichting van de openbare ruimte, (wandel) routes en oversteekbaarheid. Op p125 alleen het woord "veilig" toevoegen	Zie 2.2.3
71, 74, 77, 81, 84, 86, 88, 91, 92, 96, 99, 105, 108, 111, 113, 130, 131, 132, 134,136,138 140,		Disclaimer in de legenda van alle netwerkkaarten toegevoegd: *N.B. De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.*	Zie 2.1.3
92	We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij.	Na deze zin toevoegen: "we willen dan ook invulling geven aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit."	Zie 2.2.3
67	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken.	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de op lokale schaal en op stedelijk niveau als het gaat om de hoofdroutes. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.	Zie 2.5.4

67	Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op: • Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum • Veilige schoolomgeving en schoolroutes • Routes rondom verzorgingshuizen • Groen in de wijk en verbindingen naar parken	Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op: • Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum • Veilige schoolomgeving en schoolroutes En routes van en naar: • Voorzieningen • Knooppunten • Sportaccommodaties • Rondom verzorgingshuizen • Groen in de wijk en naar parken • Omliggende wijken en buurten	Zie 2.4.2 en 2.5.1
75	De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen.	Toevoegen aan einde zin: “en sportaccommodaties”.	Zie 2.4.2
71	H.6.2, Kaart 1, Fietsnetwerk 2040	Enkele routes aangescherpt, aangevuld en/of beter gepositioneerd	Zie 2.6.10
77	H.6.2, Kaart 3, Opgaven fietsnetwerk 2040	Diverse routes aangescherpt, aangevuld en/of beter gepositioneerd.	Zie 2.6.10
75/76	Nieuwe paragraaf toevoegen na paragraaf “sturen op gedrag”:	Inpassing fietsinfrastructuur Bij het realiseren of aanpassen van fietsinfrastructuur houden we rekening met een goede inpassing in de omgeving en een goede vormgeving met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, voetgangersvoorzieningen, groen, biodiversiteit (flora en fauna), verlichting, belijning aan beide zijden en sociale veiligheid. Rode asfaltverharding is het uitgangspunt is bij de aanleg van routes in het hoofdfietsnetwerk om aantrekkelijkheid en herkenbaarheid te bevorderen.	Zie 2.6.10
79, 139 en 173	Doorfietsroutes	Hoofdfietsroutes	Zie 2.6.10
81	Figuur Openbaar vervoer netwerk 2040	Aangeven bij deze figuur in legenda: “De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.”	Zie 2.1.3 en 2.7
87	Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels.	Toevoegen aan einde zin: “en toegankelijk voor iedereen”.	Zie 2.7.4
90	De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen.	Toevoegen na deze zin: “mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een	Zie 2.7.2

		(ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen. “	
91	H.6.3, Kaart 4+, Tramnetwerk 2040	Speciale spaak voor binnenstad toegevoegd.	Zie 2.7.2
91	Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden.	Na deze zin voegen we toe: “Bij het optimaliseren van het basisnet zoeken we naar slimme routering zodat overstappen zoveel mogelijk wordt voorkomen.	Zie 2.7.3
94	Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt.	Op pagina 94 voegen we na deze in toe: “Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.”	Zie 2.7.4
100-102		Nieuw kader toevoegen: Inzet op de NRU De gemeente zet in op het functioneren van de NRU als onderdeel van de Ring Utrecht. Dit vereist een zodanige doorstroming (‘enige doorstroming’) dat autoverkeer logischerwijs zo snel mogelijk naar de NRU rijdt en de route via de WSB en via de Kardinaal de Jongweg minder logisch worden. Tevens in de inzet dat de oversteekbaarheid van de NRU verbetert voor voetgangers en fietsers en dat de leefbaarheid in de omgeving verbetert. Welke vormgeving hiervoor nodig is wordt onderzocht in het project NRU.	Zie 2.8.2
120	Foto met lantaarn in voetgangersgebied	Foto aanpassen of vervangen zodat geen lantaarn in voetgangersgebied.	Zie 2.7.4
136	Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad wordt steeds belangrijker en vraagt om een fatsoenlijke, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes vanaf de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe, vooral als alternatief voor de route door de binnenstad en komen allemaal langs het Ledig Erf. Het Ledig Erf is ook een interessante plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.	Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad, in de Zuidpoort, komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad (en ook naar Rotsoord) wordt steeds belangrijker en vraagt om een veilige, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes in het gebied langs de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe en vormen belangrijke alternatieve routes voor de routes door de binnenstad. Dit vraagt om goede veilige routes in het gebied in samenhang met ruimte voor de voetganger. Het Ledig Erf vormt hier een centrale en (historisch) belangrijke plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.	Zie 2.13

	Oplossing: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend. Er is daar onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto naast elkaar een plek te geven en voor mengen zijn er te veel fietsers. Om fietser en voetganger voldoende ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Voor een goede doorstroming van het OV en voldoende ruimte om de grote fietsstromen te laten oversteken, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat er altijd voldoende doorstroming is en fietsers en voetgangers met voldoende prioriteit en veilig kunnen oversteken. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen. Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door: - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartste Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase. - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel/Bleekstraat– Vondellaan meer prioriteit te geven bij oversteken en inrichten als fietsstraat of fietssingel. - Doorgaand autoverkeer dat nu via het Ledig Erf rijdt, om te leiden via de Albatrosstraat als ze in de omgeving een bestemming hebben en via de Waterlinieweg als ze alleen door het gebied heen rijden. Bestemmingsverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade kan er nog wel komen. - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV te borgen door middel van het (in de spits) doseren van het autoverkeer op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV steeds prioriteit te geven boven het autoverkeer. De drukte in de Albatrosstraat	Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de huidige verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend als invulling van de opgave. Er is op het Ledig Erf onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto veilig een plek te geven. Om fietser en voetganger meer ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Ook voor de rest van het Zuidpoortgebied, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, waarbij we zorgen dat het openbaar vervoer kan doorstromen en de parkeergarage Vaartsche Rijn bereikbaar blijft. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen. Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door: - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartsche Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase. - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel meer prioriteit te geven bij oversteken en in te richten als fietsstraat of fietssingel en het Ledig Erf tussen de Tolsteegbrug en Vaartsche Rijnbrug als shared space of plein in te richten met veel groen. - Autoverkeer naar de Catharijnesingel, dat nu via het Ledig Erf rijdt, te weren en om te leiden via de route Albatrosstraat-Vondellaan-Bleekstraat. Overig doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied wordt omgeleid via de Waterlinieweg. Autoverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade blijft mogelijk. De toegankelijkheid van het Ledig Erf door doelgroepenverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten, te waarborgen door middel van de inzet van intelligente toegangssystemen,	

	zal hierdoor niet toenemen en opstopping van autoverkeer rondom Vaartsche Rijn wordt hierdoor voorkomen. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.	- Op de kruising Bleekstraat-Vondellaan autoverkeer te verplichten af te slaan naar de Bleekstraat. Hierdoor wordt doorgaand autoverkeer op de route Albatrosstraat – Baden Powellweg- Vondellaan geweerd. De Vondellaan wordt hierdoor veel rustiger en wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de inpassing van groen (bomen e.d.). - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV op de route Vondellaan – Albatrosstraat te borgen door het autoverkeer indien nodig (in de spits) te doseren op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV hierbij prioriteit te geven boven het autoverkeer. De verkeersdruk in de Albatrosstraat neemt hierdoor niet toe. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt, voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd. - Om sluipverkeer als gevolg van de maatregelen te voorkomen is autoverkeer tussen Jutfaseweg en de Vondellaan niet meer mogelijk en wordt op de Gansstraat eenrichtingsverkeer ingesteld indien dat nodig blijkt.	
136	H.8.2, Kaart 4, Zuidpoort	Kaart aangepast conform variant 4A	Zie 2.13
138	Kaart Utrecht Science Park	In de legenda toevoegen bij niet meer faciliteren doorgaand verkeer: “(exacte locatie nader uit te werken)”.	Zie 2.12.5
139	Keuze a	Aan einde van alinea toevoegen: “Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nader uit te werken.”	Zie 2.12.5
141	Een mogelijke maatregel die onderzocht wordt, is een regionale weg parallel aan de A12 waar de A12-zone voor wat betreft auto-ontsluiting op aan kan takken.	Vervangen door: “In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.”	Zie 2.8.3
143	Voorbeeld: Doseren van een route Laatste zin: Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij	Toevoegen: “kan passeren. Als de gemeente doseren inzet laten we de weggebruiker ter plekke weten dat er actief wordt gedoseerd vanaf dat punt, zodat de weggebruiker begrijpt waarom hij langer dat nodig lijkt moet wachten.”	Zie 2.9.5

149	J: Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?	Invoegen nieuw punt J: “Wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?” Huidige punt J en verder laten staan, maar doornummeren (huidig J wordt K, enz)	Zie 2.14.8
160	Effecten op klimaat CO2	Aan einde paragraaf toevoegen: “door een groter aandeel elektrisch en geen groei van het autoverkeer dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen.	Zie 2.16.6

3.2. Overige wijzigingen (voortschrijdend inzicht o.b.v. parallelle processen en foutjes)

In het mobiliteitsplan 2040 zijn ten opzichte van de inspraakversie een aantal wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen hebben tot doel om het mobiliteitsplan te verduidelijken, aan te scherpen, te actualiseren (o.b.v. nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
Elk hoofd-stuk	Kaders met wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016	Deze kaders komen te vervangen	In de inspraakversie van het mobiliteitsplan waren deze kaders opgenomen om duidelijk te maken wat de wijzigingen zijn t.o.v. het vorige plan uit 2016, aangezien het mobiliteitsplan 2040 een actualisering betreft. In de definitieve versie is het overbodig om deze wijzigingen inzichtelijk te houden.
14	Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht en de MIRT-verkenning OV en Wonen.	Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder de uitwerking van het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de MIRT-verkenning OV en Wonen.	Actuelere informatie
14	Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan programma’s binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.	Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan studies en/of projecten binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.	Toevoeging omdat er op onderdelen uitwerking benodigd is in zowel projecten als studies.
24	H.2.2, Kaart 1, Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk.	Enkele rode routes toegevoegd o.b.v. Sweco-onderzoek.	Bron: Nieuw onderzoek van Sweco, 2020

38	H.3.4, Kaart 1, A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones.	In de kaart is de 'A-zone nieuw' uitgebreid met Jaarbeursgebied tussen Merwedekanaal en Overste den Oudelaan.	Dit deel van het Jaarbeursterrein was per abuis niet ingetekend als A-zone
43	Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2021 afgerond.	Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2022 afgerond.	Voortschrijdend inzicht U Ned
46	H.4.1, Kaart 1, Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)	Meest actuele kaart uit RSU opgenomen.	Voortschrijdend inzicht RSU
60	Om te komen tot grootschalig én verantwoord gebruik gaan we sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem, het stimuleren schone en gezonde deelmobiliteit, maar ook op het borgen van maatschappelijke waarden als veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Daarom ontwikkelen we een set aan spelregels en verankeren dat in de regelgeving. We zetten in op een systeem met vergunningen.	We sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem. Utrecht heeft daarbij een duidelijk eindbeeld voor ogen: bewoners hoeven in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. Een stad waar het kiezen voor deelmobiliteit vanzelfsprekender is dan het bezitten van een auto vereist het gerichte inzet op het vergoten van het deelaanbod én het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Deelmobiliteit is relatief nieuw en ontwikkelingen gaan snel. Hoe we, samen met aanbieders van deelmobiliteit, deze kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong gaan realiseren werken we daarom uit. Een eerste actie is de introductie van een vergunningenstelsel voor deelmobiliteit.	De ambitie op het terrein van deelmobiliteit was beschreven in de (concept) Koers Deelmobiliteit. Gekozen is om een duidelijk onderscheid te maken tussen visie en studie/projecten. Visie en ambitie horen thuis in het mobiliteitsplan. Nadere uitwerking in de vorm van concrete acties vindt plaats in studies en projecten.
65	H.6.1, Kaart 1, Voetganger 2040	Opmaak en legenda aangepast. Aanpassingen conform RSU, omgevingsvisie MWKZ, tunnel – en bruggenstudie.	Verbeterde opmaak en consistentie met overig beleid
69	H.6.1, Kaart 2, Opgaven voetganger 2040	Titel kaart aangepast. Bruggen en tunnels teruggebracht tot twee categorieën. Aanpassingen conform RSU, omgevingsvisie MWKZ, tunnel – en bruggenstudie.	Verbeterde opmaak en consistentie met overig beleid
70	Papragraaf Op weg naar wereldfietsstad	Toevoegen aan einde alinea: Het toenemende belang van de rol van de fiets in de mobiliteit wordt door Rijk en regio's erkent in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit toekomstbeeld wordt gewerkt aan landelijke doelstellingen en een nationale investeringsstrategie.	Recent is door Rijk en regio's afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen.
71, 74 en 77	Fietskaarten	Verschillende verbeteringen en verduidelijkingen, naast de aanpassingen die uit de beantwoording van de inspraakreacties volgen.	Duidelijkere kaarten, consistentie tussen studies, adviezen en kaarten.

71, 74, 77, 128, 140	Fietsbrug over Merwedekanaal tussen Kanaleneiland en Hoograven via Jutfasepunt.	Geen fietsbrug van Jutfasepunt naar Hoograven.	Uit extra onderzoek blijkt dat een fietsbrug over de Vaartsche Rijn vanaf de Jutfasepunt naar de Karperstraat in Hoograven weinig toegevoegde waarde heeft voor de stad. Misschien komt er op termijn wel een wandelbrug. Dit is n.a.v. de inspraakreacties aangepast in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. In het mobiliteitsplan is deze wijziging in alle kaarten waarop de fietsverbindingen staan verwerkt. De wandel- en fietsbrug van de Zeehaenkade over het Merwedekanaal naar de Jutfasepunt is niet aangepast. Hiermee ontstaat in de toekomst een nieuwe fietsverbinding via de Jutfaseweg richting station Vaartsche Rijn/Ledig Erf.
73	Paragraaf Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen	Toevoegen aan einde alinea: De ontwikkeling van het regionale hoofdfietsnetwerk wordt door provincie en gemeenten geactualiseerd en uitgewerkt in een regionaal fietsnetwerkplan.	Recent is door Rijk en regio's afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets en een regionaal toekomstbeeld fiets op te stellen
81, 83, 84, 86, 96, 108	OV-kaarten	Tramverbinding Papendorplijn doorgetrokken vanaf knooppunt Papendorp tot P+R.	Ontbrekende stuk toegevoegd.
108 en 111	Kaarten multimodale reis	Fietsroute tussen station LRC en Lage Weide toegevoegd	Consistentie met RSU.
121	Invoering betaald parkeren De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen	Invoering betaald parkeren Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. De invoering van betaald parkeren draagt echter ook bij aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer	Consistentie met Parkeervisie

	dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.	noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom Transferia is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de transferia leeg blijven staan.	
134	H.8.2, Kaart 3, Stationsgebied-Noordwest	Fietsroute via Weerdsingel toegevoegd; foutieve weergave hersteld.	Foutief weergegeven in eerdere kaart
143	Kader Voorbeeld: doseren van een route Laatste zin: Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij	Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij kan passeren.	Tekst in kader was niet afgemaakt.
150	Dit hoofdstuk Programmering zal na het ter inzage leggen van het mobiliteitsplan worden aangepast op de verstedelijkingskeuzes uit de concept-RSU en de verder uitgewerkte investeringsstrategie.	Deze zin verwijderen	De RSU maakte het niet noodzakelijk om programmering aan te passen.

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties en beantwoording

De beantwoording per inspraakreactie is opgenomen in een aparte bijlage: *Overzicht inspraakreacties en beantwoording*.



Bijlage bij Nota van beantwoording mobiliteitsplan 2040

Overzicht inspraakreacties en beantwoording

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanagement
Maja van der Voet

Opdrachtgever
Bert Coenen, Gemeente Utrecht

Versiedatum
april 2021

Inleiding

Dit document is een bijlage bij de Nota van beantwoording van het Mobiliteitsplan 2040.

In deze bijlage staan alle inspraakreacties in een tabel. Bij meerdere inspraakreacties zaten ook bijlagen (foto`s en afbeeldingen), die niet in deze tabel passen. Deze zijn daarom opgenomen als bijlage achterin dit stuk.

Als het gaat om thema's die veel terugkomen verwijzen we in de tabel naar hoofdstuk 2 uit de nota van beantwoording. Bij specifieke vragen is de beantwoording in de tabel opgenomen. Daarvoor zijn de desbetreffende passages in de inspraakreactie onderstreept en is het antwoord (met verwijzing naar de Nota van beantwoording en/of toelichting) in de kolom daarnaast geplaatst. Verwijzingen naar paginanummers in de rechter kolom hebben betrekking op de versie van het rapport Mobiliteitsplan 2040 dat ter vaststelling aan de raad is voorgelegd. De paginanummerring wijkt namelijk af van de versie die ter visie is gelegd.

Inspraaknr.	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Antwoord Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	Ik zou graag mijn reactie willen geven op het mobiliteitsplan 2040. In het algemeen een erg goed document. Ik ben voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (voornamelijk treinen en trams). Toch heb ik hier wel wat op en aanmerkingen op. Ik hoop dat ik mijn kennis als (rail)verkeerskundige en planoloog met u mag delen. Nieuw centraal rondom Lunetten niet haalbaar. Er zijn tunnels, wissels, bruggen en geen ruimte om stations te bouwen. Zelfs met heel veel geld is dit niet realiseerbaar. Daarnaast zorg je ervoor dat treinen vervolgens twee keer gaan stoppen, want NS (of een andere vervoerder) gaat echt niet Utrecht Centraal overslaan, want dan worden zeer veel overstappen gemist. In aanvulling op het niet toepassen van een nieuw centraal station rondom lunetten: Een stoptrein station net voorbij de brug over de A27, richting Bunnik, is een goede investering. Zorg er alleen voor dat het dubbelsporig wordt tot ruim voorbij het station. Bouw een doorgaande trein route tussen Leidsche Rijn en Overvecht via een by-pass. Hierdoor hoeven treinen niet (langdurig) te keren op Utrecht Centraal waardoor er meer capaciteit op het station is voor andere treinen. Verbind deze by-pass met Utrecht centraal boven of ondergronds. Bussen moeten niet meer volgens het spinnenweg (wiel met spaken) principe gepland worden (waarbij alle bussen via Utrecht Centraal rijden). Bussen moeten meer gebruik maken van de rondwegen en niet altijd van Utrecht Centraal gebruik maken. Zorg voor verbindingen tussen de kleinere stations, zonder dat deze via Utrecht Centraal of het centrum gaan. Dit wiel met spaken concept zorgt ervoor dat er een centrale hub noodzakelijk is. Dit is iets wat jullie juist proberen op te lossen. 1 wiel (de binnenring) gaat dit probleem niet oplossen, zie lijn 10. Zorg voor meer tramlijnen of een metronetwerk. In beide gevallen moeten de bussen dit netwerk gaan ondersteunen, en niet beconcurreren. d.w.z. dat er kleinere hubs moeten ontstaan vanaf waar bussen gaan rijden.	Dank voor uw compliment. De realisatie van dit station zal inderdaad geen eenvoudige opgave zijn. Dat beseffen we ons ter degen. Maar het is voorbarig om nu te concluderen dat dit niet haalbaar is. Zie paragraaf 2.7.1 Met het concept Wiel met Spaken beogen we juist dat niet alle bussen meer van en naar Utrecht CS rijden. Zie paragraaf 2.7.2 Dat de realisatie van een treinstation in De Uithof niet voor de hand ligt zijn we met u eens. Het ontlasten van Utrecht CS en de toeleidende routes denken we te bewerkstelligen door het concept Wiel met Spaken. Zie paragraaf 2.7.2

	Als we Utrecht Centraal willen ontlasten, dan moet er een nieuwe treinroute komen via de Uithof of een nieuwe route die de A12 en A2 volgt. Ook dit acht ik zeer onwaarschijnlijk te realiseren. Meer fietsen is goed, maar zorg er voor dat brommers en scooters van het fietspad afblijven. Blijkbaar werken regels niet, want deze zijn er al jaren, maar ze rijden nog steeds rond op de fietspaden. Dit geldt ook voor Speed Pedelecs. Het volgende punt vind ik top uit het plan: Maak alle wegen 30 km/h gebied (wanneer binnenkort de wetgeving wordt aangepast) behalve de binnenring. Zorg er vervolgens ook voor dat asfalt vervangen wordt door losse stenen. Dit remt de bestuurder af. Fietspaden die op of naast de weg liggen moeten wel van asfalt gemaakt zijn. Zie ook CROW. Los kleine gaten in het wegdek meteen op. Deze zijn niet te voelen in een auto, maar kunnen zeer gevaarlijk zijn voor fietsers. En die fietsers willen we juist stimuleren. Ik denk niet dat men hier fysiek stimuleren d.m.v. een gat in de weg bedoeld. Kijk naar o.a. Den Haag waar grote ringwegen ondertunneld zijn. Dit zorgt voor een betere leefomgeving. De beneluxlaan en het verlengde tot aan de amsterdamsestraatweg kan hier zeker van profiteren. Tram moet ook in het weekend rijden. Hierdoor wordt P+R Uithof ten minste goed gebruikt. Bus is geen 'mooie' ingang voor de stad. Moreelsebrug moet trappen krijgen richting het station. Zorg er wel voor dat de brug buiten de OV-chipkaart zone blijft. Anders verlies je een fatsoenlijke doorgang. Utrecht is constant in beweging. Dit mobiliteitsplan verteld bijna alleen maar een eindsituatie, op een paragraaf na. Zorg ervoor dat er meer gedaan wordt aan tijdelijke situaties. Het komt zeer vaak voor dat verkeersdeelnemers (vooral langzaam verkeer) gehinderd wordt tijdens werkzaamheden. Soms wel meerdere jaren achter elkaar (o.a. Catharijnesingel en Nelson Mandelabrug). Zorg ervoor dat ook tijdelijke situaties voldoend aan deze normen. Utrecht veranderd constant, aanpassen is nodig voor Utrecht, maar faciliteer dit dan ook. Wat is al gerealiseerd uit de vorige versies van het mobiliteitsplan? En waarom zijn bepaalde punten die in 2020 afgerond moeten zijn, nog niet afgerond? Hoe wordt met deze kennis van nu dit document aangepast zodat we beter de toekomst kunnen voorspellen? Mooi om een visie te hebben, maar wat als het toch anders loopt?	Hier zijn we het over eens. Zie paragraaf 2.6.2 We snappen de redenering. Dit inrichtingsprincipe passen we al toe rondom de Singel, zie de Maliesingel. Het is echter steeds een afweging of de eventuele geluidstoename door de toepassing van klinkerverharding dit mogelijk maakt. Mee eens. Een ondertunneling levert ter plekke inderdaad een betere leefomgeving op, maar is erg duur. Bovendien is de inpassing van een tunnelmond in een compacte stad als Utrecht een enorme uitdaging. Dat zouden wij al gemeente ook graag zien, maar het aantal te vervoeren reizigers moet dat wel rechtvaardigen. De bereikbaarheid en de leefbaarheid tijdens de realisatie is inder belangrijk aandachtspunt. Dat is ook de reden dat de gemeente o toolbox bouwhinder heeft ontwikkeld om bouwhinder en overlas omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan st ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieu Bouwveiligheidsplan (BLVC). Het plan is een instrument om alle b partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te in mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht var aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekenin met het bouwproces en het beheersen van de impact die het pro hebben op de omgeving.

2	Ik heb een aantal ideeën om de stad weer leefbaar te krijgen: - Bied als gemeente actieve ondersteuning aan buurten en wijken om gezamenlijk het autobezit terug te dringen, bijvoorbeeld door experimenten waarbij buurtbewoners twee maanden hun auto kosteloos elders parkeren en de vrijgekomen parkeerplaatsen tijdelijk ingericht worden met ontmoetingsplekken, een mobiliteitshub (deelauto's en verschillende typen deelfietsen), groenplekken of speelplekken. In verschillende steden, in ieder geval Rotterdam, zijn al dit soort projecten. In Rotterdam is dit in samenwerking met de Hogeschool gedaan. - Hou een stadsbreed onderzoek naar autobezit en autogebruik. Vraag dan naar feitelijk autobezit en autogebruik (doel, frequentie, afstand), maar ook naar wat zou helpen om de auto minder te gebruiken, de auto weg te doen of de auto niet te vervangen als hij aan vervanging toe is. - Maak een soort beslisboom, waarbij je op basis van het autobezit en autogebruik alternatieve mogelijkheden (deelautosysteem, OV, fiets) aangeeft die passen bij de persoonlijke situatie en voorkeuren, met de kosten. En geef de mogelijkheid om die andere mogelijkheden twee maanden te gebruiken. - Breng goede voorbeelden onder de aandacht van wijken die goed omgaan met de parkeerproblematiek. Heel concreet: in Oog in Al staan veel straten aan beide kanten vol met geparkeerde auto's, in Tuinwijk of - dorp zijn straten waarbij er maar aan 1 kant geparkeerd wordt (afwisselend links en rechts per kalenderjaar). Dat oogt heel anders en is ook heel anders voor de verkeersveiligheid. - Busjes en auto's die 'even' midden op de weg staan om te laden en lossen verminderen enorm de veiligheid voor met name fietsende kinderen. Op de 800m naar school komen we er vaak wel drie tegen, die dan echt niet allemaal op dat moment aan het laden en lossen zijn. Geef voorlichting over de consequenties van dit 'even' parkeren voor de veiligheid, breng de regels over laden en lossen nog eens onder de aandacht en roep actief op om dit niet te doen. - Roep op om pakketjes te laten bezorgen bij afhaalpunten om het aantal busjes die de straat blokkeren te verminderen. Stimuleer zo nodig dat er meer van dat soort afhaalpunten komen en dat het afhalen sneller gaat. Kijk bijvoorbeeld of er meer van die punten kunnen komen zoals 'de buurman' waar je met een code je pakket uit een kluisje kunt halen. - Kijk of de lokale winkels in Utrecht kunnen gaan samenwerken zodat je gemakkelijker lokaal kunt bestellen om zo de lokale middenstand te behouden. Het	Sowieso bedankt dat u meedenkt over het vraagstuk om de stad leefbaar te houden. De gemeente gaat een werkwijzeontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen. Zie paragraaf 2.11.1 De gemeente voert jaarlijks een mobiliteitsmonitor uit. Het autobezit wordt ook gemonitord. Via deze link komt u terecht bij de monitor over het jaar 2019. In paragraaf 2.4.3 wordt toegelicht hoe de gemeente deelmobiliteit wil stimuleren. De gemeente zet in op een vermindering van het aantal auto`s in de openbare ruimte. In paragraaf 2.11.1 is beschreven hoe de gemeente dat wil aanpakken. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (inpandige) afleverpunten voor pakketten op buurt en straatniveau te realiseren. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd om de ervaren drukte in de woonstraten te verminderen (blz. 114/115). Hierbij wordt geen voorwaarde gesteld welke pakketten wel en niet aan huis mogen worden beleverd.

	zou mooi zijn als zij dan met kleinere (en schonere) voertuigen zoals elektrische transportfietsen zouden kunnen bezorgen. Die blokkeren de weg niet, gewoon omdat ze smaller zijn. - Stimuleer ook andere bezorgdiensten om met kleinere en schonere voertuigen te bezorgen. - Handhaaf op alle knipperlicht-foutparkeerders. Ze staan er echt te lang. - Ga in gesprek met ouders die hun kinderen met de auto naar school en/of sport brengen. Zij rijden per definitie op plekken en tijden dat er veel kinderen fietsen en dat heeft een enorme invloed op de verkeersveiligheid. Elke auto die langs een school rijdt op haal- en brengtijden, in- of uit moet parkeren of simpelweg midden op straat stopt om even een kind eruit te laten, zorgt voor minder veiligheid voor de kinderen die wel op de fiets komen. Wij merken het meteen als het wat kouder of natter weer is: dan wordt het chaos omdat er meer auto's zijn. - Maak meer schoolstraten en kijk ook of je de straten rond sportfaciliteiten autovrij kunt maken en de stromen fietsers en automobilisten kan scheiden. - Maak duidelijk dat elke autorit leidt tot een vermindering van de verkeersveiligheid, uitstoot van fijnstof, stikstof en CO2 en geluidsoverlast en dat elke autorit die je vervangt door de fiets dus leidt tot een fijner en veiliger leefklimaat in de stad. - Maak buiten de stad aantrekkelijke parkeerplaatsen voor mensen die de auto vooral gebruiken voor langere ritten (bijvoorbeeld naar familie) in het weekend. Dan zou je mensen met een auto even moeten vragen wat dat aantrekkelijk zou maken; ik heb zelf nog nooit een auto gehad, maar ik kan me voorstellen dat altijd plekken vrij, veilig en overdekt dan belangrijk zijn. En dat je daar dan gemakkelijk met de fiets kunt komen en eventueel ook een elektrische bakfiets kunt lenen als je een keer iets groots hebt gekocht of opgehaald. - Sluit meer wegen af voor auto's, zodat er meer ruimte komt voor de fiets. - Verbied van die belachelijk grote auto's in de stad en maak regels voor het binnen de vakken parkeren. Als je auto niet op een parkeerplaats past, moet het verboden worden daar toch te staan, omdat je dan een deel van de weg of het fietspad blokkeert. En handhaaf dan ook op scheef- en grootparkeerders. - Stel voorwaarden aan bouwlocaties wat betreft parkeren: hier om de hoek is een langdurige verbouwing geweest, waardoor we het hele jaar een overdaad aan busjes	We stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak. Dat is ook de ambitie van de gemeente. Zie paragraaf 2.9 Het weren van doorgaand autoverkeer is één van de maatregelen om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers, maar ook om te verblijven. In het Mobiliteitsplan wordt met maatregelen ter plekke van het Ledig Erf, de Catharijnesingel (Poortgebouw) en Utrecht Sciencepark het doorgaand autoverkeer geweerd. De bereikbaarheid en de leefbaarheid tijdens de realisatie is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Dat is ook de reden dat de gemeente ook een toolbox bouwhinder heeft ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts

	van bouwvakkers en grote bouwmachines in de straten hebben gehad. Die parkeerden deels netjes in de vakken, maar deels ook illegaal op straat. Je kunt toch gewoon bij de vergunningaanvraag eisen stellen, bijvoorbeeld dat ze een plan erbij doen voor het parkeren? En handhaaf daar dan ook op, zodat de overlast en verkeersonveiligheid beperkt blijft. - Maak meer schoolstraten; en zo mogelijk ook sportstraten bij sportfaciliteiten.	Bouwveiligheidsplan (BLVC). Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. We willen bij de omgeving van scholen verkeersveiliger maken. Dit doen we door straten bij scholen af te sluiten voor auto's tijdens haal- en brengmomenten. Deze straten noemen we schoolstraten. Eind 2020 was er een proef met 2 schoolstraten. De proef laat zien dat de ervaren verkeersveiligheid door de inzet van een schoolstraat verbetert. Daarom willen we deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken.
3	Ik woon bijna 20 jaar in Bilthoven. Oorspronkelijk kom ik uit Leiden. Vanwege het vele groen ben ik, net als vele bewoners hier, hier komen wonen. Ik zie met grote schrik alle berichten in de krantjes over aantallen woningen die hier gebouwd moeten, wegen en tramlijnen die door natuurgebieden gaan. Zoals vandaag dat er in de krant staat dat er een tramlijn door Oostbroek gepland staat... Hoe is het mogelijk dat er zoveel natuur nog kapot gemaakt word in een tijd dat er zoveel te doen is om klimaatverandering! Ik ben dus TEGEN	De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomenen kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Hoe de gemeente dat wil doen is uitgewerkt in de RSU 2040. De aanleg van de tramlijn door Oostbroek valt weliswaar buiten de gemeentegrens van Utrecht, maar ook de gemeente heeft er belang bij dat als de tramlijn wordt aangelegd dat zorgvuldig gebeurt. Want Oostbroek vervult ook een belangrijke rol voor de gemeente Utrecht. Een bundeling met de rijksweg ligt daarom voor de hand.
4	Afgelopen dinsdag heb ik de informatieavond over het mobiliteitsplan bijgewoond. Uit de informatie die daar gegeven werd, heb ik opgemaakt dat op de kaarten ingetekende bruggen nog niet definitief zijn ingepland. Dat roept uiteraard nieuwe vragen op, zoals hoe bepalen jullie de precieze locatie van een brug en met welke factoren wordt rekening gehouden? Uit het gesprek bleek dat andere factoren dan mobiliteit op dit moment niet meegewogen worden, ik denk dan aan	Het mobiliteitsplan is een strategisch kader voor 2040 dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna worden binnen dat kader de mobiliteitsvraagstukken uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Veel reacties gaan over uitwerkingen op specifieke onderwerpen of gebieden. Insprekers geven aan dat ze voor de korte- en middellange termijn uitwerkingen missen. In hoofdstuk 2

	groenvoorzieningen en ‘groenbeleving', sociale veiligheid en evt overlast van vaarverkeer dat voor een beweegbare brug zal moeten wachten… Naar aanleiding van het voornemen om een extra brug over de Vecht aan te leggen en er toch maar vanuit gaand dat de huidige streep op de kaart ongeveer de locatie wordt, de volgende vragen: - welk probleem wordt precies opgelost met een extra brug over de Vecht op deze plek? Fietsers kunnen prima de route via de Muinck Keizerlaan gebruiken en dan vrij gemakkelijk de Demka-brug bereiken. In de bijeenkomst werd gesuggereerd dat deze route nu niet voldoende beschikbaar zou zijn of ’te ver om’??? Ik zou graag de exacte data van de onderzoeken zien die aantonen dat dit nodig is en dat een nieuwe brug **een realistisch** probleem oplost; - <u>in hoeverre wordt rekening gehouden met de sociale veiligheid als er nog een brug bij komt in de buurt.</u> De huidige bruggen (Marnixbrug en Muinck Keizerbrug) zorgen voor o.a. bijeenkomsten van hangjongeren onder de brug en ondermeer veel zwerfvuil onder en rondom de bruggen. Een voetgangersbrug zal minder breed zijn, maar ook een plek kunnen zijn om ‘te hangen” en met scooters overheen te rijden. Dit kan naast zwerfvuil en een gevoel van onveiligheid ook geluidsoverlast veroorzaken; - <u>in hoeverre wordt rekening gehouden met veiligheid op het fietspad van de Vechtdijk?</u> Een brug erbij, betekent een kruispunt op een plek waar veel mensen wandelen, sporten, kinderen spelen en honden uitgelaten worden. Dit lijkt me een onwenselijke situatie. Kortom: ik zou het voornemen een extra brug te bouwen graag verbonden willen zien aan een integraal plan voor de wijk, waarbij rekening gehouden wordt met het bestaande groen, het natuurschoon dat de rivier de Vecht ons biedt en de sociale veiligheid van de bewoners van de Vechtdijk en omliggende wijken.	verduidelijken we de status van de kaarten en de verbindingen (waaronder bruggen) in het mobiliteitsplan en geven we aan waar en wanneer belanghebbenden betrokken worden bij uitwerkingen van dit mobiliteitsplan. In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst in paragraaf 2.6.1 antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben. In paragraaf 2.6.6. gaan we nader in op deze brug over de Vecht. De door u genoemde bezwaren herkennen we. Sociale veiligheid zal zeker bij bruggen een belangrijk aandachtspunt zijn. De aansluiting van de brug op de bestaande wegen aan weerszijde zal met de nodige zorg vormgegeven moeten worden. Voorkomen moet worden dat door de nieuwe aansluiting een verkeersonveilige situatie ontstaat. Er zijn voorbeelden waar een veilige situatie is gerealiseerd die als voorbeeld kunnen dienen, o.a. de bruggen over de Leidsche Rijn.
5	In de krant heb ik gelezen dat u plannen heeft om een sneltram door Oostbroek naar Zeist aan te leggen. Hier zijn mijn man en ik het er niet mee eens. We willen graag de natuur sparen, net zoals meneer Henk Zandvliet, fractievoorzitter van Groen-Links de Bilt, voorstelt	Zie antwoord bij nummer 3.
6	Uw mobiliteitsplan 2040 ziet er ambitieus en indrukwekkend uit. Ik heb geprobeerd de voor mij relevante zaken op te zoeken en naast alle antwoorden die ik zelf kon	

	vinden kom op de volgende vragen (waarop het antwoord misschien nog onduidelijk is). Voor de context, ik ben een bewoner van de wijk Lunetten in een rijtjeshuis, vader in een gezin van vier. Wat is de prioriteit van investeren van de 2,5-4 miljard euro die benodigd is? Ik begrijp dat er een begroting is opgesteld voor het complete plan en een strategie uitgestippeld om de benodigde middelen te verkrijgen, onder andere via het Groeifonds van de rijksoverheid. Mochten de uiteindelijke middelen, danwel de werkelijke kosten tegenvallen, dan zal moeten worden gesneden in de te realiseren plannen. Ik wil graag weten wat de kans is dat het station op Lunetten-Koningsweg gerealiseerd wordt. Ik begrijp dat het een integraal deel is van "Het wiel met spaken". De vraag is dus eigenlijk, als er te weinig middelen beschikbaar komen, welke plannen worden dan het eerst geschrapt (doortrekken tramlijn naar Zeist/bussen i.p.v. tram tussen P+R Westraven en Lunetten-Koningsweg/geen nieuw (intercity) station op Lunetten-Koningsweg?) Er komt een nieuwe tramlijn voor de Zuid-kant van het Wiel en de spaken van P+R Westraven, naar aansluiting op de Uithoflijn bij Lunetten-Koningsweg. Is er al iets duidelijk over de beoogde ruimte van deze tram? Bijvoorbeeld tegen de snelweg aan tot aan de spoorbrug net Noordelijk van knooppunt Lunetten. Zal groen plaats moeten maken voor de tramlijn zoals bij de stadsboerderij Koppelsteede? Ik hoop erop dat bestaande groenvoorzieningen kunnen blijven bestaan, maar realiseer me dat de ruimte klein is.	Het is in dit stadium moeilijk te duiden wat de kans is dat het station Lunetten-Koningsweg wordt gerealiseerd. Duidelijk is dat de gemeente de kosten die gemoeid zijn met de realisatie van dit station niet in z'n eentke kan opbrengen. Financiering en dus commitment van andere overheden is een vereiste. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen dat bedoeld is om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het afwegingskader gebruiken we als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen. Nee. Het getekende tracé is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen.
7	Ik heb met grote interesse het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht gelezen en wil wat betreft de toekomstige ov-mogelijkheden graag wat aandachtspunten en aanvullingen geven van zaken die ontbreken in het huidige plan. Allereerst punten om Utrecht Centraal te ontlasten, daarnaast punten die in de directe omgeving van de stad Utrecht van belang zijn om ov-bereikbaarheid en gebruik te verhogen en om een goed alternatief te bieden voor gebruik van de auto en auto-infrastructuur uitbreidingen. Daarnaast wil ik vermelden dat een nieuw intercitystation bij Lunetten Koningsweg ook nadelen heeft, de doorgaande treinreiziger is hierdoor langer onderweg. Dit zou dan ook zeker niet voor alle intercity's een station moeten zijn, maar een beperkt	Sowieso dank voor uw inbreng en uitgebreide toelichting. We gaan op diverse suggesties in, echter niet allemaal. Enkele suggesties overstijgen namelijk de scope van het Mobiliteitsplan. Dat zijn veelal vraagstukken die onderzocht worden in het Toekomstbeeld OV. In paragraaf 2.7 wordt verduidelijkt hoe we Utrecht CS willen ontlasten.

	aantal treinen. Tevens ontlast een intercitystation op deze plaats niet de treinenloop op Utrecht Centraal. Iets wat wel mogelijk is door een verbindingsboog van Utrecht Overvecht naar Utrecht Leidse Rijn. Hieronder eerst twee mogelijkheden om reizigers beter te spreiden, meer robuustheid in het netwerk en een betere bereikbaarheid. Daarna volgen nog 7 punten (3 t/m 9) die ook direct van invloed zijn op bereikbaarheid en vervoerskeuze van/naar en langs de stad Utrecht. **1. Utrecht Maliebaan** Aan de oostkant van het centrum ligt een station dat in 1939 is gesloten voor reizigersverkeer, omdat het toentertijd als overbodig werd gezien en alles beter naar Centraal kon. Sindsdien is het aantal reizigers echter dusdanig toegenomen dat, zoals ook in het mobiliteitsplan genoemd wordt, de situatie is ontstaan hoe kunnen reizigers spreiden en de druk op Centraal verminderen. In dat kader van spreiding zou dan zeker moeten worden gedacht om dit station weer in gebruik te nemen voor regionaal verkeer. Op Utrecht Maliebaan zijn het benodigde aantal perronsporen hiervoor beschikbaar naast het Spoorwegmuseum. Naast het Maliebaan station heropenen is het heropenen van de halte Biltstraat (knooppunt met buslijnen onder andere naar Utrecht Science Park) aan te bevelen. Doordat de infrastructuur voor een groot deel al gereed is voor gebruik zullen de kosten vermoedelijk laag zijn. Tevens biedt dit vanuit de richting Hilversum en Amersfoort een snellere verbinding naar de oostkant van het centrum van Utrecht en kan dit station bijdragen aan oplossingen tijdens werkzaamheden en stremmingen op Utrecht Centraal. Helaas is er vanuit zuidelijke richting geen spoorverbinding meer naar Utrecht Maliebaan, anders hadden vanuit deze richting ook treinen kunnen rijden. Naar Utrecht Maliebaan zouden bij heropening gelijk de volgende treinen kunnen rijden: 2x per uur een sprinter vanuit Hilversum. 2x per uur een sprinter vanuit Amersfoort. Eventueel doorgetrokken vanaf de Valleilijn of de te reactiveren lijn Veenendaal - Amersfoort (zie verder in de tekst) De spitstreinen Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort, waarbij tussen Amersfoort en Utrecht Biltstraat zonder stop kan worden gereden. Het stationsplein Maliebaan zou dan mogelijk ook een verblijfsplein kunnen worden in plaats van een parkeervlakte.	Hergebruik van de Oosterspoorbaan hebben we onderzocht in de aanloop naar het regionaal Toekomstbeeld OV Midden-Nederlanden, maar lijkt geen interessante toevoeging aan het OV-netwerk omdat er te weinig bestemmingen aan deze spoorlijn liggen. Tevens is er op de sporen naar Hilversum en Bilthoven geen ruimte voor extra treinen naar de Maliebaan. Daarmee is een station Bilstraat ook niet haalbaar.

	Ik schat in dat realisatie op vrij korte termijn zou kunnen. Denk aan bijvoorbeeld dienstregeling 2023 of 2024. Voor de langere termijn zou kunnen worden gedacht aan een spoorboogtunnel onder de Driehoek zodat ook treinen uit de richting Utrecht Overvecht naar Utrecht Maliebaan kunnen. Utrecht Biltstraat zou indien de busverbinding dusdanig zwaar belast wordt in de toekomst via een 2,5 km lange trambaan kunnen worden verbonden met de huidige tramlijn naar het Science park. Deze komen dan vlak voor de kruising met de A27 samen. 2. **<u>Rechtstreekse verbinding Overvecht Leidse Rijn</u>** Een spoorbrug over of tunnel onder de sporen van tussen Amsterdam en Utrecht voor 2 sporen tussen Utrecht Overvecht en Utrecht Leidse Rijn zodat treinen niet meer alle treinen via Utrecht Centraal hoeven. Waarbij Utrecht Overvecht een intercitystation in Utrecht wordt. Voordelen onder andere: Ontlasting Utrecht Centraal zowel wat betreft reizigers als aantal kerende treinen. Zeker kerende treinen kosten veel capaciteit. Veel reizigers naar bestemmingen in de stad Utrecht zijn sneller op hun bestemming doordat je met Overvecht aan een andere kant van het centrum komt. De reistijd voor doorgaande IC-reizigers op traject Amersfoort - Den Haag wordt ca. 10 min korter. De reistijd voor reizigers met sprinters tussen de west en oostkant van Utrecht wordt ook veel korter. Met bijvoorbeeld ook 2x per uur een snelle IC tussen Den Haag en Twente die richting Hengelo alleen stopt op Utrecht Overvecht, Amersfoort en Deventer. Waarbij ook het grootste deel geschikt wordt voor 160 km/u i.p.v. 130/140 km/u. Indien de Lelylijn als internationale HSL zou worden aangelegd en van Amsterdam naar Berlijn via Groningen en Hamburg de snelste route is zou de IC Berlijn 1 van de 2 snelle intercity's kunnen zijn. Dan krijg je dus elk uur 1x Den Haag – Berlijn en 1x Den Haag – Enschede. En daarnaast 2x per uur een IC tussen Amersfoort, Utrecht Overvecht, Gouda en Rotterdam. Verder 4x per uur een sprinter die ervoor zorgt dat de reistijd tussen station Overvecht en station Leidse Rijn enorm afneemt van ca. 20-25 min naar 4-5 min.	Een rechtstreekse spoorverbinding Leidsche Rijn – Overvecht als snellere route van Intercity's tussen Amersfoort en Den Haag/Rotterdam leidt tot een onaantrekkelijker OV-netwerk omdat station Utrecht Centraal niet wordt aangedaan en nationale reizigers dan niet kunnen meer kunnen overstappen tussen de verschillende delen van het land. Voor reizigers uit de regio Utrecht naar Amersfoort of Den Haag zou het zelfs in veel gevallen tot een langere reistijd zorgen. Voor extra treinen tussen Amersfoort en Den Haag en/of Rotterdam is op het spoor onvoldoende capaciteit.

	Dit project zou ook een flinke ontlasting van de snelwegen rond Utrecht kunnen betekenen en dus onderdeel vervangende investeringen in plaats van verbreding A27 Tevens kan deze rechtstreekse verbinding ervoor zorgen dat bij stremmingen op Utrecht Centraal en bij werkzaamheden oost – west verbindingen kunnen blijven rijden. Dit draagt daarmee ook enorm bij aan de robuustheid van het spoornetwerk. **3. <u>Heropenen sprinterstations tussen Hilversum en Utrecht</u>** Maartensdijk en Groenekan, waarbij de laatste in combinatie met de verzorgingsplaats A27 zou kunnen gaan dienen als P+R locatie. Vanwaar zowel Utrecht Centraal als Utrecht Maliebaan in ca. 6 a 7 minuten worden bereikt. **4. <u>Heropenen sprinterstations tussen Gouda en Utrecht</u>** Harmelen en Oudewater. 5. **<u>Vier sporen naar Arnhem - Duitse grens</u>** Vier i.p.v. dubbelspoor waarbij de nieuwe sporen geschikt zijn voor minimaal 200 km/u zorgt voor meer capaciteit en korte reistijd op deze route. Ook wordt de internationale bereikbaarheid hiermee verbeterd. Nationaal en internationaal kunnen zicht hier versterken. Utrecht - Arnhem kan i.p.v. 1x per 2 uur non stop in ca 30 min en anders ca 35 min elk half uur in ca 22-25 minuten. En daarnaast de gewone IC's. Op termijn denk ik lange afstand internationaal dan aan: 1x per uur een ICE afwisselend richting Basel en München gaat en met een snellere route door Köln. 1x per uur een IC richting Duisburg. Deze IC kan dan na Duisburg 1x per 2 uur door richting Köln Hbf en 1x per 2 uur richting o.a. Dortmund, Kassel, Erfurt en Dresden. 6. **Volledig vier sporen richting Eindhoven** Volledig vier sporen richting Eindhoven waarbij de nieuwe geschikt voor minimaal 200 km/u zorgt voor korte reistijden ook verder richting Zuid-Limburg en ook voor de sprinters die niet meer klem zitten tussen IC's. Vier sporen betekend ook dat een IC Utrecht-Den Bosch-Tilburg-Breda mogelijk is. En ook een IC die non-stop Utrecht Eindhoven aflegt in ca. 35-40 minuten. 7. **Reactivering Amersfoort – Overberg/ Rhenen-Kesteren/ Boog naar Nijmegen**	Station Maartensdijk, de genoemde spooruitbreidingen en de versnelling Utrecht-Amsterdam zijn onlangs onderzocht ten behoeve van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Station Maartensdijk (of Groenekan als variant) is in het mobiliteitsplan benoemd als mogelijke hub langs de A27 naar Hilversum. Opening van deze stations zal voor deze kernen een verbetering zijn voor de verbinding met Utrecht en andersom, maar of dat past in deze druk bereden lijn is onduidelijk. Versterken van de treincorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied wordt door de gemeente Utrecht onderschreven.

	Hierdoor worden Amersfoort Zuid, Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel ook per trein bereikbaar. En kan dit zowel het wegennet oostkant Utrecht verlichten alsmede ook nog Utrecht Centraal. Ook de reistijd naar Nijmegen wordt hierdoor flink korter. En het spoornetwerk wordt hiermee robuuster. 2x per uur IC Utrecht Centraal – Driebergen Zeist – Veenendaal Centrum – Nijmegen 2x per uur sprinter Veenendaal – Amersfoort eventueel door naar Utrecht Maliebaan. 1 of 2x per uur: IC Amsterdam – Hilversum – Amersfoort - Veenendaal Centrum - Nijmegen De huidige sprinter naar Rhenen doortrekken naar Kesteren. 8. **Amsterdam-Utrecht** De plansnelheid van 200 km/u echt geschikt maken. Reistijdwinst zeker ook als Amsterdam Centraal - Utrecht Centraal vaker dan 1 x per 2 uur non stop gaat. Meer ICE/ internationale IC en een snelle IC naar Limburg die 200 km/u rijdt en tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven alleen op Utrecht Centraal stopt. Dan zou je op den duur toe kunnen naar 4 x per uur in ca. 20 minuten van Amsterdam Centraal naar Utrecht Centraal. 9. **Gebruikmaken van de boog Diemen - Bijlmer** Zeker als de Lelylijn wordt aangelegd zou een IC tussen Almere en Utrecht met alleen een stop in Amsterdam Bijlmer eenvoudig de reistijd tussen en Almere en Utrecht kunnen verkorten. Ik hoop dat alles duidelijk is omschreven en ben bereikbaar voor nadere toelichting.	
8	De "nieuwe ingerichte singel", ziet er mooi uit. Het doel, veilig en aangenaam voor fietsers is mislukt. Ik vind het bijzonder onveilig. De auto's rijden vaak hard en passeren elkaar terwijl er fietsers naast rijden. De snelheid van auto's zoe naar bv 10 km per uur moeten. Het deel vanaf parkeergarage Grifthoek tot aan de Weerdsluis niet veranderen om bovenstaande redenen. Het is een absurd plan en zéker belachijk om de rotonde weg te halen. Het is bovendien een mooi, uniek, groen middendeel wat mede bepalend is voor de sfeer van Utrecht aan de singel. Een digitale inloop is niet aan mij besteed. Laat aub de heilige koe niet op een voetstuk gezet worden.	Het Mobiliteitsplan gaat niet over de inrichting van wegen. Wel ligt het voor de hand dat het principe dat is toegapst voor de herinrichting van de singel op meer locaties zal worden toegepast. Uit metingen is gebleken dat de snelheid van het verkeer op de Malie- en Tolsteegsingel sinds de herinrichting gedaald is, maar nog wel regelmatig de maximale snelheidslimiet van 30 km/h overschrijdt. Ondanks dat de situatie niet helemaal is zoals we het liefst zouden zien, wijkt de situatie op de Tolsteegsingel/ Maliesingel niet heel veel af van andere situaties in de stad en is er niet direct sprake van een onveilige situatie maar meer van een op sommige momenten oncomfortabele situatie. Voor meer informatie zie de raadsbrief van 18 juli 2019.

9	Niet naar Zeist die tram. Gebruik Vanuit Zeist bestaande buslijnen naar USP en verdubbel die. Laat ze duurzaam rijden. De capaciteit Van de buslijnen is nu al jarenlang te laag. Zogenaamd omdat het niet rendabel zou zijn. Investeer in betere fietspaden naar USP. Volgens mij zijn daar al plannen voor en is eerste aanzet al gedaan. Laat de natuur met rust. Die hebben we nog hard nodig in de toekomst	Het doel van het doortrekken van de Uithoflijn is om Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken en om een aantal bestaande OV-knelpunten op te lossen. De op te lossen OV-knelpunten bevinden zich op de huidige OV-verbinding in Utrecht tussen Utrecht Science Park en Utrecht-Centraal en op het busstation van Utrecht-Centraal. Op de Heidelberglaan en op de binnenstadsas is sprake van een grote hoeveelheid bussen die conflicteert met de andere gebruikers van de openbare ruimte. Het terugbrengen van het aantal bussen per uur op de Heidelberglaan en de binnenstadsas draagt bij aan het vergroten van de robuustheid en snelheid van het OV, verbetert de leefbaarheid en verkleint het aantal conflicten met fietsers en voetgangers. Het verminderen van het aantal bussen op het busstation van Utrecht Centraal en Utrecht Science Park biedt daar verlichting van de druk en geeft ruimte voor andere bussen. Daarnaast wil de gemeente ook de fietsverbindingen met Zeist verder verbeteren. Zie paragraaf 2.6.9
10	Met grote verontrusting las ik onlangs in de Vierklank (23 december 2020) en in de Bilthovense krant dat er in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht gesproken wordt over de mogelijke wijziging van de route van buslijn 77. Deze bus zou in het plan, komende vanuit de Bilt/Bilthoven niet meer via de Biltstraat, de Schouwburg (!!!), Jans Kerkhof, Neude naar Station Utrecht rijden. Maar zou bij de Veemarkt rechtdoor gaan en via de Kardinaal de Jongweg zijn weg vervolgen naar station Utrecht. Dit betekent een enorme verslechtering voor alle inwoners van de Bilt en Bilthoven. Een heleboel mensen nemen deze bus, niet om naar station Utrecht te reizen maar naar andere bestemmingen. Velen stappen uit op de Biltstraat (overstappen op een andere bus aldaar, bijv. naar Diakonessenhuis) of als je naar de Schouwburg gaat, en ‘s avonds weer rechtstreeks terug wilt reizen naar de Bilt/Bilthoven. Velen stappen uit op het Jans Kerkhof of het Neude. Waarom alles concentreren op het Centraal Station? Als je daar ook niet hoeft te zijn. Voor de busmaatschappij een nadeel, want als je naar station Utrecht wilt kan je net zo goed de trein nemen, en waarschijnlijk nog wel beter. De trein is er binnen 10 minuten, dus veel sneller. Maar juist de mensen die niet op het station Utrecht hoeven te zijn en	Met dit mobiliteitsplan kiezen we voor minder verkeer door de binnenstad, zodat we meer ruimte kunnen geven aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Zoals aangegeven zijn daarvoor rigoureuze maatregelen nodig. Op dit moment wordt samen met de provincie onderzocht wat deze rigoureuze maatregelen precies inhouden en of het daarmee realistisch is om op termijn voor een andere inrichting van de binnenstadsas te kiezen. In dit onderzoek en bij de besluitvorming wordt ook meegenomen wat de mogelijke gevolgen, respectievelijk de consequenties voor de lijnvoering kunnen zijn, evenals de consequenties voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad. We maken met dit mobiliteitsplan op dit moment dus geen keuze voor een aanpassing van de route van de buslijn naar De Bilt.

	dus eerder in de stad uitstappen nemen de bus. Bovendien als je in de Bilt woont is het treinstation Bilthoven vaak weer te ver. Of mensen gaan dan met de auto naar het Station Bilthoven rijden om de trein te nemen i.p.v. de bus. Laat de gemeente alsjeblieft niet dezelfde fouten steeds maken. Ook bij de aanleg van de tram naar de Uithof heb ik mij verbaasd over de route. Alsof er geen studenten in de stad wonen. Alsmaar je concentreren op van A naar B. Ik begrijp best wel dat de Gemeente het centrum een beetje wil ontlasten, maar dit gaat echt ten koste van de kwaliteit om met het openbaar vervoer te gaan reizen. Ik hoop dat de gemeente de Bilt zich hard gaat maken voor zijn inwoners, en dat de route van de buslijn 77 onveranderd zijn route mag blijven behouden via Biltstraat, Jans Kerkhof, Schouwburg etc. naar Station Utrecht.	
11	Bij deze wil ik reageren op de plannen die de gemeente Utrecht heeft voor de toekomst. Ik ben sinds 1986 taxichauffeur in Utrecht en weet dus wel waar ik over praat lijkt me. In alle plannen die er zijn staat niet 1 letter over taxi's die naar mijn mening een uitstekend vervoersmiddel zijn om mensen van en naar het centrum te brengen, nog sterker, taxi's worden steeds meer geweerd uit de binnenstad door middel van omrijden of het gewoonweg niet meer mogen rijden over bepaalde busbanen. Naar mijn mening een gemiste kans	In het Mobiliteitsplan staat het volgende over taxi (blz. 95 van de inspraakversie): Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebiedenzonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.

12	*De meegestuurde bijlagen bij deze inspraakreactie zijn opgenomen in de bijlage.* INLEIDING *Het Mobiliteitsplan* Het Mobiliteitsplan (inclusief de daarbij behorende parkeervisie) ('Plan') ziet op de stad als geheel. Het Plan kijkt naar het jaar 2040, en beoogt vast te leggen hoe Utrecht er dan uit ziet en hoe we onszelf dan verplaatsen. Het Plan verwoordt dit als volgt: "*Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat*." (p.1) Utrecht wil dat (vrijwel) iedere wijk een eigen centrum heeft waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. "*Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.*"(p.1) Besloten wordt deze samenvatting van waar Utrecht naar toe wil werken met de volgende woorden: "*Utrecht wil een inclusievestad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk*."(p1) <u>Laat voorop staan dat Binnenstad030 deze doelstellingen en beleidsuitgangspunten in zijn algemeenheid begrijpelijk en passend vindt, ervan uitgaand dat het woon- en leefklimaat van de binnenstadsbewoner voldoende geborgd is.</u> Er zijn beleidskeuzes gemaakt die niet iedereen in alle opzichten tevreden zal stellen; duidelijk is dat om bepaalde voordelen te bereiken er ook nadelen geaccepteerd moeten worden. Niet uit te sluiten is dat sommigen zullen vinden dat bepaalde keuzes onevenredig nadeel betekenen en daarom om andere oplossingen vragen. Deze zienswijze beoordeelt het Plan (in principe) alleen vanuit de positie van de gemiddelde binnenstadsbewoner maar betrekt daar ook het belang van de (kleinere) ondernemer in de binnenstad bij.	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort. Daar zijn we blij mee! Het woon- en leefklimaat van de binnenstadsbewoners wordt serieus meegewogen in alle plannen van de gemeente.

	Het belang van bewoning in de binnenstad Bewoners en ondernemers vormen al eeuwen de ruggengraat van elke stad, zij houden de stad trots overeind. De bestuurders van de stad zijn hun vertegenwoordigers, de belangenbehartigers van beide groepen. Al 900 jaar bestaat de stad Utrecht bij de gratie van haar bewoners. Juist ook voor sociale samenhang, economische groei en behoud van de monumentaliteit van de binnenstad is stabiele bewoning van grote waarde. Voor een circulaire economie in de Binnenstad is stabiele bewoning een voorwaarde. Daarbij staat verscheidenheid aan bewoners voorop want verschillende bestedingspatronen houden verschillende soorten bedrijvigheid in leven. Ook blijkt stedelijk gezinsleven telkens weer goed voor de economie en bedrijvigheid van de stad. Een levendige toegankelijke Binnenstad, daar willen de bewoners zijn, daarom gaan mensen daar wonen. Het is dus in het belang van de stad om ervoor te zorgen dat het woon- en leefklimaat in de Binnenstad aantrekkelijk blijft voor de bewoners in al hun verscheidenheid. Zij zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat voor bezoekers en zijn zo ook van waarde voor de economie van de binnenstad. Als pas bij uitwerking in de toekomst van het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie mocht blijken dat de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de Binnenstad niet voldoet aan de eisen die een aantrekkelijk woon- en leefklimaat stellen, dan schiet het Plan tekort. Een van de duidelijke adviezen die de Raad voor de Leefomgeving in zijn rapport '*Toegang tot de stad*'1 en als ondertitel '*Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*' geeft, is dat "*bij ruimtelijke visies en grote ruimtelijke plannen (in het kader van de Omgevingswet) … vooraf getoetst moeten worden welke gevolgen de plannen hebben op de toegang voor verschillende groepen inwoners*." (p.34) Het Plan (inclusief de Parkeervisie) is ongetwijfeld een dergelijk 'groot ruimtelijk plan' maar de aanbevolen toetsing ontbreekt. Het is daarom van belang te bezien in welke mate dit Plan voldoende de ondergrens verkent die nodig is om de woon- en leefomgeving van de verscheidenheid aan bewoners van de Binnenstad voldoende aantrekkelijk te houden en duidelijk maakt dat die ondergrens in alle gevallen leidend zal zijn en in de afweging betrokken zal worden. *De 15 minuten stad* Wij adopteren graag het concept dat de Raad voor de Leefomgeving in zijn rapport	Fijn dat u het concept van de 15 minuten stad omarmt. In het aangehaalde RLI advies is aangegeven: "Dat vertaalt zich in de doelstelling dat voorzieningen binnen vijftien minuten te voet, met de fiets of met het ov bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat maatregelen nodig zijn die de nabijheid van voorzieningen en de fijnmazigheid van het mobiliteitsnetwerk verbeteren." Dit is precies waar wij op inzetten met het mobiliteitsplan, namelijk prioriteit geven voor de voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Voor binnenstadsbewoners zijn voorzieningen binnen 15 minuten lopend, op de fiets of met een vorm van deelmobiliteit bereikbaar.

	introduceert om de leefbaarheid van de stad te garanderen althans wat de Raad (heel breed) definieert als 'toegang'. De RLI ziet drie sleutelfuncties van de stad en oordeelt dat voor elk van de stedelijke sleutelfuncties verbetering van de toegang nodig is: Het gaat om (1) Publieke voorzieningen, (2) Wonen en (3) Vervoer. Ten aanzien van de laatste adviseert de Rli "*om als uitgangspunt van het vervoersbeleid in Nederland te kiezen dat alle burgers tegen redelijke kosten (in termen van geld, tijd en moeite) de gewenste vervoersbewegingen kunnen maken. Dat vertaalt zich in de doelstelling dat voorzieningen binnen vijftien minuten te voet, met de fiets of met het ov bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat maatregelen nodig zijn die de nabijheid van voorzieningen en de fijnmazigheid van het mobiliteitsnetwerk verbeteren*." (p.9). Vanzelfsprekend is die 15-minutentoets ook een toets die van belang is om te beoordelen of toegankelijkheid van het wonen voldoende is. In feite gaat het hier om een concrete toets die dient om de leefbaarheid van de stad voor haar bewoners meetbaar te maken. Binnenstad030 zal daarom die toets voorstellen als het gaat om de ondergrens te bepalen van wat de binnenstadsbewoner mag verwachten ter bescherming van de toegankelijkheid van zijn leefomgeving. *Gevolgen voor bewoners onvoldoende in kaart gebracht* Het Mobiliteitsplan ziet op de stad als geheel maar laat geheel onderbelicht welke consequenties het plan heeft voor de bewoners in de verschillende stadsdelen, terwijl in de Binnenstad al concrete maatregelen zijn voorgesteld. Het Plan ontbeert een heldere analyse van het mobiliteitsvraagstuk in verhouding tot de eisen die het behoud van een gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving van de bewoner stelt. Binnenstad030 constateert dat de consequenties van het Plan voor de bewoners kennelijk niet voldoende ver zijn doorgedacht. VOETNOOT; 1 In september 2020 heeft de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (RLI) een rapport uitgebracht met als titel '*Toegang tot de stad*' en als ondertitel '*Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*' (https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/toegang-tot-de-stad-hoe-publiekevoorzieningen-wonen-en-vervoer-de-sleutel-voor-burgers-vormen). Dit advies is zeer kennelijke van bijzonder belang geacht voor het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie en het Plan vertoont daar ook kenmerken van.	

	Er wordt geen enkele overweging gewijd aan de eisen die de woon- en leefsituatie van de bewoners stelt, terwijl het Plan zodanig ruim is opgezet dat bewoners onvoldoende daarin onvoldoende bescherming kunnen vinden. Dat maakt dat bij concrete uitwerking van het Plan de voor bewoners en bewoning vereiste bereikbaarheid en de toegankelijkheid niet hoeft te voldoen aan eisen die een aantrekkelijk en passend woon- en leefklimaat stellen. Die lacune bestaat in het bijzonder voor de positie van de bewoner van de Binnenstad waar het uitgangspunt van et Plan is dat de ruimte zeer schaars is, maar is er evenzeer voor bewoners van andere gebieden waar de gemeente de groei van de stad wil concentreren (nl. rondom 'knooppunten'; zie p. 30, kopje 'nabijheid'). Deze zienswijze concentreert zich op de 'Binnenstad', d.w.z. het gebied binnen de singels. Wat in deze zienswijze wordt opgemerkt ten aanzien van de binnenstad zal niettemin in meer of mindere mate ook toepasselijk zijn op andere binnenstedelijke knooppunten. BEZWAREN VANUIT HET PERSPECTIEF VAN DE BINNENSTADSBEWONER Hierna volgt een analyse van de aspecten die voor woon- en leefsituatie van de binnenstadsbewoner van belang zijn maar naar het oordeel van Binnenstad030 onvoldoende duidelijk zijn of onvoldoende specifiek benoemen dat de binnenstadsbewoners zich beschermd mogen voelen in hun belang daarbij. VOETGANGERS Een van de doelen van het Plan is "*Meer ruimte voor de* voetganger"(p.32). Uitgangspunt voor beleid is onder meer het gegeven dat in "*In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal* *… de voetganger steeds meer in de knel* [*komt*]".(p.22) In de Binnenstad, zo zegt het Plan, "*is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit*". Er is daarnaast een noodzaak" *om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren*" waarvoor openbare ruimte nodig is, maar dat "*zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer*".(p.28) In de Binnenstad rijdt daarom "*alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast).*"(p.38) Daarnaast is meer "*ruimte voor verblijven … nodig in … de binnenstad*".(p.68) Dit alles leidt tot het volgende beleidsvoorstel ten aanzien van, onder meer, de Binnenstad: "*De voetganger krijgt een centrale plek … . In … centrum Utrecht … is de voetganger*	

	(samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. *In de binnenstad … wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.*" (p.66) Dit beleidsvoornemen is naar het oordeel van Binnenstad030 passend en goed afgestemd op te verwachten ontwikkelingen, maar het mist voldoende concreetheid en nuance als het gaat om het gebruik van fiets, auto en transportmiddelen ten behoeve van ondernemingen en woonhuizen in de binnenstad. Hier beperken wij ons tot de voorgenomen uitbreiding van het voetgangersgebied. Bij de hiernavolgende onderwerpen 'fietsers' en 'auto's/parkeren' komen nog andere aspecten aan de orde. Het Plan beoogt vergroting van voor de voetganger beschikbare openbare ruimte door met name beperking van de parkeerruimte. Opvalt dat geen (kenbare) plaats wordt ingeruimd voor het vergroten en verbeteren van de openbare ruimte ten behoeve van de voetganger door het verbieden of verminderen van uitstallingen, reclamezuilen en andere niet noodzakelijke obstakels en het beperken van terrassen respectievelijk het vergroten van doorgangen. Voor de gestalde fietsen verwijzen wij naar het onderwerp 'fietsen'. Uitbreiding van het voetgangersgebied stuit op veel bezwaren; niet alleen van degenen die daar wonen maar ook van binnenstadsbewoners buiten dat gebied, winkeliers binnen en buiten dat gebied en inwoners van Utrecht buiten de binnenstad. Voor bewoners van het gebied betekent het een enorme aantasting van hun leefomgeving, hun bereikbaarheid (voor dienstverleners, familie en kennissen) en hun woongenot; voor winkeliers een aantasting van de (eigenhandige) bevoorrading van hun winkels en bereikbaarheid voor klanten. Alle anderen voelen zich voornamelijk aangetast in de bereikbaarheid van de gewenste bestemming met de fiets of klagen over de te grote afstanden die zij nu moeten lopen om de gewenste bestemming te bereiken. De gemeente heeft tot nu toe geen op de gevolgen voor bewoners van een aanwijzing tot voetgangersgebied gericht onderzoek gedaan en vele signalen daarover miskend; er is geen acht geslagen op de petitie van binnenstadsbewoners of op de enquête die Binnenstad030 heeft gedaan; er is geen	Mobiliteitsplan is visiedocument met planhorizon 2040. Uitwerking in concrete maatregelen volgt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Verder verwijzen we naar hoofdstuk 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan De brede afweging over het ruimtegebruik is uitgewerkt in de omgevingsvisie Binnenstad, die ook dit voorjaar ter inzage ligt (t/m 19 april). Daar staat in hoofdstuk 4 'Ruimte maken' precies beschreven waar u om vraagt. "Om de binnenstad voor meer mensen aantrekkelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte sfeervol, veilig en toegankelijk is ingericht voor gebruik door iedereen. In 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie. Het maken van meer ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van deze ruimte gaan hand in hand. De binnenstad wint aan kwaliteit als de buitenruimte minder vol staat met objecten die de aandacht afleiden van de gebouwen met etalages, straten en pleinen, het groen en het water. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken. Met het oog op het groeiende ruimtegebrek in 2040, kiest de gemeente er de komende jaren voor om steeds minder permanente claims te accepteren en beleid en handhaving hierop toe te snijden. In 2040 ziet de binnenstad er aantrekkelijker uit doordat de buitenruimte als geheel wordt benaderd en de benodigde functies in samenhang een plek krijgen, zowel in plaats als in

	onderzoek gedaan naar de dagen en uren dat de uitbreiding noodzakelijk was (met het oog op Corona dan wel in het algemeen). De ervaring van velen was dat voor grote delen van het (op dit moment tijdelijke) voetgangersgebied de gehanteerde dagen en tijden onnodig uitgebreid respectievelijk de ontheffende venstertijden veel te beperkt zijn. Niet minder dan 40 bewoners en winkeliers in het tijdelijke voetgangersgebied (waarvan 25% winkeliers) hebben zich dan ook verzet tegen de verkeersbesluiten die de aanwijzing van het tijdelijk voetgangersgebied behelsden. <u>De conclusie van Binnenstad030 is dat een noodzaak tot uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad voorlopig nog niet gebleken</u> is en ook een definitieve uitbreiding van de het winkelgebied niet aan de orde is zolang de effecten van de hierboven en hierna genoemde maatregelen niet bekend zijn (het sterk beperken van het commercieel gebruik van de openbare ruimte, het weren van ander verkeer dan noodzakelijk bestemmingsverkeer in de binnenstad, het weren van langparkeren, het beperken van de verkeerssnelheid, het nemen van maatregelen om de uitgaansmogelijkheden in andere delen van de stad te vergroten en het staken van campagnes om meer bezoekers te trekken). <u>In het Plan dient in ieder geval opgenomen te worden dat uitbreiding van het voetgangersgebied in samenspraak met bewoners en ondernemers</u> alleen dan kan worden overwogen als alle de hierboven bedoelde maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren en dan slechts als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied deugdelijk zijn onderzocht en in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied en een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming. <u>Ook dient de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd.</u> <u>Van belang is ook dat opgenomen wordt dat er in de Binnenstad meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komt, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen.</u> FIETSERS	tijd. Om de gezamenlijke economische waarde en de gebruiksmogelijkheden van de binnenstad te vergroten wordt privaat gebruik beperkt in de ruimte of flexibel gemaakt in de tijd.” Het mobiliteitsplan evenals de omgevingsvisie Binnenstad hebben het planhorizon 2040. We kiezen ervoor, het gebied waar de drukte van voetgangers groot is te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. In de omgevingsvisie binnenstad (hoofdstuk 21. De voetganger voorop) wordt verder invulling gegeven aan het concretiseren van deze keuzes. Daarbij worden de belangen van verschillende doelgroepen en verschillende modaliteiten afgewogen. De omvang van het voetgangersgebied wordt niet persé met enige regelmaat geëvalueerd. Uiteraard zal de gemeente regelmatig monitoren of er geen ongewenste ontwikkelingen of knelpunten ontstaan. In dat geval zal naar een passende oplossing worden gezocht. Wij richten ons erop meer verblijfsruimte voor iedereen te creëren. Beperkt toegankelijke terreinen willen we juist toegankelijker en aantrekkelijker maken als rust en stilteplekken in de stad.

	Utrecht zet in op verdere groei van het fietsgebruik en verwacht dat er in 2040 75% meer fietsers zijn. "*Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen*." Er worden daarom "*nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen*". Er komen routes *"'om de noord' via de* *Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel … voor fietsers tussen Utrecht* *Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route 'om de zuid' via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park*." (p.72). Utrecht hoopt daarmee de groei van het fietsverkeer door de Binnenstad, te voorkomen en met name ook de oost/west verbinding over de Binnenstadsas (Vredenburg, Lange Viestraat, Nobelstraat), te ontlasten. (Zie ook hierna onder 'Ruimtelijke Ordening en veiligheid) Over het fietsparkeerprobleem zegt het Plan dit: "*Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen*." (p.121) Verder weinig meer dan het voornemen tot "*Uitbreiden inpandige en (tijdelijke) buitenstallingen.*" en "*Handhaving onveilige en belemmerende gestalde fietsen (mits er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is.*"(pg78) Het Plan voorziet dus niet in een duidelijk prioritering en differentieert al helemaal niet naar de verschillende stadsdelen. <u>Het Plan bevat dus geen enkele urgentie om juist in de Binnenstad, waar de behoefte om de openbare ruimte te verlossen van fietsparkeerders nijpend is (zie hierboven bij 'Voetgangers') zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit klemt temeer omdat pas dan opgetreden gaat worden tegen foutparkeren.</u> <u>In het Plan dient daarom opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het	Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeren. Handhaving op fout gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan. Verder verwijzen we naar sub paragraaf 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. Drukke plekken moeten goed bereikbaar zijn. Ook moeten gebouwen bij calamiteiten snel en veilig verlaten kunnen worden. De gemeente verwijderd daarom dagelijks gevaarlijk gestalde of overlastgevende (brom)fietsen. Dit doen we in het winkel- en uitgaansgebied in

	voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak - belemmerd mogen worden. AUTO'S/PARKEREN Voor de auto is de insteek van het Plan: "*goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer*"(titel van §6.4). Het Plan zegt inhoudelijk daarover: "*We zetten … in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). ….. We zetten echter ook in op* *bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen.*" en: "*Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die naar die bestemming rijden.*"(p.98) Kennelijk wordt dus autoverkeer van bezoekers aan de Binnenstad (voor winkelen, museumbezoek of uitgaan) ook gezien als 'noodzakelijk autoverkeer', zodat tot ten minste 2040 de binnenstadsbewoners en ondernemers voor de noodzakelijke bereikbaarheid van hun woning of onderneming voor parkeergelegenheid en hun laad- en losplaatsen moeten concurreren met bezoekers voor winkelen, museumbezoek of uitgaan. En dat terwijl het Plan ervan uitgaat dat "*het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen*"(p.66) en gestadig het aantal parkeerplaatsen zal worden verminderd (p.98). Al dat, gevoegd bij het feit dat al vergevorderde plannen bestaan om de Oudegracht en het Janskerkhof op afzienbare termijn (5 jaar) parkeervrij te maken en om de parkeergelegenheid in de parkeergarage Strosteeg op te heffen, leidt tot de conclusie dat het Plan in zijn huidige vorm onvermijdelijk tot een groot tekort aan parkeergelegenheid (ook voor laden en lossen) voor bewoners en ondernemers in de Binnenstad zal leiden en dat is een onredelijk bezwarend en onaanvaardbaar gevolg voor het woon- en leefklimaat aldaar, omdat daarmee de aantrekkelijkheid om zich in de binnenstad te vestigen voor zowel ondernemers als een voldoende diverse groep van burgers te veel geweld wordt aangedaan. Als, zoals Binnenstadsbewoners zouden mogen verwachten, de resterende plaatsen primair bedoeld zullen zijn voor bewoners, dan is duidelijk dat het vinden van	de binnenstad, rond het station en op andere plekken waar dit nodig is. Op de site van de gemeente kunt u hier meer informatie over vinden. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals voetgangers en fietsers. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners) en aan de rand van de stad (voor bijvoorbeeld en winkel- en recreatiebezoek). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, invaliden, (mantel)zorg)en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Binnen een dergelijk systeem kunnen specifieke doelgroepen worden toegelaten of geweerd.

	parkeerplaatsen voor winkel- en recreatiepubliek een steeds frustrerendere inspanning zal blijken met alle parkeerexcessen van dien. Daarbij komt dat er op dit moment in het Plan ook geen voorstel ligt om de parkeerduur in de binnenstad te beperken. Het lijkt eerlijker om zo snel mogelijk volstrekt duidelijk te maken dat de openbare ruimte in de binnenstad niet langer bedoeld is als parkeerplaats voor winkel- en recreatiepubliek door de Binnenstad af te sluiten voor dit soort verkeer. Om nog beter invulling te geven aan de wens om meer ruimte voor voetgangers (en fietsers) te creëren zal de gemiddelde Binnenstadsbewoner het niet als onredelijk ervaren als de langparkeergelegenheid (waarmee een parkeerduur van meer dan zeg 15 -voor inladen-van inkopen- tot zeg 30 minuten -voor laden en lossen voor bewoners- bedoeld wordt) binnen de Singels wordt opgeheven. Dan is wel vereist dat voldoende langparkeergelegenheid aanwezig is binnen zeg maximaal 15 minuten lopen (of zeg ongeveer 750 meter) van de woon- of vestigingsplaats. Uiteraard behoudens een medische of andere objectieve noodzaak om dicht bij huis te parkeren of een redelijke noodzaak om langer te moeten laden of lossen. Onder die voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. <u>Beleidsmatig lijkt daarom de enige oplossing het afsluiten van de Binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor “*noodzakelijk*” verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad.</u> Onder de geschetste voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet tegen een dergelijke afsluiting en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. De technische middelen voor een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem zijn voorhanden en beproefd. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer2. Bijkomend voordeel is dat sluipverkeer door de binnenstad zo goed als verdwijnt en allerlei verkeersbeperkende maatregelen om dat tegen te gaan (zoals afsluiting vanuit een bepaalde richting of compartimentering) kunnen worden opgeheven. Bijkomend voordeel is ook dat de maatregel zal leiden tot een vergroot gebruik van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Onderzocht zal nog wel moeten	Betaald parkeren is de meest effectieve manier is om en parkeeroverlast tegen te gaan. Dit combineren wij met het aanbieden van parkeeralternatieven elders en een goed mobiliteitsaanbod om de stad bereikbaar en toegankelijk te houden. Het afsluiten van een buurt of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders heeft meer nadelen dan betaald parkeren. Bezoek kan dan bijvoorbeeld niet of minder makkelijk in de wijk parkeren. Dit geldt dan ook voor mensen met een beperking, zorgverleners, en aannemers/loodgieters, etc.

	worden in hoeverre het wenselijk of noodzakelijk is een grotere parkeergelegenheid te creëren nabij de zuidoosthoek van de binnenstad zowel in het geval de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer gesloten zal worden als wanneer langparkeren in de binnenstad wordt verboden. VOETNOOT: 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. Het komt Binnenstad030 voor dat in het laatstgenoemd geval het verwijzen van bewoners en ondernemers naar de in het plan genoemde P&R locaties voor het langparkeren aan de buitenrand van de stad niet in overeenstemming is met de geformuleerde maximaal 15 minuten/750 meter norm. Bijkomend voordeel is ook dat de beprijzing van het ontheffingensysteem eenvoudig afgestemd kan worden op draagkracht noodzaak en werkelijke beheerkosten. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer- en laad – en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen, bouw/onderhoud, (huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke. De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor de bewoners. OPENBAAR VERVOER Het Plan voorziet erin dat de binnenstad ontlast gaat worden van OV met regionale bestemmingen zoals de Bilt en Zeist. Het doel is om “*op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof- Nobelstraat-Lucasbrug) meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte*” te maken. Tegelijkertijd wil de gemeente “*de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas.*”(p.88) Deze “borging” zal moeten bestaan uit het “*transformeren van al het OV op binnenstadsas naar speciale*	

	OV-lijn voor de binnenstad" (p.97). Daartoe wordt lijn 28 aangewezen die het Centraal Station via de binnenstadsas verbindt met het USP en Zeist (p.132). Daarnaast voorziet het Plan in een "basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken"… "*vergelijkbaar met de huidige stadslijnen*".(p.91) Anders dan de opmerking dat het "*vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien*".(p.80), is niet duidelijk hoe -anders dan over de binnenstadsas – het OV voor de binnenstadsbewoners (en de bezoekers daarvan) zal zijn geregeld. In de plannen zullen alleen bezoekers aan de binnenstad die per OV uit de richting Zeist/USP komen de reële gelegenheid hebben om op de binnenstadsas uit te stappen. Alle andere bezoekers komen aan op CS of Vaartse Rijn. Het is de vraag of daarmee in de behoefte aan OV direct naar bestemmingen in de binnenstad voldoende voorzien zal zijn. Op dit moment reeds wordt niet voldaan aan de eis van een bushalte binnen 400 meter (p.92) op veel plaatsen in de stad. Het OV dat er wel is (lijn 2) is weinig frequent en onbetrouwbaar. Waar de bezoekers steeds meer aangewezen zullen zijn op de benenwagen is er alle reden om te bezien of een kleinschaliger frequenter (waardoor betrouwbaarder) en meer door de verschillende kwartieren rijdend OV haalbaar is dat op meer plaatsen aan te houden is om op of uit te stappen met goede aansluiting op de belangrijke knooppunten in de directe nabijheid van de binnenstad (en/of de P+R locaties buiten de ring). De ondernemers in de Binnenstad en de bewoners daar zullen dan pas profiteren van het beoogde fijnmazige netwerk dat ook aan andere wijken wordt beloofd. <u>In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat een maatwerkoplossing voor de bereikbaarheid per OV van de binnenstad nodig zal zijn van een hogere en fijnmaziger kwaliteit dan tot nu toe het geval is.</u> Onduidelijkheid over verbindingen tussen de Binnenstad en de omliggende wijken en knooppunten dient weggenomen te worden. RUIMTELIJKE ORDENING EN VEILIGHEID Het Plan noemt verschillende uitgangspunten uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) die mede de basis vormen voor de doelstellingen daarvan. Dat zijn onder meer (1) creëren van '*Nabijheid*', dat wil zeggen het "*concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten*" en 'Geen groei autoverkeer', of te	Het openbaar vervoer dient als ruggengraat van het Utrechtse mobiliteitssysteem. Lopen- en fietsen zijn een belangrijk onderdeel van het voor- en natransport en nieuwe vormen van deelmobiliteit vormen een breed aanbod om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te borgen.

	wel het opvangen van de mobiliteitsgroei “met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit” om zodoende bij te dragen “*aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat*”. (Alles p.30) Beide uitgangspunten beogen de ongewenste mobiliteit te verminderen. Maar de Binnenstad heeft last van een te grote bezoekersdruk en heeft behoefte aan meer maatregelen om die te verminderen. Dat zijn in ieder geval maatregelen om de uitgaansmogelijkheden in andere delen van de stad te vergroten zodat de bezoekerslast van uitgaanspubliek voor cultuur, horeca, evenementen en winkelstraten beter over stad te verdelen is en de binnenstad ontlast wordt. Daarnaast is onbegrijpelijk dat desondanks nog steeds campagnes worden gevoerd om nog meer bezoekers naar de Binnenstad te lokken. Nogal opvallend blijven beide aspecten ongenoemd, hoewel van ontlastende maatregelen in dat opzicht ook een aanmerkelijk effect verwacht mag worden op de mobiliteit en er aanleiding is ook in deze opzichten beleid te voeren om die druk te verminderen. Het is daarom wenselijk dat de noodzaak van integrerend (en flankerend) beleid in voornoemde zin uitdrukkelijk in het Plan wordt opgenomen. Daarnaast is eigenlijk niet goed te begrijpen waarom het Plan niet voorstelt om van de wegen in de gehele Binnenstad een ‘erf’, zeg maar een ‘stadserf’ te maken. Dit type weg is bedoeld om een gebied te markeren waar de verblijfsfunctie (lopen, spelen, ontmoeten enzovoorts) prioriteit heeft boven de verkeersfunctie van de weg. Het kan worden toegepast in binnensteden, winkelgebieden en stationsgebieden. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) bepaalt ten aanzien van een ‘erf’: • Voetgangers mogen de gehele breedte van de straat benutten om te lopen; • Er mag niet sneller dan 15 kilometer per uur worden gereden; door alle weggebruikers, behalve voetgangers!; • Er mag alleen geparkeerd worden op daarvoor aangegeven plaatsen. De wettelijke regeling lijkt bij uitstek gericht op precies datgene wat op verschillende manieren tot uitdrukking wordt gebracht ten aanzien van de gewenste prioriteit van de voetganger (en de fietser) in de binnenstad. een belangrijk aspect is dat de onveiligheid als gevolg van het verschil in snelheid in belangrijke mate opgeheven door de beperking van de snelheid van auto’s, scooters, bakfietsen én (al dan niet elektrisch ondersteunde) fietsers.	Utrecht is een gastvrije stad en wij omarmen onze bezoekers. Wij zoeken naar een goede balans en willen de stad zo inrichten dat iedereen ervan kan genieten. Hiervoor verwijzen wij naar de omgevingsvisie binnenstad.

	Een dergelijke maximumsnelheid maakt de integratie van auto, fiets en voetganger makkelijker en komt ontegenzeggelijk ook de bescherming van het wervengebied ten goede, waar (anders dan op dit moment de suggestie is) niet alleen beperking van gewicht maar juist ook van snelheid belangrijk zal blijken. De toepasselijke wettelijke regeling kan desgewenst nog aangevuld worden met bestuursrechtelijk te sanctioneren voorschriften te verbinden aan de te verlenen ontheffingen van een algemeen geldende sluiting van de Binnenstad voor motorvoertuigen. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat het aanwijzen van (een groot deel van) de Binnenstad als erf (stadserf) in combinatie (bij voorkeur) met de hierboven gesuggereerde geslotenverklaring van de Binnenstad voor alle gemotoriseerd winkel- en recreatiebezoek, tot de voorkeursoplossingen behoort voor de specifieke mobiliteitsproblematiek van de Binnenstad. In dit verband nog een enkele opmerking over de voorgestelde aanpak van de zgn 'binnenstadsas', de oost/west verbinding van Vredenburg tot Nobelstraat. De Binnenstadsas wordt gezien als één van de grotere knelpunten in de Binnenstad. De zware belasting met fietsverkeer en OV maakt deze 'as' een barrière en scheidslijn die niet makkelijk te doorkruisen valt voor voetgangers en ander dwarsverkeer. Het scheidt het noordelijk deel van de Binnenstad van het zuidelijker deel op een onwenselijke manier. Het mobiliteitsplan focust zich op verbetering van de positie van de voetganger en stelt daartoe vrij drastische ingrepen voor. In het plan wordt voorgesteld om fietsers te gaan 'verleiden' om meer Noordelijke of Zuidelijker routes om de Binnenstad heen te gebruiken. Daarnaast wil men ook het autoverkeer verminderen. Beoogd is dit te bereiken door personenauto's en bestelwagens te weren door een nieuwe compartimentering en het OV over de as te reduceren. Het Plan stelt voor het aantal regio buslijnen tot slechts één terug te brengen en ook stadsbussen tot een minimaal niveau te beperken. De Binnenstadsas zou daarmee tegelijkertijd veiliger worden voor de zwakkere weggebruikers, maar het zwaardere vrachtverkeer zou wel kunnen blijven rijden over de OV-baan. Binnenstad030 heeft ernstige twijfel over de vraag of het werkelijk lukt om de fietsersstroom over de binnenstadsas te beperken als geen andere maatregelen worden genomen dan die worden voorgesteld en of die voorgestelde maatregelen wel de meest effectieve en wenselijke zijn, gegeven ook het belang van de binnenstadbewoner bij bereikbaarheid.	De gehele binnenstad is momenteel onderdeel van een 30 km/u gebied. Voor de binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf. Ons uitgangspunt is een leefbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk en bereikbaar is. Het opheffen van parkeerplaatsen draagt bij aan een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, maar er zijn ook nog steeds bewoners, bedrijven, en bezoekers die voor hun mobiliteit gebruik maken van een auto. Wij richten ons erop bezoekers te faciliteren om niet met de auto naar de (binnen)stad te komen en ver buiten de stad over te stappen op alternatief vervoer. Parkeerruimte in de binnenstad is beperkt en kostbaar, dat zal steeds meer mensen weerhouden om tot de binnenstad door te rijden. Voor wie er persé met de auto moet zijn blijft dat wel mogelijk. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. We kunnen mensen niet dwingen om om het centrum heen te fietsen, maar we kunnen ze wel verleiden en de optie bieden om een rustigere aantrekkelijke route te kiezen. Verder verwijzen we naar sub paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

	Veeleer dringt de gedachte zich op dat de combinatie van een aanwijzing tot erf (of in ieder geval de beperking van de snelheid tot 15 km/u) in combinatie met een beperking van het binnenstadsverkeer tot het noodzakelijk bestemmingsverkeer juist ook op de binnenstadsas kan leiden tot een zodanige vertraging van de verkeersstromen dat met name de stroom fietsers veiliger de Binnenstad kan doorsteken en hierdoor wellicht beperking van het busverkeer minder nodig is, wat het weer makkelijker maakt de binnenstadsbewoner een betere kwaliteit OV te bieden. Ook voor de oplossing van de problematiek van de binnenstadsas is voornoemde combinatie van beperken van de snelheid en geslotenverklaring een ernstig te overwegen perspectief dat in het Plan dient te worden opgenomen. BEVOORRADING Het Plan stelt dat het "*een uitdaging [is] om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren*"(p.28). Ten aanzien van de te bereiken resultaten vermeldt het plan niet meer dan dit • voor "*bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen [we] stimuleren meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen*.".(p.60) • Op de pagina's 112 t/m 116 staan allerlei gedetailleerdere plannen en voornemens, maar weinig concrete te bereiken mijlpalen. <u>De bevoorrading in de binnenstad is al jarenlang een bron van overlast. Het heeft daarom grote urgentie dat op afzienbare termijn concrete maatregelen worden genomen om die overlast (die overigens niet alleen in de logistieke sfeer liggen) te verminderen.</u> <u>In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk een implementatieplan met streefdata te worden opgenomen zodat op afzienbare termijn (3 jaar?) de meeste overlast zal zijn weggenomen.</u> <u>Het hierboven genoemde voorstel tot invoering van een elektronisch systeem van toegangscontrole kan daartoe mede gebruikt worden (zoals kennelijk ook al overwogen wordt.</u> TOT SLOT Wij zijn voorshands teleurgesteld dat dat het Mobiliteitsplan (als in zoveel gevallen) zo weinig rekenschap geeft van de waarde die bewoning van de Binnenstad voor die	Wij herkennen dat bevoorrading overlast met zich mee kan brengen. Door de (groei van) bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren proberen we deze overlast te beperken. Ook zullen maatregelen om het erfgoed te beschermen (door te zwaar verkeer te weren in grote delen van de binnenstad) en de introductie van een Zero Emissie zone in de binnenstad leiden tot een transitie van type voertuigen. Deze voertuigen zullen kleiner, schoner en stiller worden, waardoor de overlast van bevoorradend verkeer naar verwachting afneemt. Het is echter niet mogelijk om de overlast volledig weg te nemen. We gaan geen concreet implementatieplan voor de aanpak van overlast van bevoorrading in de binnenstad in het Mobiliteitsplan opnemen, maar zullen wel zoeken naar maatwerk-oplossingen in samenspraak met de buurt, om overlast van bevoorrading te beperken op locaties in de stad als daar noodzaak toe is.

	Binnenstad heeft. Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet te laag worden ingeschat. Het past daarom niet om zo achteloos met het belang van de binnenstadsbewoner om te gaan, zoals ook de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur zo duidelijk aangeeft. Vandaar de dringende oproep in de definitieve versie van het plan en de visie rekenschap te geven van de hierboven geschetste gevolgen die het Plan en de visie hebben voor de binnenstadsbewoner en hen de geruststelling te geven dat hun belangen op adequate manier geborgd zullen zijn. INLEIDING Deze zienswijze is aanvullend op de met datum 13 januari 2021 op 14 januari door Binnenstad030 ingediende zienswijze (hierna de “Zienswijze”). Aanleiding voor deze aanvulling is de ter inzagelegging van het plan Zuidpoort. Nadere informatie, naar aanleiding daarvan weer verkregen, heeft geleid tot het besef dat commentaar op het plan Zuidpoort alleen zinvol is vanuit een goed begrip van de ontwerpuitgangspunten van het Mobiliteitsplan (“Plan”) en het besef dat een van de (impliciete) ontwerpuitgangspunten op gespannen voet staat met het woon- en leefklimaat zoals dat beoordeeld moet worden vanuit de positie van de binnenstadsbewoner en de ondernemer (hierna gemakshalve gezamenlijk als “bewoner” aan te duiden, tenzij het tegendeel uit de context blijkt). In deze aanvullende zienswijze zullen wij achtereenvolgens behandelen: I. de voorgestelde compartimentering van de binnenstad II. het woon- en leefklimaat daar, III. ons voorstel om met het oog daarop de binnenstad af te sluiten voor niet noodzakelijk verkeer, IV. de consequenties daarvan voor het Mobiliteitsplan en V. de consequenties daarvan voor het plan Zuidpoort. <u>I DE COMPARTIMENTERING</u> Belangrijke ontwerpuitgangspunt van het Plan is de idee dat de stad voor gemotoriseerd verkeer (min of meer) opgedeeld wordt in compartimenten rond	

	toegangswegen (die “spaken” worden genoemd) en dat de verbinding tussen die compartimenten zoveel mogelijk alleen plaats vindt via een binnenring (stadsboulevard en een buitenring: de Ring (A2, A12, A27 en N230) (ieder ook verbeeld als “wiel”). a) Het doel is ieder compartiment op deze manier te ‘bevrijden’ van gemotoriseerd verkeer tussen de compartimenten (sluipverkeer) en zo de verkeersdruk in de compartimenten te verlagen. In het Plan wordt die compartimenteringsgedachte doorgetrokken tot in het hart van de binnenstad. Gebleken is dat de gemeente het sluipverkeer via de binnenstad wil gaan voorkomen door een zeer vergaande compartimentering van de binnenstad in 5 of 6 compartimenten. Het Plan geeft dat aan, maar hoe precies is nog niet uitgedacht. b) Die ontwerpgedachte maakt ook dat sluipverkeer via de singelring voorkomen moeten worden. De ‘knippen’ die nu voorgesteld zijn, worden duidelijk ingegeven door deze ontwerpgedachte. c) Een en ander betekent dat, als bijvoorbeeld een bezorgdienst van het ene compartiment in het ander wil komen, het de bedoeling is dat (via de ‘spaak’ die vanuit dat compartiment bereikbaar is) teruggereden wordt naar de dichtstbijzijnde doorsteek naar een spaak die naar het andere compartiment in de binnenstad leidt. In principe betekent dit dat, in plaats van een simpele verplaatsing van enkele honderden meters in de binnenstad, vele (vaak meer dan 10!) kilometers omgereden zal moet worden. d) Ook bewoners die aangewezen zijn op het gebruik van de auto treft hetzelfde lot. Erg milieuvriendelijk is dit niet. e) Het is duidelijk dat deze ontwerpopvatting noodzakelijk leidt tot een behoorlijke aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad en het woon- en leefklimaat daar. Bezorging wordt lastiger en dus duurder. Bezorgdiensten kiezen er mogelijk voor de binnenstad niet meer te bedienen; dienstverleners weigeren nu al te vaak om in de binnenstad te komen als er geen fatsoenlijke parkeerruimte is.	Doorgaand verkeer over de binnenstadsas wordt tegengegaan door verdere compartimentering van de binnenstad. Dat wil zeggen dat de binnenstad wordt verdeeld in kleine gebieden, waartussen doorgaand gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Dat betekent soms dat je een langere route moet rijden om op je bestemming te komen. De bedoeling is echter dat er in totaal minder autoverkeer is, omdat o.a. door deze compartimentering verplaatsingen met andere modaliteiten veel aantrekkelijker, sneller en directer worden. Na vaststelling van het Plan wordt dit nader uitgewerkt. Het bepalen van het aantal compartimenten resulteert hieruit en een gefaseerde invoering in combinatie met andere maatregelen in de stad is aannemelijk. De introductie van een Zero Emissie zone in 2025 en het weren van te zwaar verkeer in de binnenstad zijn enkele randvoorwaarden die de transitie van de stadsdistributie via nieuwe bevoorradingsconcepten en type voertuigen kunnen versnellen. We stimuleren gebundelde bevoorrading en afleverpunten, die het logistieke verkeer zal verminderen. De logistieke sector is in staat bevoorrading zo te organiseren dat via een optimale route wordt gereden. Onze aanpak zorgt juist voor meer ruimte voor noodzakelijk vervoer en vooral voor een verbetering van het woon- en leefklimaat in de binnenstad. Bewoners, dienstverleners en incidentiele bezoekers komen alleen naar het deel van de binnenstad waar ze moeten zijn. Sluipverkeer verdwijnt en er ontstaat meer verblijfsruimte en groen. Wij zien geen enkele samenhang tussen compartimentering voor het gemotoriseerde verkeer en leefbaarheid. De stad biedt

	f) In de binnenstad verbreekt iedere compartimentering de organisch gegroeide samenhang die zo bepalend is voor haar leefbaarheid. Er moeten dan ook bijzonder zwaarwegende redenen zijn om die te verbreken. Als de doelstelling alleen is om sluipverkeer te voorkomen dan is die doelstelling te mager om een zo vergaande beslissing op te bouwen als compartimentering als er een maatregel beschikbaar is die hetzelfde doel dient maar minder 'bijwerkingen' heeft, zoals met name de door Binnenstad030 voorgestelde sluiting van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behalve verkeer dat er noodzakelijk moet zijn. g) Dat plan heeft daarnaast, tezamen met door Binnenstad030 voorgestelde flankerende maatregelen, een bijzonder heilzaam effect op de woon- en leefomgeving van de bewoner, op de beschikbaarheid van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, op het verblijfsklimaat en op de bereikbaarheid voor ieder die noodzakelijk in de binnenstad moet zijn. II GOED WOON- EN LEEFKLIMAAT In de Zienswijze wezen wij al op het belang aan van het creëren van een goed woon- en leefklimaat in de binnenstad (Zienswijze, p.2/3). a) Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet genoeg op waarde worden geschat. Ook de ondernemer die diensten verleent aan de binnenstadsbewoners maakt onderdeel uit van de gemeenschap die in de binnenstad thuishoort. b) Het creëren van een goed woon- en leefklimaat heeft mede ten doel de bestaande diversiteit aan bewoners op zijn minst te handhaven en waar nodig te verbeteren, zodat wonen in de binnenstad voor met name ook de lagere en midden inkomensgroepen bereikbaar blijft en voor anderen nog steeds aantrekkelijk. c) Wij vrezen dat het woon- en leefklimaat onder druk komt te staan als de voorwaarden daarvoor niet duidelijk worden geformuleerd. Die voorwaarden dienen uitdrukkelijk in het Plan tot uitdrukking te komen, omdat die ook medebepalend zijn voor de inrichting van het Plan en een duidelijke toets vormen voor de verdere uitwerking daarvan. III AFSLUITEN BINNENSTAD EEN IN HET OOG SPRINGENDE OPTIE	juist meer mensen met ruimte voor verblijf, lopen en fietsen passend bij een historische binnenstad. De doelen van het mobiliteitsplan zijn beschreven in het mobiliteitsplan (p. 32). Hiermee geven we aan hoe bijgedragen wordt aan de ambitie gezond stedelijk leven voor iedereen. Beantwoording hiervan vindt in het eerste deel van uw zienswijze.

	Wij zijn van oordeel dat het woon- en leefklimaat in de binnenstad het beste gediend is met het afsluiten van de binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor "*noodzakelijk*" verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Een dergelijke maatregel is verre van disproportioneel of onevenredig en heeft veel voordelen boven de huidige voorstellen en nauwelijks nadelen. Mits gepaard gaand met flankerende maatregelen zou die maatregel een belangrijke basis kunnen leveren voor handhaving van een goed woon- en leefklimaat. Ter toelichting het volgende. a) Het Plan gaat uit van het gegeven dat de openbare ruimte in de binnenstad schaars is, veel schaarser dan daarbuiten. Die uitzonderlijke schaarste is een goede legitimering om de toegang te beperken tot noodzakelijk verkeer. Waar de binnenstad qua schaarste in de openbare ruimte zich sterk onderscheidt van de rest van de stad is het beperken van toegang tot alleen gevallen van legitieme noodzaak disproportioneel noch onredelijk bezwarend. b) De (gezonde) bezoeker van de binnenstad, of het nu is om te winkelen of te recreëren, heeft vele keuzes om die te bereiken. Het Plan voorziet in goede opties, waaronder ook voor de bezoeker met zijn eigen vervoermiddel. Met een combinatie van goedkope en goed toegankelijke parkeergelegenheid aan de stadsgrenzen en adequaat OV wordt getracht die bezoeker te verleiden om de binnenstad niet met het eigen voertuig te bezoeken. Wie dat toch doet kan rekenen op de aanwezigheid van weliswaar dure maar doorgaans voldoende parkeerruimte in de parkeergarages aan de singels. Die geven (zeker bij verwezenlijking van desbetreffende onderdelen van het Plan) de bezoeker goede toegang te voet (en - zeker te overwegen – per leenfiets) tot de binnenstad. c) Het voorspiegelen van de mogelijkheid om ook in de binnenstad te parkeren is nu al een weinig reële. De bezoeker moet concurreren met de voertuigen van hen die er wonen of werken, terwijl nu al de parkeerruimte schaars is en het plan voorziet in verdere reductie daarvan. Het is veel beter om te voorkomen dat bezoekers de binnenstad inrijden, inefficiënt rondrijden in de steeds valser wordende verwachting een parkeerplaats te vinden en parkeeroverlast veroorzaken. Een afsluiting voor bezoekers is heel helder te communiceren, voorkomt valse verwachtingen en zal de geboden alternatieve opties aantrekkelijker maken.	

	d) Die afsluiting zal temeer te rechtvaardigen zijn als ook van de (gezonde) bewoner en ondernemer gevraagd wordt om – onder nadere in de Zienswijze geschetste condities1 - zijn of haar steentje bij te dragen door te accepteren dat ook voor hem of haar in de binnenstad geen ruimte meer zal zijn voor (anders dan noodzakelijk) langparkeren. e) De twee maatregelen komen, ieder voor zich, in bijzondere mate tegemoet aan de wens meer ruimte in de openbare ruimte van de binnenstad te creëren voor voetgangers en fietsers en kunnen aldus niet alleen een grote bijdrage leveren aan het gewenste woon- en leefklimaat voor de bewoner maar ook aan een betere bereikbaarheid, een aangenamer en veiliger verblijf en minder verkeershinder voor iedereen (inclusief en de grootst mogelijke beperking van exclusieve voetgangersgebieden). f) Dat zal nog sterker gelden als in het verlengde van de zojuist genoemde maatregelen een verdere beperking van de snelheid in de binnenstad tot 15 km /uur wordt doorgevoerd die geldt voor alle voertuigen inclusief fietsers. Met die maatregel zal de gemeente de toezegging '*alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar*' (p.4 Plan, elders herhaald) volledi ger waar kunnen maken. Ook dat zal een belangrijke bijdrage aan het woon- en leefklimaat opleveren. g) Een belangrijk bijkomend voordeel is dat met deze maatregelen de oversteekbaarheid in de binnenstad sterk zal toenemen, de menging van verschillende verkeerscategorieën eenvoudiger kan plaatsvinden en dat vele verkeersbeperkende maatregelen geheel of gedeeltelijk overbodig worden. VOETNOOT; 1 Zoals het voorhanden zijn van voldoende (lang)parkeerruimte binnen maximaal 15 minuten of 750 meter lopen (of korter bij medische noodzaak). Zie Zienswijze p. ,3 (15 minutenstad) en uitgebreid Winkelstraten die – met uitzondering van extreme drukte – toegankelijk zijn voor fietsers en, binnen ruime venstertijden (afgestemd op extreme drukte), ook toegankelijk zijn voor minibus, taxi en bewonersauto voor kortdurende noodzakelijke aanwezigheid. Hotelgasten die hun koffers willen afzetten. Een klant die zware boodschappen moet ophalen. h) In het oog springend is ook de sterk verminderde en wellicht geheel weggevallen noodzaak om sluipverkeer tegen te gaan en de daarmee samenhangende mogelijkheid om af te zien van compartimentering of beperkende verkeersregulering in de binnenstad (zie hierover nader in I sub f hierboven). Ook dat draagt bij aan een beter vestigingsklimaat doordat de bewoner en de ondernemer (die de auto moet	

	gebruiken) maar ook de bezorger of andere dienstverlener een natuurlijker (kortere) route de binnenstad in en uit kan nemen en niet gedwongen wordt tot heilloze omwegen om andere delen van de stad of de binnenstad te bereiken (zie V sub m). i) Verder bijkomend voordeel is dat het makkelijker wordt de toegang met grote flexibiliteit te reguleren via de elektronische kentekencontrole Wij noemden al dat een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem voorhanden en beproefd is. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer2 (zie hierover nader IV, inleiding, sub a t/m e en concreet V sub e en m). Het is valt daarom niet in te zien waarom in het Mobiliteitsplan niet voor deze 'slimme' optie gekozen zou worden. De optie verschaft helderheid en wekt bij bezoekers van de binnenstad geen valse verwachtingen die voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan voor de binnenstad ook nog eens nadelig zijn. De mogelijkheden voor het instandhouden en verbeteren van het woon- en leefklimaat en het creëren van meer ruimte in het openbaar domein van deze optie, gecombineerd met de flankerende door Binnenstad030 voorgestelde maatregelen zijn zodanig beter afgestemd op de doelstellingen van het Mobiliteitsplan, dat niet goed in te zien valt waarom een dergelijk pakket niet tot onderdeel daarvan gemaakt wordt. IV CONSEQUENTIES VOOR HET MOBILITEITSPLAN Wij gaven al aan dat de het afsluiten van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens 'slimme' ontheffing consequentie moet hebben voor het Plan als geheel. Daarbij gaat het niet alleen om het effect dat dit voorstel kan hebben op de verkeersstromen naar de binnenstad, maar ook omgekeerd. Wij doelen met dat laatste met name op de bereikbaarheid van (voorzieningen in) de stad vanuit de binnenstad. Hoe dat het beste past in de ontwerpbeginselen van het Plan zal door de experts moeten worden bekeken, maar wij hebben wel enkele kanttekeningen ter overweging. a) Afsluiten van de binnenstad betekent wel dat parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad adequaat gesitueerd en bereikbaar moeten zijn. Als een bezoeker (ondanks alle ontmoedigende maatregelen) ervoor kiest om per auto naar de binnenstad te reizen, dan moet de toegang tot de voor hem of haar meest voor de hand liggende parkeermogelijkheid niet nog verder worden beperkt.	Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Binnen een dergelijk systeem kunnen specifieke doelgroepen worden toegelaten of geweerd. Echter betekend dat niet dit het alternatief vormt voor compartimentering en het verminderen van parkeerruimte ten behoeve van de verbetering van de verblijfskwaliteit. Parkeren is onderdeel van de mobiliteitsaanpak en beschreven in de hoofdstukken 6.5 en 7 van het mobiliteitsplan. Alternatieven voor bezoekersparkeren worden in de komende jaren uitgewerkt.

	VOETNOOT; 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. Voorstelbaar is dat de bezoeker vooraf moet kiezen voor een parkeerplaats in (bijvoorbeeld) een van de vier windstreken (noord, oost, west, zuid) door een daarvoor geëigende 'spaak' te kiezen. b) Voor de hand ligt dan om daartoe in de singelring op bepaalde plekken een knip te leggen. Maar dat beperkt weer de mogelijkheid van bewoners in de om de binnenstad liggende wijken die binnen een bepaald compartiment wonen (en dus al voor een 'spaak' gekozen hebben) om van de ene 'spaak' bij een andere te komen. Om deze consequentie te voorkomen zou het voor de hand liggen om van de noodzakelijk "knippen" op de singelring 'slimme' knippen te maken. Ook hier dus elektronische kentekencontrole gekoppeld aan een ontheffingensysteem te regelen via een app. Een bewoner van ene compartiment kan dan via de app ontheffing krijgen, de knip wel passeren en in een aangrenzend compartiment komen. c) Deze oplossing zou ook voor de binnenstadsbewoner een mogelijkheid bieden een 'spaak' van zijn keuze uit te zoeken om de binnenstad te verlaten met gebruikmaking van de singelring. Dat geeft ook ruimte om enige compartimentering te behouden met het oog op andere overwegingen dan het voorkomen van sluipverkeer, Denk bijvoorbeeld aan de bestaande noord/zuid compartimentering. d) De zojuist genoemde oplossing zou ook ingezet kunnen worden als oplossing voor een aspect dat in het Plan ook onvoldoende onderkend wordt. Dat is de bereikbaarheid per auto van algemene voorzieningen vanuit de binnenstad of vanuit wijken waar omrijden via een 'wiel' geen voor de hand liggende optie is. Ook hiervoor geldt dat het een leefbaarheidseis is dat ook de auto redelijkerwijs als transportmiddel beschikbaar moet blijven. Te denken valt in de eerste plaats aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen (het Diaconessenhuis), maar ook die van sportvoorzieningen, Galgenwaard, Provinciehuis, enzovoort. Hoe dieper (verder van een 'wiel') bewoners in een compartiment wonen hoe absurder soms de omwegen worden met alle negatieve gevolgen voor het milieu (zie V sub m). e) Het zou heilzaam zijn voor de acceptatie van het Plan en de leefbaarheid in de	Korte ritten met de auto willen we zo veel mogelijk voorkomen. Bewoners worden gestimuleerd om zo veel mogelijk te lopen en te fietsen. De auto blijft voor bewoners als transportmiddel beschikbaar, het gebruik ervan wordt echter zo veel mogelijk ontmoedigd ten behoeve van meer leefbaarheid in de stad.

	wijken en de binnenstad als door middel van de gesuggereerde slimme oplossing de minder wenselijke gevolgen van compartimentering en afsluitingen worden voorkomen. f) In aansluiting op hetgeen daarover al in de Zienswijze is gezegd (zie p.8), wil hier nog opgemerkt zijn dat het Plan, waar het spreekt over het OV op geen enkele wijze duidelijk maakt dat de bereikbaarheid van grote publiekslokaties vanuit alle wijken (dus ook de binnenstad) bijzonder aandacht zal krijgen bij de uitwerking van het Plan. g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidoostrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden. Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegenheden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeergelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een auto rechtstreeks van het toegangspunt naar de ingang van de parkeergarage (en vice versa) is gereden. <u>Onze suggestie is dat voor de aspecten die hierboven genoemd worden de wenselijkheid van slimme oplossingen als ontwerpgrondslag in het Plan worden opgenomen. Nader onderzoek lijkt nodig naar de behoefte aan parkeergelegenheid in de zuidoosthoek van de binnenstad.</u> V CONSEQUENTIES VOOR HET PLAN ZUIDPOORT Het plan Zuidpoort zou aangepast moeten worden aan de gewenste en wenselijke aanpassing van de ontwerpfilosofie van het Plan. Vanuit die gedachte volgen hier enkele kanttekeningen ter overweging. a) Wij begrijpen dat het de wens van de gemeente is het gebied Zuidpoort te rekenen tot het centrumgebied en dan ook, net als Hoogh Boulandt, te behandelen als onderdeel van de wijk binnenstad.	Intelligente toegangssystemen worden onderzocht en het realiseren van parkeeralternatieven is onderdeel van het mobiliteitsplan. Wij verwijzen voor de globale beantwoording naar sub paragraaf 2.13.4 Zuidpoort

	b) Om dat fysiek te bereiken wordt het wenselijk geacht dat het gebied op de plaats vanhet Ledig Erf niet doorsneden wordt door een drukke verkeersader. Dat is op zich begrijpelijk, maar om te beginnen kan een vraagteken gezet worden bij de mate van drukte aldaar. Het valt op dat sinds de afschaffing van lijn 12 naar de Uithof de verkeersintensiteit danig is afgenomen. Zodanig dat de verkeersregeling met stoplichten is uitgezet. c) <u>De vraag mag daarom gesteld worden of maatregelen die bedoeld zijn om de 'oversteekbaarheid' te verzekeren nog wel nodig zijn. Op andere onderdelen van de singel-fietsstraat is het verkeer zodanig rustig geworden dat 'oversteekbaarheid' daar ook geen probleem is. Is het doorzetten van de 30 km/u singel-fietsstraat niet reeds voldoende, mede in aanmerking genomen de verwachte invloed van knip bij Hoog Catharijne?</u> Het aanwijzen van het gebied hier als (stads)erf zou de oversteekbaarheid nog verder vergroten, terwijl de daaruit voortvloeiende snelheidsreductie tot 15 km/u tevens als een zachte barrière tegen ongewenst sluipverkeer zal werken. Er zijn dus nog vele voor de woon- en leefsituatie gunstige maatregelen mogelijk die de verdergaande maatregel van een knip overbodig kunnen maken. d) Als niettemin de knip op de Vaartscherijnbrug toch nodig mocht blijken dan is het in hoge mate wenselijk dat die knip een slimme is, die ontheffing geeft voor bewoners en bestemmingsverkeer van de (vooral zuidelijke) binnenstad zodat zij (gaande naar de binnenstad) eenvoudig ook de optie hebben van toegang via de bruggen op de Catharijnesingel. Gaande uit de binnenstad kunnen zij eenvoudig toegang houden tot westelijke bestemmingen. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in zuidwestelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. e) Voor zowel vertrekkende bewoners van Hoogh Boulandt als het vanuit binnenstad via de Catharijnesingel vertrekkende bestemmingsverkeer is die ontheffing nodig om eenvoudig zuidelijke en oostelijke bestemmingen te bereiken. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in noordoostelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. Om dit concreet te maken volgt een voorbeeld van een bewoner van Hoogh Boulandt die in het kader van vrijwilligerswerk geregeld materiaal moet aanen afvoeren voor Scouting Utrecht Oost, bij Lunet 1: "*Dat is heen en weer (Bleekstraat, Vondellaan, Baden-Powellweg, Albatrosstraat, Gansstraat, Koningsweg) ongeveer 4,5KM. Dat wordt in de situatie van variant 4 [*NB: ook 5 en 6*] (via Briljantlaan, Goylaan, Waterlinieweg, afslag Stadion, Maarschalkerweerd,*	Het Ledig Erf en de route naar het station Vaartsche Rijn als toegangspoort wordt gezien als verlengde van de binnenstad en er zijn daarom hoge ambities met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. Voetgangers, fietsers, verblijven en groen hebben het primaat. Daarom is gekozen om doorgaand autoverkeer via het Ledig Erf te weren. Bij de uitwerking zal onderzocht worden welke doelgroepen nog gebruik kunnen maken van een intelligente toegang/afsluiting op bijvoorbeeld het Ledig Erf. Dit zijn in ieder geval hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer. Het nemen van verkeerscirculatiemaatregelen, waaronder knips hebben een effect op het gehele verkeersnetwerk. Rijpatronen veranderen en bv. bezoekers naar de parkeergarage Catharijnesingel maken al veel eerder de keuze om via een andere route van buiten de stad daar naartoe te rijden. Op korte afstanden leidt de structuur van een beperkt aantal hoofdwegen en grote verblijfgebieden ertoe dat men om moet rijden. Het effect van deze in de afgelopen decennia toegepaste manier van verkeersontsluiting is dat verblijfsgebieden rustig zijn. Mensen maken meer gebruik van alternatieven voor korte afstanden (lopen en fietsen). Autoverplaatsingen op korte afstanden worden minder vaak gedaan, gezien dat zo onhandig is. Hier zijn wij blij mee en zetten met ons beleid er verder op in

	Koningsweg) bijna 15 km". f) Als de knip bij de Vaartscherijnbrug er moet komen, dan is het ook onwenselijk dat de omrijroute om het Zuidpoortgebied langer is dan nodig. Dus geen afslagverboden (Albatrosstraat/Vondelbrug en Vondellaan/Bleekstraat). Maar wel een goede bereikbaarheid van de aan de route gelegen parkeergarages, zoals met name Vaartsche Rijn en de zuidelijke parkeergarages bij Hoog Catharijne. g) Het lijkt dan wel wenselijk dat deze route zoveel mogelijk het profiel van een 30km/u fietsstraat krijgt, zodat de (aangename) pas van de fietsstraat niet verloren gaat voor diegene die vanaf de Tolsteegsingel naar Station Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel wil gaan en omgekeerd. Voor het verkeer op deze route functioneert een 30km/u beperking tevens als een zekere barrière. Een eventuele verlaging tot 15km/u versterkt dat effect. h) Gegeven de relatief korte afstand waarover in de hiervoor genoemde optie het OV van en naar CS een 30km/uur beperking moet gelden, zal het OV geen betekenisvolle vertraging daardoor hoeven op te lopen. i) Aandacht dient overigens ook besteed te worden aan de vrij voor de hand liggende sluiproute ter vermijding van de doseerlichten die overwogen worden op de Venuslaan, te weten de route noord/noordoostelijk van de Venuslaan via de Van Ostadelaan, Homeruslaan en Oosterstraat. Als de doseerlichten er komen lijkt het onnodig dat het rechtdoor gaande (bestemmings)verkeer voor de binnenstad uitgezonderd wordt van deze dosering. j) Ten slotte is op geen enkele manier duidelijk of het de bedoeling is dat het (hopelijk fijnmaziger) OV voor de binnenstad (zie Zienswijze, p.8) ook station Vaartsche Rijn zal gaan aandoen. Zo ja, dan is de vraag waarom er in het plan geen kenbare voorzieningen daarvoor zijn getroffen? Zo nee, dan is de vraag: waarom niet? In ieder geval zou het Plan daar iets over moeten zeggen. Afsluitend vragen wij de gemeente in het Plan tot uitdrukking te brengen dat: • de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, dat van en voor bewoners daaronder begrepen; • compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn; • eventueel toe te passen 'knippen' en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde	dat mensen op korte afstanden juist lopen of fietsen. Voor wie het een keer ergens naartoe moet rijden, blijft dat mogelijk. Op basis van de uitgevoerde participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. In de Zuidpoortstudie wordt ook gekeken naar de omliggende straten en buurten in de wijde omgeving van de Zuidpoort. De effecten hier worden meegenomen onze afweging. Het is een dilemma om enerzijds de OV-bereikbaarheid van de binnenstad goed te houden en anderzijds de binnenstadsas te ontlasten van de (te) grote hoeveelheid bussen. Het is daardoor niet meer mogelijk om vanuit elke wijk een directe buslijn naar de binnenstad te laten rijden. Bij het optimaliseren van het basisnet zullen we naar een slimme structuur met zo min mogelijk overstappen. Het aanbod van aanvullend vervoer en deelmobiliteit zal in de toekomst ervoor zorgen dat de binnenstad bereikbaar blijft. Hiervoor verwijzen we naar de Visie vervoer voor iedereen (mobiliteitsplan p. 92). We maken geen uitzonderingen omdat we autoverkeer niet willen faciliteren.

	<u>ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.</u> Ik sluit bij de brief waarmee 496 zienswijzen aan mevrouw van Hooijdonk vanavond worden aangeboden die de door ons eerder bij u aangeboden Zienswijze ondersteunen. Overeenkomstig de afspraak die ik met …maakte, zend ik u hierbij een Excel bestand met de namen en adresgegevens van die 496 personen. De eerder bij u aangeboden Aanvullende Zienswijze werd in de korte tijd die ons restte (vanaf j.l. woensdag) toch nog ruim 200 maal per email ondersteund. De emails lopen nog steeds binnen, maar de tijd was kort, het communicatiemiddel niet heel betrouwbaar omdat het in spam boxen terecht zou kunnen zijn gekomen. Mocht u kopie van die emails willen hebben, dan overleg ik graag hoe wij dit het beste kunnen bewerkstelligen. Ik sluit voor de volledigheid het sjabloon bij van de email waarmee wij ons tot de inzenders van een ondersteunende zienswijze hadden gewend en waarop wij de genoemde ruim 200 “ja’s hebben ontvangen. Voor de volledigheid sluit ik nog kopie bij van de twee zienswijzen zoals die vanavond ook aan mevrouw van Hooijdonk zullen worden aangeboden. Mocht u over een Word versie willen beschikken, dan kunt u die bij mij opvragen.	
13	Geachte dames/heren, wat ook iedereen wil inbrengen om de stad Utrecht “beter” te maken, vraag ik uw aandacht voor mijn visie. Ik ben 84 jaar, loop slecht maar fiets nog wel. Helaas is het mij niet mogelijk om bijv. naar de Hema op de Oudegracht te gaan om boodschappen te doen. Ik woon op het Predikherenkerkhof in Utrecht. Als ik naar de Hema wil kan dat niet via de Vinkenburgstraat, maar daar ben ik al aan gewend vanwege het wandelgebied. Ik ging dan via de Oudegracht, t.w. aan de achterkant van het oude postkantoor, naar de Hema, maar helaas ook dat is wandelgebied geworden. Dus het is nu te ver lopen voor mij. Nu ga ik dan met de fiets naar Overvecht om bij de Hema mijn boodschappen te doen. Dat is natuurlijk te gek voor woorden. Als binnenstadsbewoonster moet ik naar een buitenwijk omdat de binnenstad voor een fietster verboden is. Iedereen was er aan gewend dat één kant van de Oudegracht wandelgebied is, maar twee kanten van de Oudegracht afsluiten vind ik persoonlijk ongewenst. Het belemmert mij in ieder geval op vele manieren. Waar ik ook naar toe	84 jaar en dan nog steeds op de fiets. Iets wat we alle bewoners van Utrecht toewensen. We gaan op zoek naar een passende en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt.

	wil in de stad Utrecht, nergens mag meer worden gefietst. Sorry, maar dan zeg ik: Lang leve mevr. Hooijdonk. Ik ben in ieder geval niet blij met haar beslissingen. Ik dacht dat een stad is om in te leven als bewoner van de stad. Niet dat een stad alleen wordt ingesteld voor toeristen. Toeristen zijn belangrijk voor een stad, maar dat de bewoners van deze stad zich ook prettig en vooral gewenst voelen, is zeker niet onbelangrijk. Daar word naar mijn mening aan voorbij gegaan. Verder hoop ik dat degene die al deze plannen allemaal bedenkt achter het bureau, zich eens verdiept in de praktijk van zoals in mijn geval, van een 84-jarige die het fijn vind om nog lang zelfstandig te blijven, dus in mijn geval, zelf haar boodschappen kan halen op de fiets.	
14	Wij zijn beiden woonachtig in Lunetten. In het nieuwe Mobiliteitsplan voor Utrecht komt Lunetten naar voren. Zo zijn er plannen voor een nieuw intercitystation Koningsweg-Lunetten en voor een OV-tracé die mogelijk naast of door park De Koppel zal lopen. Wij maken ons zorgen dat de plannen invloed zullen hebben op het leefklimaat in Lunetten en daarmee ons woongenot. Ook zijn er nog een hoop onduidelijkheden over de nadere invulling van het plan. Om voornoemde redenen hebben wij in december de online informatiebijeenkomst bijgewoond. Omdat deze bijeenkomst helaas niet al onze zorgen heeft weggenomen of vragen heeft beantwoord, doen wij u deze inspraakreactie toekomen. In deze brief vertellen wij waarom wij bewust hebben gekozen voor een woning in Lunetten. Aan de hand daarvan proberen wij te helder te maken welke bedenkingen en vragen wij over het Mobiliteitsplan hebben. **Wonen in Lunetten** Wij komen beiden uit Utrecht en zochten, na enkele jaren in de binnenstad te hebben gewoond, een woning in een rustige, groene wijk met een goede bereikbaarheid. Enkele jaren geleden hebben wij daarom in Lunetten een huis gekocht aan de Filipijnen 275, aan de rand van park de Koppel. De mooie bomen en het groengebied achter deze woning was van doorslaggevend belang voor het kopen ervan. In onze tuin en woning is het heerlijk toeven en ervaren we, op enkel wat ruis van de snelweg na, veel rust.	Dat deze nieuwe plannen gevolgen hebben voor Lunetten en dat en dat dit de bewoners zorgen baart daar hebben we begrip voor.

	Wij hebben daarnaast beiden voor ons werk een auto nodig en parkeren deze voor de deur. Ook krijgen wij meermaals per week bezoek van vrienden en familie en ook die komen met de auto. Het vrij kunnen parkeren van auto's voor de deur was voor ons daarom tevens van doorslaggevend belang voor het kopen van een woning in Utrecht. Het vorenstaande geldt eigenlijk voor heel Lunetten; door de rust, de goede bereikbaarheid met de auto, de mogelijkheid om je auto overal te parkeren, maar ook de kleinschaligheid maakt dat het heel prettig wonen is in Lunetten. Lunetten is een eilandje, compleet met een dorps gevoel en afgezonderd van de drukte van de 'grote stad', maar toch in Utrecht. Dit is dé identiteit van Lunetten. Wij maken ons echter zorgen dat door de komst van het nieuwe Mobiliteitsplan dit zal gaan veranderen. Onderstaand zullen wij dit verder toelichten. **Intercitystation Koningsweg-Lunetten** Met de komst van een intercitystation verwachten wij logischerwijze een toename van verkeersstromen richting Lunetten. Zo zal de komst van een groot station extra auto's aantrekken. Deze moeten ook ergens worden geparkeerd. Het is een logische gevolgtrekking dat extra verkeersstromen (parkeer)overlast kunnen en (naar verwachting) ook zullen veroorzaken in een wijk die daar niet op is ingesteld. Naar waarschijnlijkheid zal dit weer leiden tot het invoeren van betaald parkeren in de wijk. Dit achten wij zeer onwenselijk. Tijdens de informatiebijeenkomst werd namens u verteld dat het niet de intentie was om extra autoverkeer aan te trekken en dat dit station met name bedoeld is als overstaplocatie. Dit lijkt ons echter geen reëele insteek. Hoe wordt geborgd dat er geen extra autoverkeer naar Lunetten komt en dit geen extra (parkeer)belasting voor de wijk zal opleveren? Of dat betaald parkeren daardoor niet wordt ingevoerd in Lunetten? Men ziet nu al dat het betaald parkeren in Utrecht zich uitbreidt als een olievlek en de komst van autoluwe straten zijn weerslag heeft op de naastgelegen straten. Hier zitten wij als bewoners vanzelfsprekend niet op te wachten. In het kader van de zorgvuldigheid zal de gemeente daarom heel goed onderzoek moeten doen naar de effecten van een intercitystation op het leefklimaat in Lunetten en daarbij de inwoners van Lunetten betrekken. Tevens zal daarbij nagedacht moeten worden over alternatieven en maatregelen, zoals wellicht het bouwen van een P+R-garage naast	Een verdere knoopontwikkeling van Lunetten-Koningweg draagt bij aan de binnenstedelijke verdichting en ontlasting van Utrecht CS. Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. De bereikbaarheid van Lunetten wordt vergroot door een IC-station inclusief een verbinding via het OV-Wiel richting USP en Westraven, evenals door een verbetering van het fietsnetwerk. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knoopontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen.

	het intercitystation. Of het station verplaatsen naar een geschiktere locatie, verder van de wijk vandaan. **<u>OV-tracé (mogelijk) langs of door park de Koppel</u>** De exacte locatie van het tracé is nog niet bekend. Daarnaast is nog niet bekend of het tracé langs de Waterlinieweg of park de Koppel zal lopen. Als bewoners naast het park staan wij echter negatief tegenover een tracé langs of dwars door het park. Het is namelijk niet bekend of groen dan wel wandelgebied in dit scenario verloren gaat, maar dit lijkt wel voor de hand te liggen. Dit is echter niet wenselijk, aangezien wij graag onze groenwaarden en karakter van ons park willen behouden. Daarbij moet tevens rekening worden gehouden met het feit dat de huidige bomen en groengebieden een bufferfunctie hebben tussen de woningen en de snelweg ten aanzien van geluidsoverlast en fijnstof. Wanneer het tracé dwars door het park loopt, zal dit bovendien dichterbij de woningen gelegen zijn dan wanneer het tracé direct naast de snelweg komt te liggen. Dit kan mogelijk (extra) geluidsoverlast, luchtverontreiniging dan wel trillingen met zich meebrengen, afhankelijk van het type vervoersmiddel dat wordt gekozen. Om die reden heeft het eerder onze voorkeur – als er al een tracé bij park de Koppel moet komen – om dit direct naast de snelweg te laten lopen. Zo zal het tracé niet te dicht langs de woningen lopen. Daarnaast geniet het (vanzelfsprekend) de voorkeur om gebruik te maken van een variant, waarbij zo min mogelijk geluidsoverlast en luchtverontreiniging ontstaat en groen zo veel mogelijk behouden blijft. **Planschade** Ten slotte maken wij ons zorgen over planschade. Indien wij als bewoners in de toekomst overlast zullen ervaren door de komst van een OV-tracé langs of door park de Koppel dan wel de komst van een intercitystation, hoe gaat de gemeente dan om met planschade? Het is namelijk niet uitgesloten dat door voornoemde plannen schade zal ontstaan, vanwege een lagere woningwaarde. Indien hiervan sprake is, zien wij ons genoodzaakt om een planschadeverzoek in te dienen. Voornoemde bezwaren zijn overigens geen bezwaren die enkel wij delen. Tijdens de informatiebijeenkomst en in de besloten Facebookgroep van Lunetten zijn deze	Het getekende tracé is inderdaad een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken. Van planschade kan sprake zijn als een onroerend goed, bijvoorbeeld een woning, in waarde daalt door een planologische maatregel, zoals de aanleg van nieuwe woningen, een weg of een brug. Bij planschade kunt u recht hebben op een tegemoetkoming van de schade. De schade kan bestaan uit waardevermindering van uw woning of verlies van uw inkomsten. Een planologische maatregel kan zijn een nieuw bestemmingsplan of een ontheffing hiervan. Om deze trambaan te kunnen realiseren moet een bestemmingsplan worden opgesteld, of aangepast. Op dat moment kunt u overwegen om planschade aan te vragen.

	bezwaren ook reeds geuit. Wij zien graag dat met deze bezwaren rekening zal worden gehouden. Tevens zien wij uw ontvangstbevestiging graag tegemoet.	
15	Het tracé dat langs de Lunettense kant van de Waterlinieweg en de A12 naar station Lunetten /Koningsweg is gepland vormt een aanslag op de Lunettense natuur en zal honderden bomen het leven kosten. Een ondergronds/verdiept tracé via de Oeral en Hondsrug is vele kilometers korter en tast geen natuur aan. Met een halte bijvoorbeeld bij de Musketon ontstaat er ook nog een boost voor het winkelcentrum Lunetten. Verneem graag een reactie op deze visie.	Zie antwoord bij nummer 14.
16	De stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL) stuurt u bij deze zijn reactie op het mobiliteitsplan 2040. Deze begint met een korte beschrijving van het BOL zelf. Daarna geven wij aan hoe deze reactie tot stand is gekomen. Vervolgens vindt u een algemene reactie en daarna wordt ingegaan op een aantal specifieke onderwerpen uit het plan. We sluiten af met een samenvatting van een paar voorstellen aan u. Over de stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL). De stichting Bewoners Overleg Lunetten behartigt zoveel mogelijk de belangen van de bewoners in de wijk Lunetten. Al vijfentwintig jaar is er een zeer goed contact met de gemeente Utrecht op allerlei niveaus. Het betreft de directe - korte – lijnen naar het Wijkbureau Zuid, naar het centrale ambtelijke- en bestuurlijk apparaat: het 'Stadhuis' en de diverse diensten elders in de stad. Het BOL beschikt over een groot netwerk in de wijk. Dit bestaat uit individuele bewoners, vrijwilligersorganisaties, maatschappelijke organisaties, woningcorporaties, hoogheemraadschap, winkeliers, en andere bedrijven en instellingen. Het BOL is sinds 1996 intensief betrokken geweest bij allerlei ontwikkelingen in de wijk. De afgelopen jaren was dit ook het geval bij het opstellen van de omgevingsvisie Lunetten. Een belangrijke activiteit van het BOL op dit moment is het samen met bewoners en gemeenteambtenaren opstellen van het Groenontwikkelplan Lunetten. Meer informatie over het BOL kunt u vinden op www.bollunetten.nl . Totstandkoming van deze reactie. Deze reactie is tot stand gekomen op basis van de volgende bronnen: U Ned:	Dank voor de toelichting en uitgebreide reactie.

	Documenten U Ned. Gesprekken met vertegenwoordigers van U Ned en de MIRT verkenning OV en Wonen. Informatiebijeenkomsten U Ned en MIRT verkenning OV en Wonen. Gemeente Utrecht: Documenten Gemeente Utrecht. Informatiebijeenkomsten Mobiliteitsplan 2040 en Parkeervisie. Omgevingsvisie Lunetten: Vastgesteld door de gemeenteraad Utrecht en daarmee deel uitmakend van de omgevingsvisie Utrecht. Bewoners Lunetten: Reacties van bewoners Lunetten op de plannen via facebookgroep “Prikbord Lunetten” (4900 leden), www.lunetten.nl en afzonderlijke gesprekken. Algemene reactie. <u>Het BOL onderschrijft op hoofdlijnen de ambitie van de gemeente, die in het Mobiliteitsplan 2040 wordt verwoord als het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’.</u> Inzoomend hebben we de details van het plan met impact op Lunetten nader bekeken, met name waar sprake is van negatieve effecten en het mogelijk strijdig zijn met ander gemeentelijk beleid. Wat we vooral zien is een nieuw (gecombineerd) station Lunetten-Koningsweg, een verstedelijking op die locatie, een tramverbinding door/langs Lunetten, het intensiever gebruik van hoofdfietsroutes en het realiseren van een nieuwe hoofdfietsroute langs Lunetten. Het valt ons op dat dit hoofdzakelijk bovenwijkse ontwikkelingen zijn die deels een negatieve impact hebben op het wonen, werken en leven in ons dorp in de stad, Lunetten. Hoe wij in Lunetten denken over de toekomst van ons dorp staat verwoord in de omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad en die daarmee opgenomen is als beleidsvisie in de omgevingsvisie van Utrecht. <u>Wij constateren dat de omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in bijlage 3: raakvlakken concept mobiliteitsplan 2040. Wij verzoeken u deze alsnog op te nemen in deze bijlage.</u> Wonen in het park Lunetten. Lunettenaren zijn trots op de wijk waarin zij wonen. Niet voor niets wordt Lunetten regelmatig een dorp genoemd. In de omgevingsvisie is sprake van Lunetten als dorp in de stad. Lunettenaren hechten enorm aan het groen dat in de wijk beschikbaar is. Bij	Goed om te lezen. Het klopt dat omgevingsvisie Lunetten niet genoemd is in de bijlage bij de raadsbrief. Het was beter geweest als dit wel was gebeurd. De betreffende bijlage kan echter niet worden geactualiseerd. In het vervolg zullen we ook de toekomstvisie Lunetten noemen als het gaat om raakvlakken die verband houden met het mobiliteitsplan.

	de bouw van de wijk zijn de omliggende parken Park de Koppel en het Beatrixpark aangelegd als buffers tussen de bebouwing en de snelwegen om de overlast van die wegen te verminderen. Inmiddels heeft deze strook ook een grote ecologische waarde gekregen. Citaat uit omgevingsvisie Lunetten: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. U zult begrijpen dat inbreuk op het groen van de wijk niet kan rekenen op draagvlak onder de bewoners van Lunetten. Wat zij ook niet begrijpen is dat de gemeente Utrecht toch lijkt te kiezen voor aantasting van het park terwijl zijzelf in het gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030 aangeeft dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur beschermd zullen worden. OV knooppunt Lunetten-Koningsweg / Station Lunetten-Koningsweg. In het realiseren van een (intercity)station Lunetten-Koningsweg zien wij naast de positieve effecten, zoals verbetering van OV, voor de bewoners van Lunetten ook enkele negatieve effecten. Deze negatieve effecten zullen nog groter zijn als er ook verstedelijking in dit gebied gaat plaatsvinden. Lunetten heeft nu een aantal bovenwijkse voorzieningen die autoverkeer aantrekken. Voorbeelden daarvan zijn het afvalscheidingsstation, zalencentrum Aristo en een aantal kantoren. Lunetten heeft één toegangsweg, de Lunettenbaan, en dat willen we graag zou houden om doorgaand bovenwijks autoverkeer te voorkomen. Het bovenwijkse verkeer komt daar de wijk binnen en vervolgt dan de route via de Stelviobaan en Brennerbaan naar het Furkaplateau. Nu al leidt dit op het Furkaplateau regelmatig tot verkeersconflicten tussen autoverkeer en fietsers op de hoofdfietsroute. Bij een nieuw station en verdere verstedelijking van dit gebeid zien wij een toename van autoverkeer en een verdere aantrekkende werking. Met negatieve effecten van verkeersdrukte op de ontsluitende route en parkeerdruk op de directe woonomgeving. Het gebied wordt een A-zone. Dat betekent onder meer dat er weinig parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn.	

	Daarnaast betekent dit zeer waarschijnlijk het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving. Als dit betaald parkeren betekent voor de huidige bewoners, zal dat niet op draagvlak kunnen rekenen. Om deze negatieve effecten te voorkomen stellen wij voor de autobereikbaarheid van het nieuwe OVknooppunt zoveel mogelijk te regelen vanaf de Koningsweg. Tramverbinding. Zoals eerder aangegeven hechten de bewoners van Lunetten sterk aan behoud en versterking van het groen en de parken in de wijk. De mogelijke verbreding van de A27 roept veel weerstand op in de wijk. Ook als deze verbreding niet door gaat willen de bewoners geen aantasting van het park voor een bovenwijkse tramverbinding. Het groen dient immers als buffer tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling van de omliggende (snel)wegen. De gemeente heeft zich er in het verleden hard voor gemaakt dat de verbreding van de A27 niet ten koste zou gaan van Park de Koppel (en zijn flora). Dat de gemeente nu zelf overweegt het park aan te tasten is moeilijk te begrijpen. Daarnaast is het onbegrijpelijk dat er een geluid (en trillingen) producerende tramlijn mogelijk buiten de torenhoge geluidsmuur van de verbrede snelweg zou kunnen komen te liggen. Nogmaals het citaat uit de gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030: “Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur worden beschermd”. In Park de Koppel ligt de stadsboerderij Koppelsteede met haar terreinen. Door bewoners van Lunetten en scholen van binnen en buiten Lunetten wordt hier veelvuldig gebruik van gemaakt. Aantasting van dit gebied is niet wenselijk. Daarom stellen wij een alternatief tracé voor dat niet door de parken van Lunetten gaat. Zie daarvoor ook de alternatieven die in de MIRT documenten zijn genoemd. Bijvoorbeeld via Brennerbaan, Stelviobaan, Lunettenbaan, Goyplein, Waterlinieweg naar Westraven en/of Europaplein. Wel of niet met één of meerdere haltes in Lunetten en/of op het Goyplein. In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd, op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes naar Lunetten en in het Beatrixpark. Wij stellen voor dit tracé te schrappen en het op te nemen in een hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens aansluit op de Koppeldijk.	Het getekende tracé in het Mobiliteitsplan is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status

	Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van deze verbinding over de Furkabaan is zeker van meerwaarde. Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van deze verbinding over de Furkabaan heeft zeker een meerwaarde. Dit past ook goed in de plannen tot het verlagen van de snelheid naar 30 km en het aanpassen van het wegprofiel daarop. Afsluitend. Wij hopen met deze reactie dat u een aantal voorstellen in het Mobiliteitsplan 2040 wilt heroverwegen. Het gaat samenvattend over: - Ander tracé voor de tram. Het realiseren van een route over de Brennerbaan, Stelviobaan en Lunettenbaan met of zonder haltes in Lunetten. - Schrappen van de nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Opnemen als hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens opknappen en aansluiten op de Koppeldijk. - Voorkomen autoverkeer aantrekkende werking OV-knooppunt Lunetten-Koningsweg (station en verstedelijking). De autobereikbaarheid zoveel als mogelijk te regelen vanaf de Koningsweg. Wij staan open voor een eventuele mondelinge toelichting of voor het beantwoorden van vragen. Naast de door het BOL gestuurde reactie op het mobiliteitsplan 2040, is er ook een petitie opgesteld. Deze wordt met handtekeningen aan de gemeenteraad Utrecht aangeboden op het moment dat zij over het mobiliteitsplan 2040 gaat besluiten.	van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken. Zie paragraaf 2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knoopontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen.

	Ter informatie sturen wij u de tekst daarvan als bijlage bij deze mail. De petitie is inmiddels door ongeveer 500 personen ondertekend. De petitie met handtekeningen kunt u vinden via de link https://www.petities.com/geen_tram_door_groen_in_lunetten?s=81635627 Geen tram door groen in Lunetten Wij, bewoners van de wijk Lunetten in Utrecht, volgen de regionale ontwikkelingen om openbaar vervoer en wonen te verbeteren op de voet. Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden niet dat onze wijk, toch al omringd door snelwegen en spoor, daar onevenredig de lasten van moet dragen. Wij vragen van U, als politiek bestuur, om onze zorgpunten ter harte te nemen bij deze verdere ontwikkelingen. Onze zorgpunten zijn: 1. Omgevingsvisie genegeerd: Lunettenaren zijn trots op de wijk waarin zij wonen. Niet voor niets wordt Lunetten regelmatig benoemd als dorp in de stad. Ons beeld van de toekomst staat verwoord in de Omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad. Wij constateren dat deze omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in de (regionale) plannen. 2. Behoud onze parken: Citaat uit omgevingsvisie Lunetten: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. In het verleden zijn de om Lunetten liggende parken Park de Koppel en het Beatrixpark aangelegd als geluidsbuffer tussen de bebouwing en de snelwegen om de overlast daarvan te verminderen. Inmiddels heeft deze strook ook een behoorlijk ecologische waarde gekregen. 3. Kies voor het tramtracé langs de Waterlinieweg: Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning staat een variant getekend waarbij een tramverbinding dóór Park de Koppel zou gaan. Bewoners van Lunetten willen geen aantasting van het park. De gemeente heeft zich in het verleden hardgemaakt zodat de verbreding van de A27 niet ten kosten zou gaan van Park de Koppel (en haar flora en de stadsboerderij de Koppelsteede). Dat de gemeente dit nu zelf overweegt is	

	moeilijk te begrijpen. Daarom stellen wij een alternatief voor dat niet door de parken van Lunetten gaat. Zie daarvoor ook de alternatieven die in de MIRT documenten zijn genoemd. Bijvoorbeeld via Brennerbaan, Stelviobaan, Lunettenbaan, Goyplein, Waterlinieweg naar Westraven en/of Europaplein. 4. Maak Station Lunetten-Koningsweg bereikbaar vanaf de Koningsweg: Lunetten heeft één toegangsweg, en is niet bereikbaar voor doorgaand verkeer. Een groter station, betekent een grotere verkeersaantrekkende werking, en meer auto's die een parkeerplaats zoeken. Ons voorstel is om de bereikbaarheid van het station te organiseren aan de zijde van de Koningsweg, om Lunetten leefbaar te houden. Dit past ook beter bij de plannen om de snelheid in de wijk te verlagen naar 30 km/uur. 5. Maak geen onveilige hoofdfietsroute: In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes. Wij stellen voor dit tracé te schrappen en deze op te nemen in een hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens aansluit op de Koppeldijk. We rekenen op u!	
17	Bezwaar tegen HOV door groene strook in Lunetten. Het gebruik en de aanleg van deze lijn door Lunetten zal overlast veroorzaken die niet opweegt tegen de voordelen van het gebruik ervan. Namelijk géén énkele voor de Lunettenaar. Graag deze groene strook intact houden, die zoveel plezier brengt voor de wijk. Bij voorkeur een HOV aanleggen via een andere route. Of een oplossing bieden waar Lunetten wat aan heeft, een halte bijvoorbeeld.	Zie reactie bij nummer 16.

18	Middels deze weg willen wij graag reageren op het recentelijk geproduceerde mobiliteitsplan 2040 en dan met name het voornemen voor de Waterlinietramlijn. In deze reactie verwijs ik ook naar de reeds vastgestelde omgevingsvisie Lunetten. In het verleden is Park de Koppel aangelegd als groene buffer tussen de omliggende snelwegen A12 en A27 en de bewoners van Lunetten. In de plannen van het rijk voor de verbreding van deze snelwegen heeft de gemeente en de bewoners zich dan ook altijd hard gemaakt om deze verbreding niet ten kosten van dit park te laten gaan. Dat nu uitgerekende de eigen gemeente plannen heeft om deze buffer aan te tasten is niet te begrijpen. Naast dat de verbreding van de snelwegen feitelijk door lijkt te gaan, met al een enorm geluidsscherm om overlast voor omwonenden te verminderen. Dat dan uitgerekend buiten dit enorme scherm nog een tramlijn, met geluidsoverlast en trillingen (waar geen enkel scherm tegen beschermd) komt te liggen vergroot de overlast voor bewoners. Naast dat er voor bewoners geen winst aan deze tramlijn zonder haltes in de wijk te behalen valt zijn er dus simpelweg enkel nadelen voor bewoners. In de MIRT verkenningen waar deze variant door het park / langs de snelwegen vermeld staan wordt ook nog eens duidelijk dat dit de meest risicovolle en dure variant is. Wij willen de gemeente daarom dan ook verzoeken deze variant af te keuren en voor een variant langs de Waterlinieweg, Goyplein, Lunettenban, Stelviobaan en Brennerbaan te gaan. Met eventueel 1 of 2 haltes in de wijk. Zeker als de Waterlinieweg op termijn gelijkvloers wordt aangelegd zou dit een mooie variant kunnen zijn.	Zie reactie bij nummer 16. Zie reactie bij nummer 16. De realisatie van deze tramverbinding zal ontegenzeggelijk gevolgen hebben voor Lunetten. Bij de keuze van het tracé en de uitwerking van de planning voor de inpassing van het gekozen tracé hebben we aandacht voor de door u genoemde punten, maar helemaal wegnemen zal niet lukken. Hier staat wel tegenover dat ook bewoners van Lunetten baat hebben bij de tramverbinding want met deze verbindingen verbetert de bereikbaarheid van en naar Lunetten met het openbaar vervoer. Het getekende tracé in het Mobiliteitsplan is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken.

	Tot slot, ook de plannen voor het OV knooppunt hebben voor- en nadelen voor de wijk. Toegang tot dit station via Lunetten is onwenselijk en zal hopelijk voornamelijk via de Koningsweg plaatsvinden daar de toegangswegen van Lunetten ontoereikend zijn om meer verkeerd te verwerken. Extra parkeerdruk en daardoor mogelijk betaald parkeren in de wijk is ook onwenselijk voor de vele mensen met een kleine portemonnee in de wijk.	Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knoopontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen.
19	Nog een aanvulling op onderstaande inspraakreactie. Trambaan naar Zeist via busbaan binnenstad en N237 In het kader van de geplande tram naar Zeist (provinciaal plan), zou de busbaan door de binnenstad ook kunnen worden gebruikt, en daarna via de N237. Dit is het oude tracé, van de tram Zeist – Utrecht. Hierbij hoeft landgoed Oostbroek niet aangetast te worden, wat een consequentie is van een van de beoogde tracés. Verder zullen hierdoor de aanlegkosten lager worden, omdat de ondergrond van het tracé door het Utrechtse deel al klaar is. S.v.p. deze variant, in de planvorming opnemen. Bij deze mijn inspraakreactie, als vervolg op de digitale Zoom bijeenkomst, 18 januari 2021 Informatiebijeenkomst	Deze verbinding ligt nagenoeg helemaal buiten de gemeentegrens van Utrecht. De provincie heeft vorig jaar onderzoek laten doen naar de doortrekking van de Uithoflijn naar Zeist. In dat verband is ook het door u genoemde tracé onderzocht. Zie deze link voor het onderzoeksrapport en de brief aan de gemeenteraad hierover. Deze verbinding kwam niet als meest positieve uit het onderzoek naar voren. Als vervolg op deze studie gaat de provincie stelt met de betrokken gemeenten een perspectief opstellen van het provinciale OV-netwerk voor de periode 2023-2033/2038. Het perspectief helpt om hoofdkeuzes op netwerkniveau te maken. Op basis

	Gevaar aantasting privacy Werd aangegeven, momenteel planvorming camera's rond singels. Er wordt gedacht aan 'slimme' camera's rond de singels, om de mobiliteit in de binnenstad beter te beheersen. Wat gaat erin, eruit. Maak hier bezwaar tegen in kader van <u>aantasting privacy en overtreding AVG-regels.</u> Geen 'Chinese toestanden'. <u>Trambaan door binnenstad</u> Aangegeven dat dit nog steeds mogelijk is. Dit omdat in het verleden flink geïnvesteerd is, om deze verbinding mogelijk te maken door middel van de aanleg van een dure betonnen ondergrond. Daarnaast hebben trams een veel grotere capaciteit, zijn stiller, maakt het een extra lijn naar de Uithof mogelijk en zien sommigen graag weer een tram door de stad, zoals het vroeger ook was. Verzoek deze mogelijkheid in planvorming mee te nemen. <u>Brug over Vecht bij Weerdsluis</u> Ben hier tegen, door aantasting van het beschermde historische stadsgezicht.	hiervan gaat de provincie met de gemeenten en andere partners in gesprek over inhoudelijke hoofdkeuzes, inclusief de rol en functie van mogelijk OV parallel aan de A28. Na verwerking van consultatiereacties zal de provincie het perspectief uiterlijk begin 2022 vaststellen. Doordat de kentekens direct worden versleuteld krijgen de onderzoekers die de analyse uitvoeren geen kentekens te zien. Hiermee zorgt de gemeente dat de privacy van de automobilisten is gewaarborgd. In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken. Het doel van dit concept is ook om Utrecht Centraal en de binnenstadsas te ontlasten van verkeer. De systeemkeuze en ook de lijnvoering van het OV op de binnenstadsas is nader uit te werken en ligt met dit mobiliteitsplan nog niet vast. Ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is er minder urgentie voor een tram op de binnenstadsas. Dit was ongelukkig verwoord in de inleiding van het hoofdstuk OV, waar stond dat we niet meer inzetten op tram binnenstadsas. Deze zin zullen we vervangen door: "mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen." Eerst is onder andere realisatie van de Merwedelijn, Waterlinielijn en doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist noodzakelijk. Deze fasering en wat dat betekent om dit technisch mogelijk te maken (doorkoppeling bij station CS) onderzoeken we gezamenlijk met de provincie Utrecht.

		Voor de Singel Noord loopt een project. De Weerdsingel-Oostzijde is een belangrijke fietsroute en zal de komende jaren voor fietsers nog belangrijker worden om de druk op de routes door de binnenstad te verminderen. Onderdeel van dit project is de realisatie van een brug bij de Weerdsluis. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.
20	Helaas was ik gisteren verhinderd om de info-meeting bij te wonen. Het Mob.plan2040 parkeervisie wel gelezen en wil een paar opmerkingen maken: het gaat vooral over het van hier naar daar, van buiten de stad naar in de stad als bestemming; laat het plan niet eindigen bij bereikbaarheid, maar heb ook aandacht voor het realiseren van fijnmazige fiets/voetgangersroutes, vooral tussen de bestemming-/ontwikkelingsplannen; het verblijfsverkeer wordt bij de wijkplannen gelegd, maar daarin heeft het interwijkverkeer geen/bij nooit aandacht; vaak liggen plangrenzen bij (grotere) water-/verkeerswegen als grotere drempels; dus meer fiets-/voetgangersverbindingen; in de Figuren komen geen voetgangersroutes voor, juist om te verblijven en te komen waar je wil zijn is juist belangrijk om die in de plannen op te nemen; mobiliteit eindigt niet bij de fiets.	De gemeente onderschrijft het belang van een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Zie paragraaf 2.5.1 en 2.6.1 Voor de voetganger vinden wij van belang dat de voorzieningen in de wijk goed te voet bereikbaar zijn, evenals OV-knooppunten, als ook dat ommetjes gemaakt kunnen worden en (sport)parken en andere recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit zijn veel en verschillende verplaatsingen. Op de schaal van Utrecht is dit niet in een leesbaar kaartbeeld te vangen. Wij nemen daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.
21	De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.	Al 70 jaar op de fiets. Dat zullen velen u (helaas) niet nadoen.

	De publicatie van een nieuw Mobiliteitsplan 2040 sprak mij erg aan. Ik las erover in DUIC dec 2020 en op utrecht.nl/verkeersbeleid vond ik nog wat meer algemene informatie. Nu ben ik specifiek geïnteresseerd in nieuwe fietsroute plannen en misschien kan ik hierbij nog een route toevoegen. Ruim 70 jaar zit ik al op de fiets en ik heb veel zien veranderen in Utrecht stad. Vooral de routes naar het centrum zijn heel druk geworden. Ze komen meestal bij het Centraal station bijeen wat de drukte alleen maar groter maakt. Ik wil hierbij een alternatieve route promoten die globaal van N.O naar Z.W. gaat. Drie drukke verkeerswegen verhoogd kruist plus een rivier, en er al gedeeltelijk ligt. Deze route vraagt gewoon om uitgebreid te worden en hij lijkt wel wat op de zeer geslaagde Oosterspoorbaan. Het is een aantrekkelijke groene route langs het spoor die ik regelmatig gebruik vanuit Voordorp waar ik woon. Hij begint bij spoorweg overgang Blaucapel a/d Darwindreef. Je kruist verderop autovrij de Tripkade en rijdt dan door een fraaie wilgenlaan tot a/d Brailledreef. Daar ligt al een voetgangersbrug die uitgebreid zou kunnen worden met op en afritten om hem voor fietsen geschikt te maken. De ruimte is er en ik heb hem maar de naam Braille brug gegeven. NB. a/d andere zijde v.d. spoordijk op de plek waar vroeger een belastingkantoor stond staan nu woningen. Een onderdoor tunnel zou hier nuttig zijn. Verdergaand is er weer een fietspad en sta je opeens voor de Vecht. Verderop rechts ligt de smalle en drukke Rode Brug. Heel mooi zou een extra oversteek zijn (het Geesinkpad heb ik hem hier genoemd) Er moet wel een complete fietsbrug gebouwd worden met op en afrit. N.B. a/d andere kant v/h spoor ligt wel een voetgangersbrug maar de route verleggen naar de andere kant maakt het erg gecompliceerd. Door het zware gemetselde talud van de spoordijk en de beperkte ruimte zal wel een flink deel v.d. fietsroute op hoogte (2 a 3 meter) moeten blijven. Weer verdergaand langs de Petemoederslaan met veel groen en ruimte kom je a/d brede en drukke Oudenoord. Waar ook een fietsbrug + opritten prachtig zouden zijn om veilig over te steken. Daarna buigt de spoordijk sterk af naar Zuid. Alles wordt hier smaller en drukker, er zijn enkele tunnels onder het spoor en meerdere afslagen mogelijk. Er zal hier veel gepuzzeld moeten worden maar als fietser ben je al probleemloos een heel stuk verder gekomen. Via Egelantier en Acaciastraat etc. kun je het nieuwe wijkje	Diverse schakels uit de door u voorgestelde route maken onderdeel uit van het fietsnetwerk uit het Mobiliteitsplan, echter niet allemaal. In 2020 is een verkenning uitgevoerd naar de prioritering van verschillende bruggen en tunnels in de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Deze verkenning is een bouwsteen voor het mobiliteitsplan 2040. Het mobiliteitsplan geeft aan in welke fietsbruggen of -tunnels Utrecht het beste kan investeren. Daarom zijn de bruggen opgenomen in het kaartbeeld van het mobiliteitsplan 2040. In totaal onderzocht de gemeente Utrecht 35 mogelijke fietsbruggen en -tunnels. Het gaat om plekken die barrières zoals water, spoor en autowegen slechten en daardoor de bereikbaarheid per fiets en te voet verbeteren.

	Wisselspoor bereiken. Dat ligt behoorlijk geïsoleerd en zou eigenlijk een verbinding moeten hebben met het Cremerplein. Maar dat zal wel te hoog gegrepen zijn ! Ik realiseer me dat er veel kosten en problemen verbonden zijn aan dit plan maar ik zie ook grote voordelen en hoop dat het past in de Gemeentelijke plannen om het fiets gebruik te stimuleren. Misschien heeft u ook tips om op de hoogte te blijven van nieuw beleid.	Al het (nieuwe) beleid van de gemeente Utrecht is te lezen op de site van de gemeente en is te vinden via deze link.
22	De meegestuurde bijlagen bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage. In het mobiliteitsplan gemeente Utrecht 2040 spreekt u van een systeemsprong OV, en het model “wiel met spaken”. Als bewoners van de wijk Lunetten willen wij graag specifiek op dit onderdeel van het mobiliteitsplan een zienswijze indienen. **Eerst een algemene reactie:** Wij steunen de inzet van de gemeente Utrecht op hoogwaardig openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn wij ook van mening dat het karakter van bestaande woonwijken gerespecteerd moet worden, en dat hier in uw plan nog te weinig oog voor is. **Omgevingsvisie Lunetten** Hoe wij in Lunetten denken over de toekomst van de wijk staat verwoord in de omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad en die daarmee opgenomen is als beleidsvisie in de omgevingsvisie van Utrecht. Wij constateren dat de omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in bijlage 3: raakvlakken concept mobiliteitsplan 2040. Wij verzoeken u deze alsnog op te nemen in deze bijlage. **Karakter van de wijk** Lunetten is een bijzondere wijk, omringd door snelwegen en spoor. Dit zie je terug in de huizenprijzen (nét wat betaalbaarder dan de rest van Utrecht), maar ook in het wat dorpse karakter van de wijk. Een tikkeltje afgezonderd van de stad, en er is veel onderling contant. Door de vele speelplaatsen, parkjes, groenzones én de ruime	Het mobiliteitsplan is een strategisch kader voor 2040 dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna worden binnen dat kader de mobiliteitsvraagstukken uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. In paragraaf 2.1 verduidelijken we de status van de kaarten in het mobiliteitsplan en geven we aan waar en wanneer belanghebbenden betrokken worden bij uitwerkingen van dit mobiliteitsplan. Het klopt dat omgevingsvisie Lunetten niet genoemd is in de bijlage bij de raadsbrief. Het was beter geweest als dit wel was gebeurd. De betreffende bijlage kan echter niet worden geactualiseerd. In het vervolg zullen we ook de toekomstvisie Lunetten noemen als het gaat om raakvlakken die verband houden met het mobiliteitsplan.

	parken om de wijk heen, is het er ondanks de snelwegen prettig toeven. Dit karakter is de reden dat veel mensen graag in de wijk blijven wonen. Park de Koppel en het Beatrixpark zijn ooit aangelegd als buffers tussen de bebouwing en de snelwegen, om de overlast van de wegen te verminderen. Deze parken hebben ook grote ecologische waarde, met onder andere ringslangen en ijsvogels. In de omgevingsvisie staat benoemd dat dit karakter behouden moet blijven. **Tramverbinding** Vorig jaar werd het OV-model “wiel met spaken” bekend gemaakt, met een dikke lijn dwars door/langs de wijk Lunetten. Er zou hier een extra tramverbinding moeten komen. Dit leverde onmiddellijk onrust op bij ons en in de wijk: immers de enige ruimte die er is ter hoogte van deze lijn, lijkt door Park de Koppel te gaan. Via sociale media liet de gemeente en de gedeputeerde van de provincie weten dat er echt nog geen tracé vast staat, en dat de lijn indicatief is. Echter, in het “startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned” van 6 november 2019, stond wel degelijk een concept tracé beschreven dat door park de koppel zou gaan. Zie onderstaande uitsnede. *Westraven - Lunetten* Vanaf Westraven volgt de HOV-baan de snelweg A12 aan de zuidzijde op maaiveld en steekt daarbij met een beweegbare brug het Merwedekanaal over. Verkeersplein Laagraven en de A12 worden met een drietal korte onderdoorgangen gepasseerd. De HOV-baan vervolgt vervolgens aan de noordzijde van de A12 haar route om bij knooppunt Lunetten met de snelweg mee te buigen parallel aan de A27. Belangrijk is hierbij om de vliesconstructie onder de A27 ongemoeid te laten. *Lunetten - USP* Bij het station kruist de baan de spoorlijnen onderlangs om ten noorden van deze spoorlijnen aan te sluiten op het tracé van de Uithoflijn. Vanwege de beperkte restcapaciteit van dat tracé is het uitgangspunt een ligging parallel aan de trambaan in plaats van gecombineerd gebruik. Bij de passage van de A27 vraagt dit om een herinrichting van de bestaande verkeerssituatie. *Bron: startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned” van 6 november 2019, pagina 34 en 35.* In de omgevingsvisie Lunetten staat: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. Wij vinden het dan ook moeilijk te begrijpen dat deze variant van dit tracé überhaupt is overwogen, en	Een lijn op de kaart in het mobiliteitsplan geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van het mobiliteitsplan worden voor zo’n verbinding, conform het UPP, eerst alternatieve tracés onderzocht en onderling afgewogen, waarna besluitvorming in het betreffende (deel)project volgt. In die afweging speelt het inpassingsvraagstuk zoals door u beschreven ook een rol. Het racé zoals opgenomen in het mobiliteitsplan is dan één van de varianten. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk. Zie voor meer informatie over de status van het plan paragraaf 2.1.

	hopen op uw toezegging dat er enkel nog alternatieven worden onderzocht die níet ten koste gaan van Park de Koppel. Nog enkele aanvullende argumenten hiervoor: - Bij het Tracébesluit voor de verbreding van de A27 is expliciet opgenomen dat Park de Koppel gespaard blijft. Voor ons was dit zelfs in 2014 een overweging bij de aankoop van ons huis, dat direct aan dit park grenst. Dat de gemeente nu zelf een variant onderzoekt die door dit park gaat, is voor ons moeilijk te begrijpen. Wij krijgen straks al te maken met bouwhinder van de verbreding van de snelweg, en dan zou daar nog de aanleg van een tramlijn bijna letterlijk door onze achtertuin bij komen. - In de gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030 staat: "Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur worden beschermd". In Park de Koppel ligt de stadsboerderij Koppelsteede met haar terreinen. Door bewoners van Lunetten en scholen van binnen en buiten Lunetten wordt hier veelvuldig gebruik van gemaakt. Aantasting van dit gebied is absoluut niet wenselijk. **Hoofdfietsroute.** In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd, op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes naar Lunetten en in het Beatrixpark. Deze fietsroute lijkt ons geen goede optie, en hiervoor zouden evenals voor het tramtracé alternatieven onderzocht moeten worden. Verder sluiten wij ons aan bij de zienswijze die is ingediend door BOL op 17 januari 2021, waarin ook suggesties voor alternatieve tracés benoemd staan. We hopen dat u onze zorgpunten ter harte neemt, en zorgt dat het groen in Lunetten gespaard blijft.	Zie het antwoord hiervoor. Zie paragraaf 2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten.
23	Als inwoner van Lunetten wil ik laat weten dat ik erg blij met de plannen voor de uitbreiding van station Lunetten + evt een extra tramlijn. Ik denk dat een grote focus	Dank voor uw reactie en mooi dat u blij bent met onze plannen voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg.

	op OV + meer verbindingen het voor mij fijner zou maken om hier te blijven wonen. Ik hoop dan ook dat het daadwerkelijk gerealiseerd wordt.	
24	Hierbij dien ik een zienswijze in over het concept Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht. Zie bijlage voor dezelfde tekst in word bestand. Het gaat mij concreet om het voornemen om een fietsbrug aan te leggen over de Vecht en dan met name de locatie waar deze fietsbrug voorlopig is ingetekend in het concept Mobiliteitsplan 2040. Het is mij duidelijk dat er nu sprake is van een concept plan en dat eventuele bezwaren vooral geuit moeten worden in latere uitwerkingsprocedures en de daaraan verbonden inspraakprocedures. Maar, de fietsbrug over de Vecht is voorlopig wel ingetekend op de betreffende locatie en kan dus gezien worden als een beginpunt voor het uitdenken van de mogelijkheden. Daarbij wil ik er zeker van zijn dat de kanttekeningen en de vragen die ik bij de ingetekende locatie van de fietsbrug in een vroeg stadium bij uw gemeente bekend zijn. En wil ik er, middels het indienen van deze zienswijze, <u>zorg voor dragen dat ik als omwonende daadwerkelijk betrokken word bij eventuele verdere uitwerkingen.</u> Kort samengevat liggen de belangrijkste kanttekeningen bij de voorlopige ingetekende locatie van de fietsbrug over de Vecht in het concept Mobiliteitsplan 2040 op de volgende vlakken: ® ecologie ® Recreatieve beleving en eenheid (beeld) van de Vecht ® huidige intensieve recreatieve gebruik van het Niftarlakepark ® verkeersveiligheid ® infrastructuur Deze punten zal ik verderop in de zienswijze uitwerken. **<u>Concept Mobiliteitsplan 2040:</u>** Het doel van het Mobiliteitsplan 2040 is duidelijk. De gemeente Utrecht groeit de komende tijd en dat heeft mobiliteitsvraagstukken tot gevolg. De verwachting is dat het aantal fietsers flink toe neemt in de komende jaren. Een onderdeel van het plan is het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040). Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanevechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Dit kaartje is niet heel duidelijk over de uiteindelijke	Goed dat u, zoals uzelf stelt, in een vroeg stadium kanttekening plaats bij deze brug over de Vecht. Dat doet u uitvoerig. Dank daarvoor. In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst in paragraaf 2.6.1 antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben. In paragraaf 2.6.6. gaan we nader in op deze brug over de Vecht.

	locatie van de fietsbrug, maar het is wel duidelijk dat er het voornemen is een fietsbrug aan te leggen in (of in de nabijheid van) het recent vernieuwde Niftarlakepark. **<u>Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:</u>** Deze zienswijze betreft het concept Mobiliteitsplan 2040. Dat bevat slechts een grote kaart met weinig details over de nieuw aan te leggen en de te verbeteren fietsroutes en geeft slechts een indicatie van de mogelijke locatie van een aan te leggen fietsbrug over de Vecht. Recent is er echter een “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen" gedaan dat aanwijzingen geeft over de mogelijke locatie, de drukte en de gevolgen die de locatiekeuze heeft. Dit verkennende onderzoek geeft een duidelijkere locatie aan van de in het concept Mobiliteitsplan 2040 ingetekende fietsbrug. Dit verkennende onderzoek bevat zelfs een richting van een afweging voor deze locatie. Dit, en de onduidelijkheid (want onvoldoende gedetailleerd) van de kaart in het concept Mobiliteitsplan 2040, maken dat ik het verkennend onderzoek toch al in deze zienswijze betrek. Het onderzoek geeft namelijk en duidelijkere locatie van de voorgenomen fietsbrug aan (namelijk in de hoek van het Niftarlakepark, nabij de vissteiger, “over een daar nu liggende woonboot heen”). Daarbij wordt duidelijk dat het gaat om een nieuwe (hoofd-)fietsroute met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat is een erg flinke verwachtte toename van fietsbewegingen ten opzichte van de hoeveelheid huidige fietsbewegingen door dit deel van het Niftarlakepark. **<u>Kort sfeerbeeld Niftarlakepark:</u>** Voor de beeldvorming schets ik eerst een kort sfeerbeeld van het Niftarlakepark zoals het nu is. Het is nu een erg groen en rustig park zonder veel verkeer. Het park is recent flink opgeknapt met geld van de gemeente; er zijn bloemenlinten aangelegd, er is een moestuin aangelegd, er is een uitlaatveld voor honden verplaatst en er is een fantastische natuurspeeltuin aangelegd. In een groot deel van het park is geen autoverkeer. De Prinses Irene laan doorkruist het Niftarlakepark weliswaar, maar daar is nu een brede oversteek gemaakt en de weg is teruggebracht naar een 30 km zone. Langs een deel van het park loopt een rustig fietspad met weinig fietsbewegingen en amper scooterverkeer. Dit is een betegeld fietspad (geen asfalt) dat langs de huizen loopt. Dat het fietsverkeer nu minimaal is draagt bij aan de rust en charme van het park.	

	In het Niftarlakepark (en in het verlengde daarvan) loopt een wandel-/ hardlooppad direct langs de Vecht (vanaf de nieuw aangelegde speeltuin naar de Marnixbrug). De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou grenzen aan dit wandelpad of dit wandelpad doorkruisen. Aan het wandelpad staan diverse bankjes en ligt een vissteiger die veelvuldig gebruikt wordt. Tussen het wandelpad en (het fietspad langs) de huizen ligt een groenstrook van ongeveer 300 meter breed. In die strook zijn grasvelden, bloemenvelden, speeltuinen en speelvelden en is een groot hondenspeelveld. **Ecologische verbindingszone:** De voorgenomen ingetekende fietsbrug ligt dus midden in het Niftarlakepark. Een deel van dat park wordt in de beheerverordening Zuilen aangemerkt als een ecologische verbindingszone. Deze groene zone ligt aan beide kanten van de Vecht. Aan de kant van Zuilen (Nijenrodeplantsoen) liggen in het stuk waar de voorgenomen fietsbrug is ingetekend in twee paddenpoelen. In die paddenpoelen zit ontzettend veel waterleven (o.a. kikkers en allerlei kleine waterbeestjes) en deze poelen trekken veel dieren aan (o.a. reigers en zelfs een keer een ooievaar). Er lopen ook erg regelmatig egels door het veld aan het Nijenrodeplantsoen. De ecologische zone staat in de lente en in de zomer vol met bloemen die ontzettend veel bijen en vlinders trekken. Voor dit deel van het Niftarlakepark is met de gemeente Utrecht apart maaibeheer afgesproken, om de biodiversiteit op deze locatie in stand te houden en te verhogen. De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou aan de kant van Overvecht ook uitkomen in een park dat een ecologisch waardevol gebied is. In dat park zitten bijzonder veel vogels (o.a. buizerds, spechten, puttertjes en Vlaamse Gaaien), waarvan met name de puttertjes in een boom rondom de voorgenomen nieuwe (hoofd-)fietsroute zitten. Ik ben er bang voor dat als er een fietsbrug dwars door twee ecologische verbindingszones komt, met de verwachting dat dit 5000 fietsbewegingen per 24 uur oplevert en dus een significante toename van de drukte in dat gebied, dat dit niet goed is voor de ecologie aan beide kanten van de Vecht. **Recreatie en beleving Vecht:** De voorgenomen ingetekende locatie voor de fietsbrug aan de kant van Zuilen is midden in een mooie rustige groenstrook, waar veel recreatie plaatsvindt. Het park wordt zeer intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Nu mensen meer thuiswerken, is het ook in de winter heel druk in het park. Dit met name op het	

	wandelpad direct langs de Vecht, waar de voorgenomen ingetekende fietsbrug (en een daarop aansluitend fietspad) langs of overheen moet. Het feit dat het park zoveel gebruikt wordt, betekent dat dit park een belangrijk uitje is voor de inwoners van Utrecht. Veel mensen lopen een rondje park of een rondje langs de bestaande bruggen (Muinck de Keizer en Marnixlaan). Het mooie van die rondjes is dat er tijdens de wandeling aan de Zuilense kant van de Vecht een mooi uitzicht op de openheid van de Vecht is. Deze openheid van de Vecht betreft vooral de Zuilense kant, waarbij lopend vanaf de Marnixbrug helemaal over de Vecht gekeken kan worden tot aan de bocht voorbij het jachthaventje. De voorgenomen ingetekende fietsbrug komt aan de kant van Overvecht uit in een park dat ook veel gebruikt wordt voor recreatie. Er loopt daar wel al een doorgaand fietspad langs de Vecht, maar dit doorgaande fietspad zou daar haaks op komende staan en verder gaan in het park en daarmee het park doorkruisen. Dat park wordt ook veel gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, en spelende kinderen. De wandelaars aan deze kant van de Vecht zijn vaak mensen die minder goed ter been zijn en dus langzaam lopen en/ of met een rollator. **<u>Verkeersveiligheid en infrastructuur:</u>** Het voornemen van een fietsbrug op de ingetekende locatie leidt tot infrastructurele problemen of tot de noodzaak veel te investeren in de infrastructuur rondom de aanleg van de brug. Dit is een punt dat eigenlijk in de verdere uitwerking aan de orde dient te komen, maar deze zaken zijn mede bepalend voor de vraag naar nut en noodzaak en de uiteindelijke locatiekeuze van een eventuele fietsbrug over de Vecht. In de eerste plaats is er veel recreatievaart op de Vecht, waaronder ook hele grote en hoge recreatie vaartuigen. Er moet dus een brug komen die open en dicht kan met een brugwachter of er moet een hele hoge brug komen. Op dat laatste zal ik later in deze zienswijze nog terugkomen. In de tweede plaats heb ik al aangegeven dat er een druk bewandeld wandelpad direct langs de Vecht loopt en dat de voorgenomen ingetekende fietsbrug dit wandelpad loodrecht kruist. Fietsers en wandelaars gaan elkaar dus kruisen met alle verkeersveiligheids- en irritatierisico's van dien. In de derde plaats loopt er dus een druk fietspad (doorgaande fietshoofdroute) aan de Overvecht kant van de Vecht. Bij het aanleggen van een fietsbrug op de voorgenomen ingetekende locatie gaan fietsers elkaar in een hoek van 90 graden kruisen. Dit levert	

	ook veiligheidsrisico's op, aangezien het fietshoofdpad langs de Vecht vooral gebruikt wordt door wielrenners en hardlopers en mensen die er niet op bedacht zullen zijn dat er andere fietsers “vanuit de Vecht” komen zetten. Aan deze kant van de Vecht liggen ook veel woonboten die het zicht vanaf de brug op het doorkruisende fietspad zullen beperken. Indien bovenstaande kanttekeningen leiden tot de oplossing in de vorm van een hoge brug levert dat weer andere kanttekeningen op, zoals verstoring van het open en groene uitzicht op de Vecht en het wegnemen van zicht en licht op de langs de Vecht liggende woonboten. Een hoge brug heeft waarschijnlijk een lange en brede aanloop aan beide kanten nodig, waardoor er flinke stukken van de ecologische en voor recreatie gebruikte deel van het park wordt afgesnoept. De voorgenomen fietsbrug over de Vecht moet, indien er geen lage fietsbrug komt die open kan, namelijk wel echt hoog zijn om doorgang te bieden aan de torenhoge boten. **Infrastructuur:** Een andere kanttekening is dat de voorgenomen ingetekende fietsbrug nu zo dicht mogelijk bij de Zwanenvechtlaan is ingetekend, vanwege het idee een doorgaande (hoofd-)fietsroute vanuit deze laan te maken. De Zwanenvechtlaan loopt aan de kant die het dichtste bij de Vecht ligt echter “dood” in een T splitsing (Muiderslotlaan en Zwanenvechtplein, qua adreslocaties). De laan eindigt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen en er is dus geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht mogelijk vanuit de Zwanenvechtlaan. De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou dus alleen vanuit de Zwanenvechtlaan bereikbaar zijn door flink te investeren in omleidingen en/ of nieuw aan te leggen extra fietspaden. Het concept Mobiliteitsplan 2040 en het verkennend onderzoek gaan wel uit van de ingetekende locatie van de fietsbrug, zonder in te gaan op wat de keuze voor deze locatie door intekening in het concept Mobiliteitsplan 2040 betekent voor verdere noodzakelijke investeringen (financieel en fysiek) daar omheen. Dit terwijl afwegingen hierover en nadere uitwerking hiervan medebepalend zijn voor het kunnen vellen van een oordeel van de wenselijkheid van een fietsbrug op de ingetekende locatie. Er zijn een aantal zaken die naar mijn mening een rol zouden moeten spelen bij de afwegingen over de nu ingetekende locatie voor de voorgenomen fietsbrug, terwijl	

	deze nog niet uitgewerkt zijn. Nu deze niet zijn uitgewerkt kan de voorgenomen fietsbrug eigenlijk niet worden ingetekend op de locatie waar die nu is ingetekend: · Er zit een huizenblok tussen de Zwanenvechtlaan en de Vecht, waardoor een (letterlijk) doorgaande fietsroute vanuit de Zwanenvechtlaan over de Vecht niet mogelijk is. · Er is recent al een fietspad opzij van de Zwanenvechtlaan gelegd met een mooie brug en een goed geasfalteerd pad richting de scouting Zuilen. Dit goed geasfalteerde fietspad is al erg dichtbij en in richting van de Muinck de Keizer brug, waardoor het de vraag is of een extra brug nodig en nuttig is. · Er is aan de kant van Overvecht bij de voorgenomen ingetekende fietsbrug geen duidelijke doorgaande fietsroute de wijk in. Er is daar nu wel een fietspad, maar dat is geen doorlopend fietspad. Dus, ook daar zal flink geïnvesteerd moeten worden in een nieuw breder en goed fietspad (n.b. dwars door het wandelpark met de vele vogels). · Er is al een doorgaande fietsroute bij Fort aan de Klop/ de Klopvaart. Het zou logischer kunnen zijn om een eventuele over de Vecht daarop aan te laten sluiten. Al moet dan nogmaals gekeken naar nut en noodzaak, vanwege de nabij gelegenheid van de Muinck de Keizerbrug. En ik vermoed dat er ook veel kanttekeningen te plaatsen zijn bij het aanleggen van een fietsbrug op die locatie. **<u>Verzoek betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u de voorgenomen en ingetekende locatie (en het nut en noodzaak) van de fietsbrug goed te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht de direct omwonenden in een vroeg stadium intensief te betrekken. De reden voor dit verzoek is dat de omwonenden nu uit de media en een plan op hoofdlijnen moeten halen dat er een plan is voor een mogelijke fietsbrug over de Vecht, terwijl zij de locatie en de kanttekeningen dus goed kennen, bereid zijn om mee te denken over de locatie en de invulling en degenen zijn die met de gevolgen te maken krijgen.	Het mobiliteitsplan is een strategisch kader voor 2040 dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna worden binnen dat kader de mobiliteitsvraagstukken uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Een lijn op de kaart in het mobiliteitsplan geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van het mobiliteitsplan worden voor zo'n verbinding, conform het UPP, eerst alternatieve tracés onderzocht en onderling afgewogen, waarna besluitvorming in het betreffende (deel)project volgt. De kanttekening die u plaatst behoren betrokken te worden in dat onderzoek. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk. Zie voor meer informatie over de status van het plan paragraaf 2.1.
25	Hierbij onze zienswijze op het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging en antwoord op onze vragen.	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone De (loop- en) fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone zijn uitgewerkt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. Daarom kunnen we in deze nota van

	We gaan specifiek ook in, op de door ons ervaren nuttelоosheid te proberen "kost wat kost", fijnmazigheid aan te brengen in het stedelijk netwerk voor lopen en fietsen. Een fijnmazig netwerk dat ten koste gaat van de leefbaarheid in de bestaande, goed functionerende, Rivierenwijk. Wij nemen aan dat de Gemeente Utrecht onze vraagstukken, zorgpunten en voorstellen nader zal beschouwen en daadwerkelijk andere oplossingen zal doorvoeren. Centraal staan de gevolgen van de extra loop-/fietsbruggen over het Merwedekanaal bij Waalstraat en Zijldiepstraat in Rivierenwijk(west). Met name de leefbaarheid in de smalle straten van Rivierenwijk zal hieronder sterk lijden. U voert aan dat u het fietsverkeer wilt spreiden. Echter, deze spreiding lost het probleem van bepaalde knelpunten zoals bijvoorbeeld in de Balijelaan niet op. Tijdens de Zoomsessie met de stad over het Mobiliteitsplan (11 januari 2021) zijn in een subgroep hier ook vragen over gesteld. Een delegatie van bewoners en winkeliers Balijelaan/Rijnlaan vroeg naar de gewenste herinrichting Balijelaan. Deze vraag werd afgedaan met de opmerking dat er geen geld is gereserveerd voor herinrichting van de Balijelaan. Eveneens blijft het gevaarlijke knelpunt van de rotonde Waalstraat/Rijnlaan in uw plannen een groot probleem. <u>Vraag 1: Welke oplossingen worden doorgevoerd voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan?</u> <u>Vraag 2 :Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein?</u>	beantwoording al concreter ingaan op onder andere de locatie en integrale afwegingen ten aanzien van de bruggen in de Merwedekanaalzone. Overige reacties zijn beantwoord in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan, behorend bij de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Het college heeft hiertoe de stukken (inclusief reactienota) op 10 maart 2021 aan de raad verzonden. Belangrijkste wijzigingen m.b.t. Uw reacties zijn: Uit extra onderzoek blijkt dat een fietsbrug over de Vaartsche Rijn vanaf de Jutfasepunt naar de Karperstraat in Hoograven weinig toegevoegde waarde heeft voor de stad. Misschien komt er op termijn wel enkel een wandelbrug. Dit is n.a.v. de inspraakreacties aangepast in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. In het mobiliteitsplan is deze wijziging in alle kaarten waarop de fietsverbindingen staan verwerkt. De wandel- en fietsbrug van de Zeehaenkade over het Merwedekanaal naar de Jutfasepunt is niet aangepast. Hiermee ontstaat in de toekomst een nieuwe fietsverbinding via de Jutfaseweg richting station Vaartsche Rijn/Ledig Erf. De volgende maatregelen worden overwogen/zijn in planvorming: Kruising Vondellaan/Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan: Hier is soms nu al sprake van lange wachttijden voor de verkeerslichten en ruimtegebrek voor fietsers. Herinrichting tot een verkeersluwer plein, bijvoorbeeld door de verkeersruimte te verminderen en het verkeer meer te mengen kan uitkomst bieden.

	<u>Vraag 3: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan</u> <u>Vraag 4: Hoe wordt het kruispunt Zijldiepstraat/Rijnlaan veilig opgelost?</u> Betere onderbouwing noodzaak extra bruggen Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het Merwedekanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd.. Wij hebben in juni en eind augustus 2019 zelf tellingen gedaan op de Kanaalweg, de Balijebrug en de Socratesbrug. Wij komen bij lange na niet aan de tellingen, die u hanteert voor uw prognose fietsverkeer om extra bruggen over het Merwedekanaal te rechtvaardigen, ook niet nadat de Merwedekanaalzone is ontwikkeld. Veel bewoners en belanghebbenden willen geen extra bruggen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. Voor Rivierenwijk zijn de bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat een groot struikelblok. Ze vormen een grote aantasting van het groen in Rivierenwijk. Er moeten monumentale bomen in het Merwedeplantsoen voor worden gekapt, woonboten moeten verdwijnen. Rivierenwijk is er met haar smalle straten niet op gebouwd om er zoveel (brom)fietsers doorheen te voeren. Het tast de leefbaarheid van de wijk ernstig aan. Wij krijgen de indruk dat de Gemeente de aanleg van extra loop/fietsbruggen over het Merwedekanaal koste wat kost wil doorvoeren, ondanks dat in de RSU 2040 wordt geschreven dat 'bestaand groen en het karakter van de wijken behouden blijft". <u>Bestaande knelpunten worden niet opgelost</u> De hoofdfietsroute loopt door de Waalstraat, Zijldiepstraat en Rijnlaan. (pag. 140). Probleem: Waalstraat met veel geparkeerde auto's aan beide zijden, een basisschool, kinderopvang en een bestaande kinderspeelplaats in het Merwedeplantsoen. De smalle Zijldiepstraat, met een knik naar Hunzestraat en Rijnlaan; de Rijnlaan met een smal fietspad aan beide zijden van de straat met een doorgaande buslijn (lijn 1).	Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer staan op de uitvoeringsagenda om aangepakt te worden. Deze uitvoeringsagenda komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en het Merwedeplantsoen rondom de bruggen zullen als eerste worden heringericht. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, en Balijeplein aangepakt. De herinrichting van het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg maakt onderdeel uit van de maatregelen die onderzocht worden in het kader van de studie Zuidpoort. Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone En beantwoording hierboven.

	Doordat naast gewone fietsers ook doorgaande speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan zeer gevaarlijke kruispunten. Uit verschillende richtingen komen al deze verschillende fietsers en bromfietsers toch weer uit op de kruising Rijnlaan-Balijelaan, Balijelaan-Croeselaan en Rijnlaan-Socrateslaan. De nieuw aan te leggen bruggen lossen de bestaande knelpunten niet op, maar geven juist extra onveiligheid in de smalle woonstraten van Rivierenwijk. <u>Vraag 5: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?</u> Loop- en fietsafstanden De reeds bestaande Balijebrug en Socratesbrug liggen 1100 meter uit elkaar. Ook al wonen toekomstige bewoners in het midden van het gebied Merwede, dan nog is er geen verkorting van de loop- of fietsafstand naar bestaande voorzieningen zoals supermarkten en winkels in Rivierenwijk en Hoograven. Bovendien schrijft u in het Mobiliteitsrapport (pag. 34): “Vrijwel elke wijk in 2040 heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies.” Huidige situatie: Rivierenwijk: Winkels zijn geconcentreerd in het noordelijk deel van de Rijnlaan en Balijelaan. Dus prima en snel te bereiken zonder omfietsen of omlopen via de bestaande Balijebrug. De afstand en reistijd blijft hetzelfde. Winkelcentrum “t-Goylaan Hoograven is zonder omrijden of omlopen te bereiken via de Socratesbrug. <u>Voorstel 1: De miljoenen investering in nieuwe bruggen (Waalstraatbrug, Zijldiepstraatbrug en Heycopstraatbrug) kan beter benut worden voor het alternatief:</u> Kies voor een verbetering van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug! De eisen voor bruggen over het Merwedekanaal zijn hoog: de historische schepen uit de Veilinghaven moeten eruit kunnen (lees: brug moet beweegbaar zijn met veel extra onderhoudskosten of hoog genoeg zijn om de schepen eronder door te laten varen (gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers); de roeiers mogen geen hinder ondervinden van extra obstakels in het water; de fietsers op de Kanaalweg moeten eronderdoor kunnen fietsen om de snelheid erin te houden richting CS, gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers)	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone En beantwoording hierboven. Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen (bij de Socrateslaan, de Balijelaan en de Van Zijstweg) en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer niet voldoende opvangen. Het fietsverkeer op de drie bruggen (en de routes van en naar de bruggen) samen, gaat meer dan verdrievoudigen in 2030, ten opzichte van de huidige situatie, blijkt uit de analyses. Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig

		netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
	<u>Vraag 6: Hoe zouden de toekomstige bruggen er uit gaan zien?</u> <u>Vraag 7: Wie gaat dat betalen?</u> Onvoldoende onderzoek naar mogelijkheden bestaande bruggen Onderzoek naar uitbreiding en verbetering van bestaande Socratesbrug en Balijebrug is niet gedaan.	Hoe de bruggen er in de toekomst uitzien wordt uitgewerkt i.h.k.v. de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. De nieuwe wandel- en fietsbruggen worden betaald vanuit verschillende dekkingsbronnen bij deze gebiedsontwikkeling. Een belangrijke bijdrage komt bijvoorbeeld vanuit de ontwikkeling van deelgebied 5, waarbij de private eigenaren meebetalen. Met deze bijdrage kan de gemeente (na besluitvorming) uitvoering geven aan het verdere ontwerpproces en bouw van de wandel- en fietsbruggen.
	<u>Vraag 8: Wij verzochten de Gemeente eerder en verzoeken nu opnieuw een degelijk, onafhankelijk, uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de bestaande bruggen.</u> Een uitbreiding van de bestaande bruggen betekent dat de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk niet wordt aangetast. Vraag 9: hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld? Doorgaande fietsroute De Kanaalweg is enkele jaren geleden verbeterd met rood asfalt als doorfietsroute. Deze route maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a. het Centraal Station. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke kruisingen met haast hebbende snelfietsers en recreatieve fietsers. <u>Vraag 10: Waarom onderbreekt u een bestaande, goed functionerende fietsroute door de aanlanding van extra bruggen?</u>	Zie reactie bij uw voorstel 1. De exacte inpassing van bruggen vergt nadere studie over hoe de aanlanding wordt vormgegeven en ingepast. De vragen over de landschappelijke inpassing van de bruggen, de kruispuntinvulling, en welke aanvullende maatregelen er nodig

		zijn voor de leefbaarheid van de wijk en aan de vervolgroute, komen aan de orde bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Vraag 11: Hoe denkt u de gevaarlijke kruispunten, die ontstaan bij de Kanaalweg, te beveiligen?	Een veilige inrichting van de kruispunten is onderdeel van deze planuitwerking.
	Vraag 12: Hoe zit het met de bestaande roeimogelijkheden en de veiligheid van roeicoaches?	Langs het Merwedekanaal komt een fiets- en wandelroute. Ook de coaches van de roeiers kunnen gebruik maken van het fietspad. Het is niet mogelijk om kruisingen bij de bruggen te vermijden, eenvoudigweg omdat de bruggen te laag zijn om onderdoorgangen te maken. Dermate hogere bruggen zijn ongewenst, omdat het hellingspercentage te hoog wordt en de aanlanding te veel ruimte zal innemen. Het precieze ontwerp en bijvoorbeeld de uitbuiging van de fietspaden ten opzichte van het kanaal wordt nog per zone verder uitgewerkt, waarbij bijvoorbeeld de inpassing van bomen, recreatie langs het water en ecologische oevers nog nader onderzoek nodig heeft. Uitvaren blijft mogelijk. Bij de uitwerking van de bruggen is het uitgangspunt dat deze te openen zijn om grote schepen door te laten.
	Vraag 13: Hoe zit het met de mogelijkheden voor in het Merwedekanaal liggende boten om uit te varen?	De bruggen moeten ofwel hoog genoeg zijn om onder door te varen, of te openen zijn om de doorvaarroute in te stand te houden. Ook is het openingsregime van de bruggen hierbij van belang.
	Monitoringsysteem Wij pleiten ervoor dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd. Voorstel 2: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven Vraag 14: Blijft de lijnbus (lijn 1) in het OV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?	De huidige lijnvoering door de wijken is wat ons betreft een goed aanbod van basisnet. Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen dat buslijnen uit de wijken zullen verdwijnen. Verder verwijzen wij naar 2.7.3 Basisnet
	Goederenvervoer over water In het Mobiliteitsplan 2040 schrijft u over een “efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water etc (pag. 32, 60 en 112). Op de verbeelding op pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. Vraag 15: Wat is de bedoeling mbt goederenvervoer over water in relatie tot het Merwedekanaal? Hoe gaat dat samen met de bevaarbaarheid voor schepen van en naar de Veilinghaven, de roei- en zeilactiviteiten en het wonen op het water? In het Mobiliteitsplan (pag. 114) staat: “Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Vraag 16: Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw? Vraag 17: welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?	Goederenvervoer over water is een duurzaam alternatief om volumes goederen met minder bewegingen efficiënt de stad in en uit te vervoeren. We onderzoeken de mogelijkheden in de Visie Stadswater, ook in relatie tot andere gebruikers/ belanghebbenden van het Merwedekanaal zoals de roeiers en woonbootbewoners. Gemeente Utrecht zet in op het vervoeren van goederen over water, omdat hiermee een zinvolle bijdrage aan efficiënt vervoer van goederen kan worden gerealiseerd. De meeste laad- en losplaatsen die in de stad worden gerealiseerd, zullen een permanent karakter hebben. De voorzieningen zijn afhankelijk van het type goederen dat wordt overgeslagen. Per locatie kan deze verschillen. In het mobiliteitsplan worden geen specifieke kenmerken voor een laad- en loslocatie opgenomen.
	Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig. Vraag 18: Hoe wordt e.e.a. vastgelegd en hoe is handhaving geregeld? Vraag 19: Worden de palen voor de fundering in de Merwedekanaalzone geschroefd in plaats van geheid, om de geluidsoverlast en trillingen voor de omgeving te verminderen?	Voor maatregelen rondom bouwoverlast gelden wettelijke kaders. De ontwikkelende partijen moeten aan deze kaders voldoen en de gemeente zal daarop toezien. Hieronder valt ook het informeren van de omgeving over planningen van de bouw

	Transformeren Waterlinieweg Op pag 101 van de Mobiliteitsnota schrijft u "Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de, in verhouding tot andere delen van de stedelijke ring, hoge auto intensiteit". Daartoe overweegt u de viaducten bij het Herculesplein en 't -Goylaan te wijzigen in gelijkvloerse kruisingen. Ons inziens is dit een onzinnig geld verspillend idee. Vraag 20: Waarom wit u, een deel van een goed functionerende binnenstedelijke verbindingsweg, de viaducten in de Waterlinieweg bij het Herculesplein en 't-Goyplein omzetten naar gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen. Inspraakreactie Concept Parkeervisie Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven? Er wordt geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor Rivierenwijk en Transwijk? Fietsparkeernormen Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten	en de aanpak. Er dient bijvoorbeeld een ‘BLVC-plan’ te worden ingediend bij de gemeente voorafgaand aan de bouw. In dit plan staat uitgewerkt hoe met de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie tijdens de (voorbereiding van) de bouw wordt omgegaan. BLVC-plannen worden getoetst door de gemeente en er zal handhaving en toezicht plaatsvinden door de gemeente. Om de overlast te minimaliseren zal worden gekeken naar maatwerkoplossingen als deze overlast toch niet te voorkomen is. Er zijn meerdere redenen om dit te overwegen. Ten eerste slechten we door het weghalen van de viaducten op de pleinen fysiek en mentaal de barrière tussen de aanliggende wijken. Ten tweede vertragen we hierdoor de doorgaande autostroom. Daardoor wordt de Waterlinieweg minder aantrekkelijk voor sluipverkeer van de A27. De Waterlinieweg blijft wel de meest logische route voor noord-zuidverkeer binnen de stad aan de oostzijde van Utrecht. Bij invoering van betaald parkeren bestaat de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. Ervaring laat zien dat bij invoering van betaald parkeren juist meer ruimte beschikbaar komt voor vergunninghouders. Ja. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties.

	ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen. <u>Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?</u>	Ja. Dit is opgenomen in de nota Parkeernormen.
26	*Deze reactie is gelijk aan inspraakreactie 25. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze reactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 25.* Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan van de gemeente. Als bewoner van de Merwedekade maak ik me grote zorgen over de plannen die er liggen rondom het aantal fietsbruggen. Dit zal veel invloed hebben op het groen, de veiligheid en de rust van onze straat. Er zijn legio alternatieven te bedenken, dan het plaatsen van 5 fietsbruggen. Ik sluit mij dan ook aan bij de opmerkingen en vragen gesteld door werkgroep Houd Rivierenwijk leefbaar (zie bericht hieronder)	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone
27	Ik stuur u deze mail naar aanleiding van alle plannen die er zijn om het Ledig Erf autoluw te maken. Dit heeft voor omliggende straten, en dan m.n. de Briljantlaan, W. A. Vultostraat en Constant Erzeijstraat negatieve gevolgen. Onze straat wordt dan ook niet actief opgenomen in het plan, waardoor wij en andere buurtbewoners negatieve gevolgen zullen ervaren van de plannen die elders worden gemaakt. Een plan voor de bevordering van de leefbaarheid waarin ook mijn straat wordt opgenomen zie ik dan ook graag tegemoet.	De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
28	Graag wil ik reageren op de plannen om het Ledig Erf autoluw te maken. <u>Nu vind ik in zijn algemeenheid dat het een goed plan is en dat er inderdaad iets mooiers gemaakt kan worden van het Ledig Erf om het toegankelijker te maken.</u> Ik heb echter wel mijn zorgen over de verkeersituatie die richting het zuiden van de stad verplaatst gaat worden. Ik ben zelf namelijk woonachtig in de W.A. Vultostraat	Daar zijn wij blij mee. De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of

	en ik vermoed, dat bij voornamelijk optie 3,4 en 6, er veel meer verkeer de route Briljantlaat-Vultostraat-Erzeijstraat gaat pakken. Ik vroeg mij af, in het geval dat het verkeer op deze route toe gaat nemen, of er een plan is voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route? Mocht dat zo zijn, dan zou ik die graag willen vernemen.	om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
29	*Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 30.* De afgelopen 22 jaar dat ik aan deze route woon is de verkeersdrukte alleen maar toegenomen. Andere wegen worden ontlast (bijv Jutfaseweg met verkeersdrempels en toekomst plannen Zuidpoort) maar de route Erzeijstraat, Vultostraat en Briljantlaan, een route met veel bewoning wordt steeds maar drukker.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
30	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 20240. De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Op dit moment ontbreekt een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route. Wij zien dat graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
31	Middels deze mail wil ik graag reageren op de in mijn ogen verontrustende plannen ter verbetering van de leefbaarheid van het project Zuidpoort. Uiteraard ben ik een groot fan voor het verbeteren van de toegankelijkheid en de leefomgeving. Echter vind ik dat hier in het project een verstrekkend gevolg over het hoofd wordt gezien.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Gezien het plan de verkeersstromen in te dammen bij Ledig Erf wordt vergeten dat de verbinding Constant Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan een van de enige verbindingsweg van en naar het centrum zal zijn. Dit zal leiden tot een significante toename van vracht- en autoverkeer, wat vervolgens leidt tot toename van drukte en gevaar, verslechtering van luchtkwaliteit en afname van leefbaarheid aan deze wegen. Naar mijn mening toch een kwalijke zaak. Ik vraag u dan ook om een plan te maken om op deze wegen de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren. Ik hoop dat u mijn mening hierover op prijs stelt en hier rekening mee houden in het project.	
32	Wanneer de plannen rondom ledig erf doorgaan neem dan a.u.b. meteen de straat briljantlaan-vultostraat-C. Erzeijstraat mee en maak hier een veilige en rustige 30 km/u straat mee. Momenteel ontbreekt een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op dit traject.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
33	Ik bewoner van de Vultostraat in Utrecht wil graag laten dat u onze straat niet over het hooft moet zien in de verbeteringsplannen elders. Ook onze straat verdient aandacht. In de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan wordt onvoldoende rekening gehouden met de leefbaarheid aan de Vultostraat! Graag hoor ik van u hoe er rekening gehouden gaat worden met de aanzienlijke verkeersdrukte in onze straat. En hoe onze kinderen hier straks nog rustig kunnen spelen en engzinds schone lucht in ademen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
34	Sinds kort hebben wij vernomen van het mobiliteitsplan 2040. Hierin staat 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan leiden alleen tot forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze straat ontbreekt en dat zien wij wel graag	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	tegemoet. Het is voor ons essentieel dat onze kinderen, veilig en in een schone omgeving op kunnen groeien.	
35	Ik wil graag reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen en dat de stad bereikbaar en toegankelijk gemaakt moet worden voor iedereen. Ik maak mij grote zorgen over de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan – Socrateslaan, omdat dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat- WA vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit ontbreekt en ik zie deze graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
36	Via deze mail reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Onlangs ontving ik een wijkbericht met daarin informatie over de plannen voor het autoluw maken van het Ledig Erf. Ik heb via de enquête over Verkeer Zuidpoort al mijn stem laten horen en mijn grote zorg uitgesproken over de verkeerstoename in mijn straat. Via deze mail wil ik dit opnieuw doen. Ik woon nu 20 jaar aan de W.A. Vultostraat. In die 20 jaar is het verkeer door deze straat meer dan verdubbeld. De geluidsoverlast die dit met zich meebrengt ook. Daarbij is de hoeveelheid fijnstof die ik in mijn huis terugvind (prima geïsoleerd) nu al te veel. Met de hulpdiensten in de straat begrijp ik dat het plaatsen van drempels niet mogelijk is, maar om de hoeveelheid verkeer wéér te vermeerderen is het andere uiterste! De mooie plannen voor De Zuidpoort leiden tot een forse toename van verkeer door de Briljantlaan-W.A.Vultostraat-Constant Erzeijstraat. Op deze route ontbreekt het aan een plan voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid én luchtkwaliteit. Dit plan zie ik graag tegemoet. Deze route is nu al af en toe een racebaan. Mijn advies zou sowieso, los van de plannen voor De Zuidpoort, zijn om een 30 km zone van deze route te maken. Met	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	uitzondering van de hulpdiensten natuurlijk. Misschien kunnen we beginnen met het plaatsen van camera's en/of "u rijdt te hard" borden. Beste gemeente, beste Sharon, luistert u alstublieft ook naar de bewoners van dit deel van de stad. Autoluw en verkeersveilig voor iedereen!	
37	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. In alle plannen mis ik een plan ter vergroting van de leefbaarheid en luchtkwaliteit voor de WA Vultostraat. Door alle plannen zal de verkeersdruk in mijn straat alleen maar groter worden met alle negatieve gevolgen van dien. De stikstofwaarde is op dit moment al bijna het dubbele van de toegestane concentratie. Ik begrijp bijvoorbeeld niet waarom de busbaan op de brennerbaan niet ook voor normaal verkeer opengesteld wordt om zo de verkeersdruk beter te verdelen en de dagelijkse opstoppingen (van voor de corona pandemie) op de ’t goyplein te verminderen. Ik zou dus graag een plan zien wat ervoor zorgt dat de stikstofwaarde laat dalen naar een acceptabele concentratie en de leefbaarheid in de straat verhoogt.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort, 2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan en de beantwoording van inspraakreactie 30
38	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. In de plannen over de Zuidpoort, stadsboulevard ‘t Goylaan, Socrateslaan mis ik de gevolgen voor onze straat (Vultostraat) Het kan alleen maar leiden tot een forse toename van verkeersdrukte. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze straat ontbreekt. Prettig wonen in de stad is belangrijk. Ik zie verbetering van uw plan graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
39	Via deze brief reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Ik maak me zorgen dat de plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Gooylaan zullen leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route van mijn straat: de W.A. Vultostraat. Ik zou graag zien dat een plan komt waarin de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze straat aandacht krijgt.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
40	*De meegestuurde kaart van de omgeving bij de onderstaande reactie vindt u in de bijlage.*	Zie paragraaf 2.6.6.3 Fietsroute Herenweg

	Het Mobiliteitsplan 2040 is voor Basisschool de Pijlstaart van belang omdat het een aantal problemen rondom onze school benoemt en aanpakt. Maar we hebben ook onze zorgen over het groeiende fietsverkeer om de school. Daarom roepen we op om de Herenweg niet aan te wijzen als doorgaande fietsroute om het centrum, maar de Weerdsingel WZ. **Verkeersonveiligheid rondom onze school** Als buurtschool willen we onze kinderen een veilige route bieden. De meeste kinderen komen lopend of met de fiets. Slechts een klein aantal wordt met de auto gebracht. Onze school staat midden tussen de verkeersaders: Amsterdamsesstraatweg, Herenweg en Weerdsingel WZ. Dat brengt verkeersonveiligheid (zie verkeersstudie Noord-West) en een ongezonde lucht met zich mee. Zie afbeelding. Het groeiend aantal fietsers rondom de school maakt de situatie in de toekomst nog onveiliger. Ze komen uit alle richtingen in dikke verkeersstromen richting Utrecht CS en USP. Ze sluiten onze school als het ware op! **Onze visie: Kinderen veilig te voet naar school** Omdat we de buurtschool zijn van Pijlsweerd willen we dat kinderen zelfstandig en veilig naar school kunnen lopen (uitzonderingen daargelaten). Als ze oud genoeg zijn, kunnen ze dat zelfstandig. Dat betekent dat de school veilig bereikbaar moet zijn. En dat vraagt: • In het algemeen: Hoe minder doorgaande fietsers en auto's rondom school, des te beter • Overzichtelijke verkeerssituatie op de kop van de ASW + veilig oversteken • Verkeersluw rondom het pleintje op de kop van de Herenweg • Meer veilige oversteekplaatsen **Voorstel voor wijzigingen Mobiliteitsvisie 2040** In grote lijnen zijn we tevreden met de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie 2040. Maar we hebben grote zorgen over het toenemend fietsverkeer rondom de school, over de ASW, door de Herenweg en over de Weerdsingel. Dit sluit de school op. Het is belangrijk de school veilig bereikbaar te houden. We hebben 3 aandachtspunten:	We verwachten niet dat de fietsroute Herenweg daarmee zodanig druk wordt dat de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid in gevaar komt. Bij de uitwerking van voetgangers- en fietsnetwerken zetten we in op een veilige schoolomgeving en schoolroutes. We

	1. **Het is van belang dat de Herenweg niet als doorgaande fietsroute om het centrum wordt aangewezen**. In onze beleving is een betere oplossing om de Weerdsingel WZ autoluw te maken en die als hoofdader voor fietsers aan te wijzen. 2. **Halen en brengen met de auto moet veilig kunnen**. Voor sommige kinderen die te voet of per fiets niet kunnen komen, maar ook voor naschoolse opvang. 3. We zouden graag een **parkeren-op-afstand oplossing zien voor ons personeel** dat niet in Utrecht woont, en (voor een deel van de reis) van de auto afhankelijk is. **Afbeelding** *Basisschool de Pijlstaart ingeklemd tussen grote verkeersstromen. Sluit de Herenweg af voor doorgaand fietsverkeer zodat de school veilig bereikbaar wordt.*	stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak. Er zijn er diverse P+R voorzieningen aan de rand van de stad om verder te reizen met het OV of deelmobiliteit. Dit aanbod wordt gekomende jaren uitgebreid. We nodigen scholen graag uit om in gesprek te gaan met Goedopweg om te kijken of we het aanbod en gebruik duurzame vormen van mobiliteit op korte termijn verder kunnen verbeteren (fiets/e-fiets/deelmobiliteit etc).
41	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. De leefbaarheid vd Briljantlaan, C.Erzeystr en de W.A.Vultostraat komt hierdoor ernstig in gevaar. De verwachte toename vh verkeer in deze straten is onacceptabel.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
42	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is volgens de website er op gericht “dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen”. Ik constateer dat de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard `t Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Constant Erzeijstraat – W.A. Vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Ik maak mij hier zorgen over. Ik verzoek u nadrukkelijk om hier de nodige aandacht aan te schenken in het mobiliteitsplan 2040 en zie uw reactie graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
43	*De meegestuurde foto bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Als (oudere) inwoners van de Impalastraat in de Bokkenbuurt geven we graag onderstaande zienswijze over het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. 1. Toekomstvisie, uitgangspunten	

	In het plan is de verwachting van duurzame groei in de stad richtinggevend. De stad staat centraal, niet de regio. Wij bepleiten een meer regionaal uitgangspunt. Veel mensen die in Utrecht werken, uitgaan, recreëren wonen in de omliggende gemeenten. Daar zijn ook bedrijven etc waar mensen uit de stad werken. De verknooptheid van de stad en de regio vergt oplossingen die vanuit de regio naar de stad kijken in plaats van andersom. Sporadisch wordt in het huidige plan naar de regio verwezen (oa op blz 161). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt geschetst dat er meerdere stadscentra moeten komen. Die zijn er al op een iets grotere schaal, namelijk in Nieuwegein, De Bilt-Bilthoven, Maarssen etc. Een aantal hieronder beschreven ontwikkelingen maken het nog belangrijker eerst voor de regio (of agglomeratie) een mobiliteitsplan op te stellen alvorens dit voor de stad te maken. Ons inziens wordt in het plan ook te weinig rekening gehouden met de behoefte van bewoners en andere gebruikers van de infrastructuur, nu en in de toekomst, ook in de regio. Voor nu en de stad geldt dat veel bewoners zich al met de fiets, het OV en lopend verplaatsen, zoals in het plan gewenst wordt. Velen maken daarnaast gebruik van een eigen auto, die ze bijvoorkeur dicht bij hum woning parkeren. In het plan wordt dit bemoeilijkt. Het is de vraag of dit realistisch en wenselijk is, gezien veranderingen die onder meer in de coronacrisis zichtbaar geworden en versterkt zijn. In het plan wordt uitgegaan van een sterk toenemend aantal inwoners van de stad en in verband daarmee van toenemende druk van werken, wonen en verkeer. Met de coronacrisis wordt rekening gehouden, maar minder dan ons inziens nodig is. De pandemie is eindig, de digitale manieren van werken zullen blijven. - Werken: in Utrecht werken de meeste mensen in de dienstensector, in de zorg en in het onderwijs. Door nieuwe communicatietechnieken kan veel werk decentraal en thuis plaatsvinden. Grote centrale kantoren lijken achterhaald. Aan samenkomsten in vergader- en congreslocaties blijft behoefte. In de zorg is opheffen van regionale ziekenhuizen en concentratie in grote zorginstellingen nadelig gebleken. Onderwijsinstellingen blijven belangrijke trekpleisters, hoewel een deel van het onderwijs blijvend digitaal zal plaatsvinden. Utrecht wordt meer een stad voor ontmoeting (vergaderen,	Zie 2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk Wij werken vanuit de én-én gedachte en kijken vanuit de stad naar de regio en kijken samen met de regio naar de stad. 2.15.7 Effecten van Corona Anders reizen is onderdeel van de 5 stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak. Door de toename van het aantal bewoners, werkenden en bezoekers verwachten wij dat de mobiliteit zal toenemen. Door de mobiliteitsaanpak wordt het beheersbaar en blijft de stad aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen.

	hoorcolleges), dan om dagelijks te gaan werken of studeren. Per saldo zal het verkeer dan eerder af- dan toenemen. - Wonen: er zijn aanwijzingen dat wonen in de stad minder aantrekkelijk zal worden gevonden. Als veel werk thuis plaatsvindt is er behoefte aan meer woonruimte. Voor gezinnen met kinderen is een woning met tuin nog steeds het meest aantrekkelijk. Die vindt men maar beperkt in de stad, wel in de randgemeenten, vaak ook buiten de randstad. De werkende bevolking tussen 30 en 65 jaar neemt dan veel sterker af dan in het mobiliteitsplan voorzien wordt. In de stad zal vergrijzing toenemen en er blijft een relatief grote populatie van studenten, van starters op de arbeidsmarkt en van mensen met lagere inkomens. - Verkeer: het dagelijkse forenzenverkeer zal sterk afnemen. Werkenden komen vooral naar de stad voor vergaderingen, congressen, beurzen. Ook voor cultuur en ander vermaak gaan mensen naar de stad. In beperkter mate dan nu komt men om te winkelen (bezorgdiensten vervangen deels winkels). Buiten de stad blijft behoefte aan eigen auto's en daar is er ook meer plaats voor. Auto's blijven aantrekkelijk om naar de stad te komen, elektrische modellen belasten minder het milieu. De huidige infrastructuur behoeft daarom waarschijnlijk veel minder versterking dan in het plan voorzien wordt. Verbeteringen zijn stap voor stap en niet volgens een totaalplan te realiseren. Hieronder geven we aan wat wij wel een realistische benadering vinden. 2. Mobiliteit en Parkeren Wij bepleiten een regionale aanpak van de vraagstukken die de gemeente met haar Omgevingsvisie 2040 wil adresseren. In regionaal perspectief lijkt het ons niet terecht dat de gemeente Utrecht het tot haar opdracht maakt om de 80- tot 100-duizend nieuwe inwoners, die tot 2040 worden verwacht, binnen haar grenzen te huisvesten. Gezien de verdichting en	Gezien de onzekerheid over de structurele aard van verandering in reisgedrag ten gevolge van de Corona-maatregelen is het zeker van belang om dit goed te monitoren. We verwachten dat het pas over enkele jaren duidelijk wordt in welke mate reisgedrag structureel is aangepast. We houden er rekening mee om onze inzet bij te sturen als dit uit de monitoring nodig blijkt te zijn. Zie 2.3.2 Groei van de stad Gezonde groei van de stad is mogelijk en wij nemen daarmee onze verantwoordelijkheid voor de woningbouwopgave, net als onze buurgemeenten.

	concentratie die daarvoor nodig zijn, vrezen wij dat de stad onleefbaar wordt, met name voor gezinnen met kinderen en voor ouderen. - Mobiliteit: Het is aan de gemeente om te besluiten dat zij het autogebruik binnen de stad wil beperken. Het is niet aan de gemeente om belemmeringen op te werpen voor de mobiliteit van haar inwoners buiten de stad, dus ook niet voor de modaliteiten van vervoer waar haar inwoners gebruik van kunnen maken. Op 14 januari jl. publiceerde het Ministerie van I&W het landelijke Toekomstperspectief Automobiliteit 2040, waarin wordt vastgesteld: "De automobiliteit zal in de toekomst eerder toenemen dan afnemen." Dit heeft consequenties voor het parkeerbeleid. - Parkeren: In de visies van de gemeente wordt het parkeerbeleid gebruikt om het autoverkeer binnen de stad te beperken. Parkeerplaatsen worden gerantsoeneerd, niet alleen bij het doel van de reis, zoals werk en winkels, maar ook bij de woning, te beginnen in de nieuw te bouwen stadsdelen. Daarmee werpt de gemeente, onterecht en onnodig, belemmeringen op voor de (auto)mobiliteit van haar inwoners buiten de stad. De gemeente kan niet hard maken dat deze belemmeringen onvermijdelijk noodzakelijk zijn om haar doel, het beperken van autoverkeer binnen de stad, te bereiken. In een historische binnenstad zijn de parkeermogelijkheden voor inwoners beperkt; in de nieuw te bouwen stadsdelen dient de gemeente te voorzien in parkeer en stallingsgelegenheid die aansluit bij de (auto)mobiliteitsbehoefte van haar inwoners, zoals die bepaald wordt door al hun bewegingen, ook buiten de stad. 3. Ouderen en mobiliteit Met de Omgevingsvisie 2040 en de Mobiliteits- en Parkeervisies, lijkt de gemeente een bevolking voor ogen te hebben van uitsluitend vitale dertigers en veertigers. In de leeftijdscategorie daarboven nemen de fysieke krachten en het reactievermogen geleidelijk af, ook al blijven velen tot ver voorbij hun 80ste mentaal vitaal. Het is deze	Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. Een ruim aanbod van parkeerplaatsen zal vele voetbalvelden kostbare ruimte vragen. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. Zie 2.6.2 Drukte op de fietspaden en gedrag en 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad. 2.11.1 Autoparkeren

	categorie die wij bedoelen als we van “ouderen” spreken: zelfstandig functionerend en nog niet hulpbehoevend. - Ouderen en de fiets: De huidige mobiliteitsvisie biedt geen perspectief voor ouderen. Voor mobiliteit in de stad wordt een belangrijke rol toegedicht aan de fiets. Echter, een aantal routes door het centrum zijn nu al te druk, waardoor fietsen voor ouderen en voor gezinnen met kinderen daar een onaangename, stressvolle onderneming is. Ook stallen van de fiets is een probleem: gedrang bij toegang en verlaten van de stalling, fysieke problemen als (vaak) alleen hoge rekken beschikbaar zijn. - Ouderen en parkeren: Een (eigen) auto draagt ertoe bij dat ouderen langer zelfstandig mobiel kunnen blijven en aan maatschappelijk en sociaal leven kunnen deelnemen dat zich, voor velen, ook buiten Utrecht afspeelt. De gemeente wil op termijn auto’s uit woonwijken verbannen, naar parkeer- en stallingslocaties aan de rand van de stad. Voor de reis per auto naar, of van, familie buiten de stad wordt, met de overstap in een P+R, een enorme hindernis opgeworpen, door de extra fysieke inspanning en reistijd die deze vereist. De overstap naar de (leen)fiets is geen optie voor ouderen en voor gezinnen met kinderen, die bv grootouders bezoeken. Het beleid van de gemeente leidt op deze manier tot groter sociaal isolement, vooral van ouderen. 4. OV knooppunt Koningsweg-Lunetten Het wiel- met spakenmodel voor het OV spreekt aan. Dit mag echter niet ten koste gaan van andere ruimtelijke ontwikkelingen, dan bepaalt de mobiliteit wat er gerealiseerd wordt op het gebied van wonen, werken, natuur en recreatie, in plaats van andersom. Het knooppunt bij Lunetten-Koningsweg wordt een gecombineerd intercitystation en is in een Azone gedacht. Dat wekt de indruk dat intensieve bebouwing tussen de sporen van de Waterlinieweg tot aan de A27 plaats moet gaan vinden. Dit is in strijd met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020, waarin voor dit gebied bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal staan. In plaats van een OV-knooppunt zou hier in combinatie met Amelisweerd een ringpark moeten komen, zoals dat in regionale plannen worden voorzien. Intensieve bebouwing is daar in ieder	Voor de woningbouwaantallen verwijzen wij naar de RSU 2040. In de MIRT Verkenning OV en Wonen worden verschillende bedieningen en inpassingen van een station Lunetten-Koningsweg onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar alternatieven en of varianten technisch/logistiek haalbaar zijn. Uiteindelijk zullen verschillende varianten worden uitgewerkt waarbij een integrale afweging plaatsvindt tussen o.a. groen, leefbaarheid en bereikbaarheid. Abonneer u op de nieuwsbrief van U Ned om op de hoogte te blijven van de MIRT Verkenning en andere U Ned programmalijnen. Deze onderzoeken moeten nog starten. Verder verwijzen wij naar 2.7.1 Spoor, Intercitybediening voorstadsstations en Utrecht Centraal

	geval mee in strijd. We betwijfelen of de groei van de bevolking, de behoefte aan werkplekken en woningen de aantasting van het landschap wettigt. Technisch lijkt ons de realisering van een groot station problematisch: het intercity treinverkeer maakt gebruik van dive-unders, die voor en onder de Waterlinieweg beginnen; de sporen van trein en tram wijken vlak na het viaduct met deze weg sterk uiteen. Ter hoogte van het huidige station Lunetten liggen de treinsporen al meer dan 250 meter van elkaar; ook voorzien we problemen met toegangswegen voor OV, auto's, fietsen. De situatie bij station Lunetten is niet geschikt als verkeersknooppunt. Lunetten is een woonwijk die alleen toegankelijk is voor auto's via het 't Goyplein. Uitbreiding van het tramnet met een verbindingen via de Uithof naar De Bilt, Zeist en Driebergen spreekt ons aan. In de informatieavond op 11 januari 2021 werd toegelicht dat het nieuwe grote station vooral voor de Uithof belangrijk gevonden wordt. Dat kan ook gerealiseerd worden met twee stations en een zijlijn van de tram. Deze tram-zijlijn verbindt dan het huidige station Lunetten met een nieuw station Koningsweg op de spoorlijn naar Arnhem en sluit aan op de huidige Uithoflijn. Eventueel kunnen beide stations ook geschikt worden gemaakt voor intercity's. Bij een nieuw station Koningsweg bij de kruising tram en trein is wel toegang voor andere verkeersmiddelen te realiseren en er kan geparkeerd worden.	
44	Ik reageer hierbij op het mobiliteitsplan 2040. Alle plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Een goed plan voor de bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en ik zou dat wel willen zien. Na de opening van het station en herindeling van de Briljantlaan zijn de trillingen afgenomen en is de luchtkwaliteit verbeterd. Met de nieuw voorgestelde omleidingen mbt het Ledig Erf gaan we weer terug in de tijd met een enorme toename aan verkeer langs onze flat met alle overlast vandien!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
45	Graag wil ik reageren op de zienswijze van het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en worden mijn vragen	

	beantwoord. **Groeidrang** Ik snap de groeidrang niet, Utrecht groeit al jaren het hardst van alle 4 de grote steden. Het lijkt mij dat de stad ook nog leefbaar moet zijn. Een gezonde groei vind ik natuurlijk prima, maar nu lijkt het allemaal te hard te gaan. Ik zou het graag willen omdraaien, eerst qua mobiliteit berekenen/bepalen hoeveel nieuwe inwoners haalbaar zijn, voordat je gaat roepen dat er 100 duizend nieuwe inwoners bij moeten komen. **Vraag 1**: Geen enkele andere grote stad groeit zo hard als Utrecht. Wat is hier de reden van? **Vraag 2:** Is het doel meer, meer en meer groeien of is het doel een gezonde groei bewerkstelligen? **Vraag 3**: Nu wordt er geroepen dat er 100.000 bijkomen en wordt er met cijfers en getallen gespeeld om dit te kunnen goedpraten. Zou je dit niet moeten omdraaien en gaan beargumenteren aan de hand van statistieken hoeveel erbij kunnen komen? **Vraag 4:** Omdat het vooral een wens is om binnenstedelijk te bouwen, hebben we een grote uitdaging qua mobiliteit. Waarom wordt er niet uitgeweken naar locaties in het buitengebied, zoals bijv. Rijnenburg? Net genoemde ligt direct naast de snelweg! **OV** In het nieuwe plan voor 2040 wordt vooral ingespeeld op het gebruik van fiets en OV. Ten eerste wil ik benadrukken dat er heel veel mensen zijn, waaronder ikzelf die met de auto naar zijn werk gaat omdat hij of zij niet pal naast Amsterdam Station, de Bijlmer of boven het station van Rotterdam werkt. Ik werk in Leusden en dit ligt naast de snelweg. De reistijd en kosten zijn een ding, met de trein, bus en fiets (fiets staat op Amersfoort CS) ben ik in 50 minuten op mijn bestemming. Met de auto ben ik er in 20 minuten. Hier komt nog bij dat ik met het OV (en fiets) bijna 12 euro kwijt ben per dag (met de auto is het 5,78 per dag!) Wat mijn werkgever niet vergoed, want hij vergoedt het aantal km. **Vraag 5**: Er wordt vooral gefocust op het verbeteren van het netwerk in Utrecht stad. Hier win je nauwelijks tijdwinst, want dit is in verhouding met de rest van Nederland al goed geregeld. Zou je niet moeten focussen op andere plaatsen binnen Nederland bereikbaar maken met het OV? Plaatsen zoals in mijn geval Leusden, daar kun je pas echt tijdswinst pakken.	Vraag 1-3 zie 2.3.2 Groei van de stad Zie 2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg Zie 2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk De provincie is regisseur voor regionale mobiliteit en werkt met de inliggende gemeenten aan de verbetering van de bereikbaarheid. Een van de redenen om aan een sterk verbeterd Wiel te gaan werken is omdat de groei van de stad met name langs dat wiel zal plaatsvinden (op de kruisingen met de spaken). Daarmee

	Vraag 6: Het verbeteren van het tram en bus netwerk in Utrecht, zijn meer pleisters en zorgen niet voor echt goede verbindingen zoals bij de Metro in Parijs, Kopenhagen of Berlijn wel het geval is. Zeker omdat we het hebben over 100.000 nieuwe bewoners meer! Wordt het niet gewoon tijd om geen pleisters te plakken, maar om echt te investeren in een goede Metro verbinding? Amsterdam heeft uiteindelijk ook gekozen voor de Noord-zuid lijn. Wordt een Metro als mogelijke optie nog overwogen?	wordt Utrecht veel meer een polycentrische stad. De 'ringmetro' in Amsterdam is onze belangrijkste referentie voor het Wiel. Echter is Utrecht veel kleiner dan de metropolen (Parijs, Kopenhagen, Berlijn) die uw aanvoert. Met een systeem van hoogwaardig rail- en busvervoer (vgl. Randstadrail) zetten we in op een goede OV ontsluiting.
	Noodzaak extra bruggen Rivierenwijk is een dorp in een stad. Dat is het nu, straks wordt alles anders als er straks 10.000 fietsers door de smalle straatjes gaan. Doordat naast gewone fietsers ook speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan er gevaarlijke kruispunten. Mij lijkt dit geen goed plan, ik zou eerder focussen op een fietssnelweg langs de Kanaalweg?	
	Als je de routes in kaart zou brengen gaat de nieuwe bewoner vooral richting het station en/of stad. Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het Merwedekanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners en belanghebbenden willen geen extra bruggen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. **Vraag 7:** Alle (snelle) fiets- en scooterverkeer door de smalle straatjes van bestaande wijken zoals in de Rivierenwijk lijkt mij geen goed plan. Is een fietssnelweg langs de kanaalweg nog een optie?	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone De kanaalweg is en blijft een hoogwaardige fietsroute
	Bruggen en de loop- en fietsafstanden De reeds bestaande Balijebrug en Socratesbrug liggen 1100 meter uit elkaar. Ook al wonen toekomstige bewoners in het midden van het gebied Merwede, dan nog is er geen verkorting van de loop- of fietsafstand naar bestaande voorzieningen zoals supermarkten en winkels in Rivierenwijk en Hoograven. Bovendien schrijft u in het Mobiliteitsrapport (pag. 34): "Vrijwel elke wijk in 2040 heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies." Huidige situatie: Rivierenwijk: Winkels zijn geconcentreerd in het noordelijk deel van de Rijnlaan en Balijelaan. Dus prima en snel te bereiken zonder omfietsen of omlopen via de bestaande Balijebrug. De afstand en reistijd blijft hetzelfde. Winkelcentrum "t-Goylaan Hoograven is zonder omrijden of omlopen te bereiken	Wij zetten in op een verbonden stad voor iedereen. Er komen voorzieningen in de nieuwe wijk Merwedekanaalzone. Nieuwe bewoners kunnen net als alle bewoners en bezoeker gebruik maken van de openbare ruimte, groen en voorzieningen in de hele stad. Uw veronderstelling delen wij niet.

	via de Socratesbrug. **Vraag 8:** In principe heeft de bewoner van Merwedekanaalzone weinig te zoeken in de Rivierenwijk. Zeker als je leest dat er ook hippe horeca en een mix van detailhandel zal zijn in het nieuw te bouwen gebied. Klopt het dat hij of zij zich vooral zal verplaatsen naar het station of de binnenstad? Dus de route door Rivierenwijk vooral wordt gebruikt om doorheen te reizen/verplaatsen? **Vraag 9:** Stel je hebt de routes goed in kaart gebracht en hij of zij verplaatst zich voornamelijk naar de binnenstad of station. Dan heb je met de bruggen geen tijdswinst, als je via het kanaal fiets en uiteindelijk naar rechts gaat, via de bestaande bruggen is het net zo snel. Ik ben benieuwd waarom de bruggen nodig zijn? Want de onderbouwing vind ik flinterdun. **Transformeren naar stadsboulevards:** Op verschillende plekken worden er wegen getransformeerd tot boulevards. Hierdoor worden tussenwegen minder goed bereikbaar gemaakt. Los van het omrijden (meer vervuiling) zorgt dit voor meer files in de stad Utrecht. Er worden vooral plannen bedacht om wegen om te bouwen die verder van de stad afliggen en nodig zijn om de stad bereikbaar te houden. Voorbeelden zijn ‘t Goylaan, Socrateslaan etc. Op pag 101 van de Mobiliteitsnota schrijft u "Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de, in verhouding tot andere delen van de stedelijke ring, hoge auto intensiteit". Daartoe overweegt u de viaducten bij het Herculesplein en 't -Goylaan te wijzigen in gelijkvloerse kruisingen. De waterlinieweg is één van de belangrijkste wegen om het (zuid) oosten van Utrecht te verbinden met Amersfoort en Zwolle. Bij het weghalen van de Waterlinieweg moet je als automobilist in de file staan in Utrecht (stad) of omrijden over de snelweg, met weer meer uitlaatgassen als gevolg. **Vraag 10**: Waarom wit u, een deel van een goed functionerende binnenstedelijke verbindingsweg, de viaducten in de Waterlinieweg bij het Herculesplein en 't-Goyplein omzetten naar gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen? **Vraag 11**: Is het omzetten van belangrijke verbindingswegen (ver) buiten de binnenstad naar stadsboulevards niet te snel en in de verkeerde volgorde? Moet er niet eerst gekeken worden naar de binnenstad (binnen de singels) en enkele kilometers eromheen? Is het niet logischer om als laatste te kijken naar belangrijke verbindingswegen zoals bijv. de Socrateslaan?	Zie 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone en beantwoording inspraakreactie 25 Zie 2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht Wij werken met een integrale aanpak voor de hele stad. Daarbij gaat het om projecten in de binnenstad, erbuiten en in de wijken.

	Inspraakreactie Concept Parkeervisie **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Ik snap dat de gemeente focust op het verminderen van parkeerplekken in de binnenstad, maar voor de huidige wijken om de stad heen gaat het mij te snel. Bij nieuwe wijken worden er al weinig tot geen parkeerplekken geregeld en de bewoners kiezen hier zelf voor om daar te willen wonen. Maar nu worden de bestaande huidige wijken ook gedwongen, terwijl bij bestaande wijken geen afstand wordt gedaan van de auto. (zie de statistieken van utrecht.incijfers.nl). **Vraag 12**: Moet je bij het verminderen van parkeerplaatsen niet eerst focussen op het gebied binnen de singels? **Vraag 13:** Zijn er ook geen andere manieren te verzinnen om de mensen te stimuleren geen auto te nemen, i.p.v het gewoon weghalen van de parkeerplaatsen? **Vraag 14:** Zijn er contractuele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners van nieuwbouwprojecten zoals bijv. Merwedekanaalzone de auto niet gewoon in de naastgelegen wijken parkeren? **Vraag 15:** Stel dit is contractueel mogelijk, kan dit ervoor zorgen dat er geen verplicht betaald parkeren wordt ingevoerd bij Kanaleneiland en Rivierenwijk? Kanaleneiland zuid en Rivierenwijk zuid liggen best ver van de stad af (verder dan 10 minuten fietsen van het station) en zeker bij Kanaleneiland zijn er veel gezinnen die afhankelijk zijn van de auto en het niet zo breed hebben. Dat zo'n gezin ineens een parkeervergunning moet aanschaffen lijkt mij niet fair. Ik ben benieuwd naar uw reactie.	Zie 2.11.1 Autoparkeren Het is én- én: wij verminderen geleidelijk het aantal parkeerplaatsen en voegen weinig parkeerruimte toe bij nieuwe ontwikkelen. Aan de andere kant stimuleren we duurzame vormen van mobiliteit, parkeren op afstand en het gebruik van deelmobiliteit. Wij willen parkeeroverlast in naastgelegen wijken voorkomen door invoering van betaald parkeren aldaar.
46	Goed dat er plannen voor zuidpoort en stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan worden gemaakt, maar dit leidt tot forse toename van verkeer op o.a. de WA Vultostraat. Een plan voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit daar ontbreekt. We zien dit plan graag tegemoet. Hartelijk dank!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

47	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Wanneer de gemeente in haar streven heeft dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk voor iedereen, dan heeft de gemeente iets te doen in het plan voor de Zuidpoort en stadsboulevard. Al deze plannen leiden namelijk tot een mooier en leefbaarder Ledig Erf, maar leidt ook tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat, Vultostraat, Briljantlaan. Een plan hoe deze verkeerdruk te verminderen en ook deze straten veilig te houden en de luchtkwaliteit niet nog verder te laten afnemen ligt er niet. Als bewoner van de WA Vultostraat, zie ik graag van de gemeente een plan hoe -als gevolg van het plan rondom de Zuidpoort- de huidige leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in stand wordt gehouden of liever nog wordt verbeterd!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
48	Ik voel mij sterk genoodzaakt te reageren op het voorgenomen plan gezien dit de leefbaarheid in mijn omgeving kan doen verslechteren. In dit plan voor de Zuidpoort zijn opties opgenomen die het **nu al veel te drukke** verkeer in de omgeving Briljantlaan-Vultostraat, Erzeijnstraat, 'Goylaan alleen maar doen toenemen. Dit is dan ook zeer ongewenst. De laatste jaren is de verkeersdrukte al ernstig toegenomen en zijn de daarbijbehorende verkeersveiligheid en luchtkwaliteit sterk achteruitgegaan. Het in- en uitstappen van je auto is al een gevaar op zich. En wil je inparkeren dat ontstaat er direct een file. Files die regelmatig aan de orde zijn van en richting 't Goylaan waar de aangelegde rotonde het allemaal maar moet verwerken. Dat lukt nu al vaak niet, laat staan als het nog drukker wordt. Regelmatig (voor de corona) stond ik al bij de afrit van Waterlinieweg richting 't Goylaan in de file. Een plan voor de bevordering van mijn leefomgeving lees ik nergens terug. Ik hoop dat het gezonde verstand uiteindelijk zal leiden tot andere oplossing.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
49	graag uit ik mijn zorgen voor mijn wijk over de autoluwte plannen rond de Zuidpoort. Ik begrijp dat het nodig is de veiligheid rond het Ledig erf te verbeteren en sta hier ik ook achter, echter dit moet niet ten koste gaan van de situatie in mijn wijk. Ik woon aan de Constant Erzeijstraat en heb al dagelijks te maken met onveilige situaties; zoals u weet is het kruispunt op 't Goylaan een van de meest onveilige	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	verkeerspunten van Utrecht, waarbij er hopelijk na de verbouwing wat verbetering zal zijn maar dit is in de praktijk nog niet echt te merken. Er rijden auto's met hoge snelheid, vaak >50 km/uur over onze weg, rakelings langs geparkeerde auto's. Ook steken hier veel senioren en schoolgaande kinderen over. Daarnaast is de luchtkwaliteit matig en de geluidsoverlast voor de omwonenden al aanzienlijk. Ik wil jullie vragen bij het uitvoeren van de plannen ook rekening te houden met ons, en onze wijk ook leefbaar en veilig te houden! Het lijkt me zeer onwenselijk om onze straat als voornaamste toegangsweg te duiden en het lijkt me belangrijk om de druk over meerdere wegen te verdelen. Ik hoop dat jullie rekening houden met deze opmerkingen.	
50	Met interesse heb ik uw mobiliteitsplan 2040 gelezen. Goed dat er nagedacht wordt over hoe Utrecht ook in de toekomst op een zo groen mogelijke manier bereikbaar blijft. Wat me dan ook zeer verbaast is uw plan om een sneltram door het groene deel van Lunetten aan te leggen als onderdeel van 'het Wiel' (van station Lunetten naar P&R Westraven), juist omdat er in de toekomst steeds meer behoefte aan groen en recreatiegebied zal zijn. Bovendien zijn deze groenstroken destijds aangelegd als buffer voor de A12 en A27 waar we in deze wijk al volop overlast van hebben. Ook verbaast het me dat de gemeente, die in het tracébesluit rondom de A27 aangaf dat dit niet ten koste mocht gaan van het groen rond de A27, nu zelf met een plan komt dat ten koste gaat van datzelfde groen. Een veel logischer route voor de tram, waarbij eenvoudig kan worden aangesloten bij al bestaande infrastructuur, is via de Brennerbaan, de Lunettenbaan en de Waterlinieweg, of juist aan de andere kant van de geluidswal, langs de A27 en de A12. Tot slot wijs ik u er op dat inwoners van Lunetten juist voor deze wijk kiezen voor het groene karakter van deze wijk. Dat betekent dat vermindering of aantasting van het groen voor veel huishoudens tot planschade zal leiden. Ik raad u aan om dit mee te nemen in uw financiële doorrekeningen.	Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken. Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt.
51	Er zijn mooie plannen opgesteld voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan. Hierbij is een forse toename verwacht van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Deze toename heeft ongetwijfeld een impact op de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Bij mijn weten is er geen plan opgesteld ter bevordering van bovengenoemde leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. Als bewoner van de Vultostraat zie ik een dergelijk plan dan ook graag tegemoet.	
52	Hierbij wil ik bezwaar maken en reageren op het mobiliteitsplan 2040 Zuidpoort. Fijn dat er gedacht wordt aan de leefbaarheid van het Ledig Erf. Uitbreiding van het centrum gebied is blijkbaar heel belangrijk. Nobele plannen om de verkeersdruk uit het centrum te houden/weren. Geen woord over de nadelige gevolgen voor de verkeersdruk, veiligheid en luchtkwaliteit voor de W,A.Vultostraat/Briljantlaan. Vondellaan moet ontlast worden, hier wonen echter veel minder mensen. Zelfs de afslag naar de Jutfaseweg en maatregelen voor de Oranjebrug worden wel benoemd. Zogenaamd de inwoners informeren, laten we het positief insteken en de rest vergeten…….. Er zijn helemaal geen plannen gemaakt voor de Briljantlaan/ W.A.Vultostraat om daar de leefbaarheid te verbeteren. De plannen monden uit in een toename van verkeer en m.n vrachtverkeer. Laat staan dat er andere verkeersmaatregelen genomen worden. Zebrapad bij de school; 30 km zone. Verslechtering van de luchtkwaliteit Toename verkeersonveiligheid Toename geluidsoverlast. *Dat ook onze straat prettig is om te wonen*	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
53	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 50. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie beantwoording inspraakreactie 50
54	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij geef ik mijn reactie op het Mobiliteitsplan en de parkeervisie.	

	Overall vind ik het een mooi plan, dat past bij de uitdaging waar Utrecht voor staat. Een aantal vragen komen naar boven, die ik graag mee geef ter overweging en behandeling. • • Op pag. 74 van het mobiliteitsplan staat dat de definitieve routering van de provinciale snelfietsroutes nog bepaald moet worden. Desondanks lijken de aansluitende hoofdfietsroutes al vastgesteld. Dit lijkt voorbarig, waar zijn de hoofdfietsroutes op gebaseerd? • • Wat is de relatie tussen de brug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat en de tunnel bij de Nicolaas Beetstraat? • • Wat gaat er concreet gedaan worden om de aansluiting van de van Zeistweg met de Croeselaan te verbeteren voor fietsers? • • Op pag. 141 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over de noodzaak van een hoofdfietsroute langs de Europalaan. Is dit nieuw ten opzichte van het mobiliteitsplan van de MWK zone? Zo ja, wat betekent dit voor de noodzaak voor de bruggen over het Merwedekanaal? Eerder werd gezegd dat de bruggen nodig waren om de drukte op de Kanaalweg te ontlasten, maar dit kan blijkbaar ook anders worden gerealiseerd? • • Op pag. 172 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over het vergelijken van data van het CBS met eigen tellingen. Bij ons in de buurt zijn tellingen gedaan terwijl essentiële omliggende straten waren afgesloten door werkzaamheden. Hoe voorkom je dat je verder redeneert met verkeerde data? • • Hoe wordt eventuele overlast gemeten bij mensen die in een straat wonen, waar bijv. veel is veranderd m.b.t. mobiliteit? Valt dat onder de belevingskwaliteit? • • Op pag. 27 van de parkeervisie staat dat het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. In 2 delen van de Dichterswijk wordt een draagvlakmeting gedaan naar betaald parkeren en in ons deel van de wijk niet (ondanks parkeeroverlast). Wat is de logica achter deze keuze? Wij zitten mogelijk straks ingebouwd tussen allemaal betaald parkeren straten (oudbouw Dichterswijk, overkant Croeselaan, Jaarbeursterrein) waardoor wij het afvalputje	Zie 2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone, beantwoording inspraakreactie 25 en uitgebreider: Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het Mobiliteitsplan 2040. Plannen worden niet gebaseerd op 1 verkeerstellingen, daarvoor worden diverse parameters betrokken. Als externe factoren zoals 'werkzaamheden' plaatsvinden tijdens een telling wordt dat vermeld en hierop gecorrigeerd. Indien u in uw buurt parkeeroverlast ervaart kunt u een melding doen via: Ervaart u parkeeroverlast? | Gemeente Utrecht

	zullen worden en ons bezoek niet zal kunnen parkeren. Daarnaast verdwijnen er ook plekken voor elektrisch laden, waardoor er nog minder ruimte overblijft... • • Er zijn onder appartementencomplexen parkeergarages gebouwd, waar op termijn niemand meer een auto in zal willen hebben staan, i.v.m. het ontmoedigen van autoverkeer in de stad. Hoe kijkt de gemeente naar deze straks leegstaande garages, welke ideeën zijn hierbij? Zoals eerder ook al vermeld in onze inspraakreactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 wil ik graag nog het volgende opmerken. Het feit dat in het plan al wordt uitgegaan van de komst van een brug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat, vind ik lastig aangezien ik een brug daar niet nodig, niet nuttig, bezwaarlijk en zeer ongewenst vind. Bij deze nogmaals mijn argumenten (m.b.v. uitleg uit de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage). 2 **Niet nodig** Waarom is een derde brug noodzakelijk als twee bestaande bruggen 500 meter uit elkaar liggen? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen in de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen zullen fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze geplande brug niet gaan gebruiken. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone. Ik snap daarom eigenlijk ook niet waarom de besluitvorming over de brug wordt meegenomen in de besluitvorming over de Merwedekanaalzone? We hebben begrepen dat in januari 2017 de technische haalbaarheid van de Heycopbrug al eens onderzocht is en dat toen is beloofd dat de besluitvorming over de brug separaat zou plaatsvinden en niet als onderdeel van de toekomstige stadswijk. De brug draagt volgens de plannen bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? Ik kan veel plekken bedenken waar bruggen van meer toegevoegde waarde zouden zijn en waar waarschijnlijk ook meer draagvlak onder wijkbewoners is.	We zetten in op vermindering van parkeervoorzieningen op straat. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat parkeergarages onder appartementcomplexen goed zullen worden gebruikt. Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone, beantwoording inspraakreactie 25 en uitgebreider: Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	De brug draagt dus alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in onze eigen wijk! Daarnaast wordt in de stukken beschreven dat de brug bijdraagt aan het verlichten van de drukte op de bestaande bruggen. Er zal hoe dan ook veel aanpassing noodzakelijk zijn om de bestaande bruggen geschikt te maken voor de toename van het aantal fietsers vanuit de Merwedekanaalzone. De geplande brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! **Niet nuttig** Eerder heeft de gemeenteraad een omrijdfactor van 1,4 vastgesteld voor fietsers in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Met die factor in gedachten is de fietsbrug bij de Heycopstraat enkel van meerwaarde als je een fietsafstand van minder dan 1 km aflegt. Dit is in tegenspraak met de modellen die zeggen dat de brug vooral bijdraagt voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone (zij zullen altijd meer dan 1 km fietsen). Voor voetgangers is de brug ook niet van veel toegevoegde waarde. Uit het onderzoek blijkt, dat een extra brug een minimale verbetering geeft in het gebied dat bewoners binnen x minuten kunnen belopen. Bovendien wordt gesuggereerd dat bewoners uit de Dichterswijk voordeel zouden hebben van de brug, wat niet het geval zal zijn. In Deelgebied 4 komen amper voorzieningen en als ik vanuit de Dichterswijk van voorzieningen in Deelgebied 5 of 6 gebruik zou willen maken, kan ik prima over de Balijebrug lopen. Sterker nog, dan zal ik waarschijnlijk fietsen over de Balijebrug! Maar alle voorzieningen zijn voor mij nu al op loop- of fietsafstand, dus de behoefte is er bij mij niet. De fietsbrug is last but not least niet nuttig, want de brug lost het werkelijke probleem niet op. Het werkelijke probleem wordt volgens de stukken veroorzaakt door opstoppingen bij de overgang van de van Zijstweg met de Croeselaan en op de kruising van de Balijelaan met de Rijnlaan. De fietsfiles die daar ontstaan, worden niet verminderd door de extra fietsbrug. De fietsers komen linksom of rechtsom weer uit op deze knelpunten. Naast een onterechte en zelfs oneerlijke kleurtoekenning aan de criteria die in bijlage 1.4 (Variantenstudie) worden gehanteerd (een brug leidt op het punt van inpassing in bestaande straten tot slechts 1 kleur verslechtering t.o.v. geen brug terwijl er 5000 fietsers bijkomen? En ditzelfde geldt voor het criterium van doorsnijding van het park/ plantsoen?), missen er ook criteria. Bijvoorbeeld het gevoel van veiligheid in de wijk,	

	het feit dat de kanaalzijde de rustige kant van onze wijk is, die nu ook een drukke kant zal gaan worden door een nieuwe toegangsweg. De huidige criteria laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen 12,5% is. 1 1 kleuren omzetten in numerieke waarden 1-5 (zeer goed/ donkergroen: 5 punten en zeer slecht/rood: 1 punt) Hoe kan op basis van zo'n kleine verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat in de stukken dat er geen geld is voor de brug… **Bezwaarlijk** Ik vind een fietsbrug gevaarlijk omdat onze in- en uitgang van de parkeergarage uitkomt op het fietspad dat nodig zal zijn om de toestroom van fietsers weg te leiden. Daarnaast zal het rijden door de wijk met haar smalle straten er niet veiliger op worden. Met als dieptepunt de Heycopstraat. Daar is het nu als de school start (en kinderen bij het kinderdagverblijf worden gebracht) al gevaarlijk druk. Op ditzelfde tijdstip zullen ook veel fietsers die de fietsbrug willen gebruiken om richting hun werk gaan. In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' staan de volgende passages: • • "*Het doorfietsnetwerk is onderdeel van het hoofdfietsnet, alleen kiest en ontwerpt de gemeente zo dat fietsers lange afstanden kunnen overbruggen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg."* • • *"Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad (buiten de binnenstad bij voorkeur asfaltverharding, maaswijdte 400), soms langs drukke straten."* • • *"Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding.*" De brug zou bijdragen voor fietsers uit andere wijken dan de Merwedekanaalzone. Zoals genoemd zijn voor lange afstanden minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg van belang. Waarom wil de gemeente dan een hoofdfietsroute aanleggen die dwars door een woonwijk met smalle straten gaat?	

	Ik vind de komst van een fietsbrug tot slot bezwaarlijk, omdat deze extra brug er mogelijk voor zorgt dat (bezoek van) bewoners van Deelgebied 4 buiten kantoortijden hun auto bij ons in de buurt zullen parkeren. De parkeerdruk is buiten kantoortijden al erg hoog en neemt hiermee alleen maar toe. **Zeer ongewenst** De fietsbrug is ongewenst, omdat het mijn wandelrondje langs het kanaal met de hond minder prettig maakt, ik moet dan oppassen voor kruisende fietsers. De rust die ik nu ervaar als ik wandel door de wijk, wordt verstoord door toekomstige fietsers. Daarnaast worden ons uitzicht en onze privacy minder, omdat ons terras bijna grenst aan de fietsbrug. Mogelijk zullen voetgangers door onze nu nog rustige semi-openbare binnentuinen gaan lopen om zo de kortste route naar het station te lopen. Op dit moment worden de binnentuinen met name gebruikt door bewoners, wandelaars en mensen die de hond uitlaten. Stuk voor stuk bekende gezichten uit de wijk. We vinden het geen prettige gedachte dat we straks de mensen die door onze binnentuinen lopen niet meer (van gezicht) kennen, dit geeft een gevoel van onveiligheid. Bovendien worden de binnentuinen nu op kosten van de bewoners onderhouden. Als er meer vreemden doorheen gaan lopen, dan zouden we bijv. ook afvalbakken moeten plaatsen en deze frequent legen. Kunnen we ervanuit gaan dat de gemeente deze kosten op zich neemt? **Zwak verhaal** Volgens de modellen die zijn gehanteerd zullen 5000 langzame fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Tegelijk wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat, waarmee de fietsbrug in de toekomst onderdeel van een hoofdfietsroute wordt. Naast de tegenstrijdigheid over welke fietsers de brug zullen gaan gebruiken, komt ook de weging van de gehanteerde criteria hiermee in het gedrang. Als deze tunnel er daadwerkelijk komt, zullen er veel meer 4 (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. De procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug zal daarmee nog kleiner worden. Wat blijft er dan nog over om te besluiten vóór een fietsbrug?	

55	Graag wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Het plan is opgesteld te realiseren dat in de toekomst de straat prettig is om te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor een ieder. Een uitstekende initiatief voor de lange termijn. Helaas zal dit plan er toe leiden dat het verkeer aan de W.A.Vultostraat , Erzeijstraat en Briljantlaan fors zal toenemen. Helaas ontbreekt in het huidige plan, de dan ontstane consequenties, om de door U geformuleerde verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit, van onze straat te waarborgen. Dat is jammer.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
56	Heb van de het Mobiliteitsplan 2040 kennis genomen. Maar al deze mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard ’t Goylaan – Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat – Vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en dit wil ik graag toegevoegd worden aan de plannen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
57	Ik sta niet achter het mobiliteitsplan 2040 die zullen leiden tot nog meer verkeersoverlast in o.a. de Briljantlaan. Ik word nu al regelmatig wakker van het gedreun van de grote trucks die de supermarkten bevoorraden, bezopen studenten etc.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
58	Via deze mail wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Ondanks uw fraaie bewoordingen waarin in u tracht zo inclusief mogelijk te zijn (iedereen..) voel ik mij sterk benadeeld door de plannen. Alle plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden namelijk tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Dit terwijl in de verkeersdruk in de afgelopen jaren al sterk is toegenomen met als gevolg een slechte luchtkwaliteit en onveilige situaties door de grote hoeveelheid verkeer (waaronder steeds meer vrachtverkeer en een opvallend hoog aantal hardrijders). Dit alles zet de kwaliteit van leven in mijn straat sterk onder druk!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30 Indien de gemeente uit meldingen en registraties blijkt dat de leefbaarheid of veiligheid onder druk komt te staan door ongewenst gedrag, dan zal dit aandacht krijgen in het reguliere beheer- en uitvoering. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan. De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of

	Ik zie in uw plannen dan ook graag een toevoeging voor de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan waarin in ingaat op de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route.	om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
59	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er op gericht dat ook in de toekomst mijn straat 'prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. De nieuwe plannen voor De Zuidpoort (verkeersluw maken Ledig Erf), en ook al de eerder uitgevoerde plannen rond de 'stadsboulevard 't Goylaan'. dragen hier echter zeker niet aan bij. Dit plan leidt immers tot een veel grotere (auto)verkeersdruk in de route Briljantlaan, de Constant Erezijstraat en de 't Goylaan. Zeker bepaalde varianten vergroten deze effecten, zonder dat er voor deze wegen gekeken is naar de effecten voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. Een plan voor bevordering leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit ontbreekt voor de bovengenoemde route. Mijn inziens zijn de effecten van de toename van verkeer op deze route voor alle genoemde aspecten negatief. Ik dring erop aan dat de gemeente dit onderzoek alsnog uitvoert en ik zie de resultaten graag tegemoet. Bij voorbaat dank voor uw reactie.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
60	Deze inspraakreactie is gelijk aan reactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 62. **Mobiliteit, veiligheid & duurzaamheid op de rivier de Vecht** Een brug zorgt toch altijd voor enige stremming met onveilige situaties en dieseldampen als gevolg, ook al kunnen er een groot aantal schepen probleemloos onderdoor. Maar stel dat het onverhoopt zo'n witte fietsbrug als in Opburen wordt, de Oostwaarderbrug uit 2011	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	De Vecht is een drukbevaren route. Als de brug gesloten is voor vaartuigen moeten de vaartuigen wachten en manoeuvreren op stroom en wind. Dat levert stress en stankoverlast van de uitlaatgassen op voor de woonbootbewoners. De woonboten liggen aan beide oevers van de rivier en aan beide zijden van de fietsbrug. De doorvaartbreedte is minder dan 20m. Dit alles in tegenstelling tot de Oostwaarderbrug in Opburen; daar is het water veel breder en geen woonboten langs de kades. De kruising en obstructie voor de gebruikers van de Vechtdijk is al benoemd maar nog niet in relatie tot de situatie dat bij een openstaande brug er een dwarse file op de Vechtdijk ontstaat.	Bij de uitwerking van het project nemen we criteria als doorstroming en veiligheid mee in de afweging.
61	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 62. **Duurzaamheid** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd omdat het park een ecologische zone vormt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een verstorend effect heeft op de dieren uit de omgeving. • De zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de herstelde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen maken er graag en veel gebruik van. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk Bij de uitwerking van het project nemen we criteria als doorstroming veiligheid en ecologie mee in de afweging.

	waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weten wij als bewoners, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De extra draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van beschoeiing tot gevolg heeft.	
62	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: · Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. · Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. · De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. · De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht	

	staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. · De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. · In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. · We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de	

	hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: · In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de	

	hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. · Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
63	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
64	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
65	Van onze buurtgenoten begrijpen we dat de plannen voor De Zuidpoort en de stadboulevard 't Goylaan-Socrateslaan zullen leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Volgens onze buurtgenoten ontbreekt een plan voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	deze route. Een dergelijke plan zouden wij graag zien. Het is wat ons betreft al te druk met (snelrijdend) verkeer zoals het nu is.	Indien de gemeente uit meldingen en registraties blijkt dat de leefbaarheid of veiligheid onder druk komt te staan door ongewenst gedrag, dan zal dit aandacht krijgen in het reguliere beheer- en uitvoeringsprogramma's. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan.
66	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht "dat in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen". De plannen m.b.t. de herinrichting van De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan baren mij grote zorgen aangezien dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zie ik dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
67	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht "dat in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen". De plannen m.b.t. de herinrichting van De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan baren mij grote zorgen aangezien dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zie ik dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
68	Bij deze wil ik graag reageren op het mobiliteitsplan 2040 m.b.t. parkeervisie/parkeernormen. Zover ik heb begrepen van mijn voorganger zou de gemeente Utrecht het "wildparkeren" van fietsen bij de bloembakken voor de ingang van het NH Hotel aan het Jaarbeursplein 24 opnemen in dit nieuwe Mobiliteitsplan en erop gaan handhaven.	We betreuren eventuele miscommunicatie over dat we het wildparkeren van fietsen bij de bloembakken voor de ingang van het NH Hotel zouden opnemen in het Mobiliteitsplan. Dit sluit namelijk niet aan bij de aard en status van het mobiliteitsplan, zie paragraaf 2.1.

	Helaas ben ik dit niet tegengekomen in het plan en wil ik bij deze een verzoek indienen dit alsnog op te nemen. Reden hiervoor is; dat er 50 meter verderop aan het Westplein/ Graadt van Roggenweg een grote (blauwe) fietsenstalling staat die voor iedereen gratis te gebruik is en de capaciteit ruim voldoende is voor de behoefte die er is. Gezien deze ruime capaciteit en het feit dat Utrecht de grootste fietsenstaling ter wereld onder het centraal station heeft liggen lijkt het mij overbodig om het "wildparkeren" voor het NH Hotel aan de Jaarbeursplein 24 toe te staan. Deze situatie zorgt voor veel overlast bij het hotel aangezien deze plek met regelmaat steeds verder wordt opgerekt tot aan de voorgevel van het hotel, tevens ontstaan er met regelmaat gevaarlijke situatie m.b.t. aanrijdingen en is de veiligheid in het gedrang Ik ben van mening gezien de grote bouwput waar we voor langere tijd in zullen zitten de gemeente een verantwoordelijkheid heeft om de plekken in en rondom het stationsgebied die nog enigszins te handhaven zijn netjes en vooral veilig te houden. Daarom wil ik u hierbij vragen in te gaan op mijn verzoek om dit op te nemen in het mobiliteitsplan 2040.	Het handhaven van fout geparkeerde fietsen hebben wij als volgt opgenomen in het mobliliteitsplan: Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings- capaciteit in de omgeving is). Zie ook 2.11.2
69	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
70	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage en in hoofdstuk 6 van uw plan is rekening gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: • Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. • Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. • De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. • De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. • De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht	

	staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. • De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. • De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. • De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. • In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. • Er is en wordt veel geïnvesteerd in het gebied Fortlaan/Nifterlake om hier een mooie groene recreatieve zone te maken. Een snelfietsroute zal deze investeringen weer grotendeels teniet doen. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. Bovendien zullen ook hier de belangen van wandelaars/spelende kinderen in het gedrang komen en kunnen er onveilige situaties ontstaan.	

	• Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. • We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. • Ook levert dit stress en stankoverlast van de uitlaatgassen op voor de woonbootbewoners. De woonboten liggen aan beide oevers van de rivier en aan beide zijden van de fietsbrug. De doorvaartbreedte is minder dan 20m. Dit alles itt de Oostwaarderbrug in Opburen; daar is het water veel breder en geen woonboten langs de kades. Kijk terug naar de zeer gevaarlijke situaties die ontstonden toen er in dit stuk gebaggerd werd. • Hoe gaat deze brug bediend worden en wat zal de dienstregeling zijn, hoe gaan de wachtplekken eruit zien en waar komen die. **Cultuur/historie/recreatie** De duidelijke, lange route langs de Vecht, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden is een prachtig onderdeel van Utrecht. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken,	

	aangezien de brug als doel heeft een snelle verbindingsroute, ipv te genieten van dit mooie gebied. • De Vechtdijk is wellicht de oudste weg van Overvecht en samen met de Gageldijk de oudste gebouwen telt; aan de Vechtdijk/Klopdijk liggen 4 gemeentelijke monumenten en 7 rijks. Slechts 4 gebouwen zijn jonger dan 100 jaar. Een aantal stond hier al in de 18e eeuw. . • Het oude slagenlandschap dat zo kenmerkend is voor oude ontginningsgebieden, is ook hier nog te zien in de afwisseling van smalle stroken land waarop de boerderijen en tuinderswoningen staan, en de sloten. Dit was de reden dat het hockeyveld naar het Anthoniuskwartier wordt uitgebreid en niet naar de Vechtdijk! • De Vechtdijk ademt nog de sfeer van het platteland met de karakteristieke lintbebouwing. Het is niet voor niets dat wandelaars en fietsers hier recreëren. Het is doodzonde als deze mooie dijk of een deel ervan een snelfietsroute wordt waarbij de gebruikers er niet primair op uit zijn te genieten van de omgeving. • Nu al komen wandelaars met snelfietsers in conflict. Dat wordt alleen erger als er de berekende grote stromen extra fietsers over de dijk worden geleid. • Bewaar en bescherm de Vechtdijk die door de relatieve rustig en historische uitstraling van meer betekenis is voor de wijk dan de beoogde snelfietsroute. • In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. • Voor de Vecht geldt een soortgelijk verhaal. De geschiedenis gaat zelfs 4000 terug. Vanuit de gemeente wordt de Vecht slechts gezien als barrière, terwijl de Vecht juist van groot belang is voor de stad en omgeving, bovendien zijn er hier bruggen zijn op slechts 1.6 km afstand. . • De rivier is nu in trek bij pleziervaarders. Wandelaars weten ook de oevers ook te vinden. Het zicht vanaf Zuilen over en langs de zacht kronkelende rivier is erg mooi.	

	Het geeft ook een beleving van ruimte. Een brug zou dit zicht en deze beleving ernstig verstoren. Aantasting van al dit waardevols is niet nodig met de bestaande bruggen voor 3 minuten winst openstaat (als de brug tenminste niet ….) Als alternatief om de mobiliteit te verbeteren, zou de route langs het Zandpad beter ingericht kunnen worden; investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
71	Hierbij willen wij reageren op het mobiliteitsplan 2040. De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Constant Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Er ligt voor zover ons bekend geen plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in deze omgeving. Aangezien wij hier wonen, zouden wij graag ook hiervoor een plan zien, zodat wij hier ook in de toekomst prettig kunnen blijven wonen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
72	Met deze email wil ik u laten weten me zorgen te maken over de nieuwe plannen voor De Zuidpoort en 't Goylaan. Dit mobiliteitsplan is zoals ik lees, erop gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen...". Maar precies hier maak ik me behoorlijk zorgen over. De straat waarin ik woon, de Constant Erzeijstraat, is al een straat waar de luchtkwaliteit slecht is en met de verschillende plannen die er nu liggen zal dat alleen maar erger worden. Als de Jutfaseweg wordt afgesloten of autoluw wordt gemaakt door een 30 km zone in te voeren, zal de verbinding van en naar het centrum alleen nog over de Briljantlaan - Vultostraat - C. Erzeijstraat lopen. Het verkeer zal dus fors toenemen. Het valt me op dat nergens wordt gesproken over de consequenties van deze plannen voor de leefbaarheid in de woonwijk die langs deze verbindingsroute ligt. Ten eerste zal de luchtkwaliteit nog slechter worden dan die nu al is. Elektrische auto's zullen dit in de toekomst oplossen, maar dat duurt nog minstens 20 jaar). Ten tweede zal de veiligheid er niet beter op worden:	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	1. de maximum snelheid is 50 km maar dit maximum wordt regelmatig fors overtreden (flitspaal?). 2. wordt de belasting met verkeer op de pas opnieuw aangelegde rotonde op de kruising met 't Goylaan dan niet opnieuw veel te zwaar? 3. de file die elke ochtend in de C. Erzeijstraat voor de kruising met 't Goylaan staat (tijdens corona iets minder vaak), zal langer gaan worden. Met het plan voor stoplichten bij de kruising met de Baden-Powellweg, zal die file ook de andere kant op gaan. Graag hoor ik van u of en hoe met de genoemde problemen rekening is gehouden.	
73	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: · Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. · Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. · De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto’s. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. · De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten.	

	· De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. · De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. · In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving.	

	· We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: · In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt.	

	Alternatieven Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. · Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie. ***Extra Toevoeging aan het punt 'Veiligheid'.***	

	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. *De recreatieve drukte is de afgelopen paar jaar al enorm toegenomen met wielrenners, fietsers en wandelaars uit ook omliggende gebieden. Het is nu vaak al te druk. Dat komt vooral door de fietsers(veel wielrenners) die door willen rijden. Dan is het is voor mij als bewoner vaak goed uitkijken om de dijk vanaf mijn woning op te gaan of over te steken. Ik woon vrijwel tegenover de kruidentuin, welke ook een doorgang is voor bejaarden van de 2 omliggende bejaardentehuizen. Voor oudere mensen is het echt heel gevaarlijk geworden. Nog meer doorgang voor met name fietsdrukte is onverantwoord.* · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. ***Zoals bekend gebeuren in het park herhaaldelijk intimiderende seksuele vertredingen. Het park is al een toevluchtsoord voor ongewenste zaken (ook naar bejaarden is gebleken) en de politie heeft te weinig mogelijkheden om daar doeltreffend naar te kunnen handelen. Voorkom alstublieft nog meer mogelijkheden voor ongewenst gedrag in het Vechtpark vanuit een omliggende wijk. In plaats daarvan, zou ik pleiten voor meer groen binnen elke betreffende wijk. Rondom de flats en huizen of op de huizen zelf. Zodat bewoners op hun eigen plek meer van groen kunnen genieten en niet met horden naar één plekje gaan. Lokaal, binnen de wijk zelf.*** · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond.	

74	Als wegen afgeschaald worden naar maximaal 30 km/uur zal dat de verkeersveiligheid ten goede komen. Vanuit de politie twee aandachtspunten: 1: Bereikbaarheid Als politie maken wij ons zorgen over de te nemen verkeersmaatregelen in relatie tot de bereikbaarheid van de nood & hulpdiensten. Bij versmalling van wegen zal er per definitie minder ruimte overblijven voor de weggebruiker wat zal inhouden dat de nood & hulpdiensten ook minder ruimte zullen hebben om hun werk te doen of mogelijk langer onderweg zullen zijn om hulp te verlenen. <u>Wij vragen daarom Uw aandacht om hiermee rekening te houden in de besluitvorming</u> 2: Handhaafbaarheid Een 30 km zone dient aan een aantal criteria te voldoen om als zodanig te kunnen functioneren. Door het CROW zijn daartoe diverse richtlijnen opgesteld. Een goed ingerichte 30 zone is als het ware zelf handhavend. Het is duidelijk voor de weggebruikers dat men in een 30 zone rijdt en door de diverse snelheidsremmers is de snelheid in 80 % van de gevallen in overeenstemming met de maximum toegestane snelheid. De stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV noemt deze getallen na een studie waarbij opgemerkt wordt dat de overtreders weliswaar harder dan 30 rijden maar dat deze overschrijding laag is. Bij een sobere inrichting van de 30 zone loopt het aantal overtreders al op naar de 40 % waarbij de overschrijding van de max snelheid ook hoger is dan bij de goed ingerichte zone.	De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zal zeker worden meegewogen bij het ontwerp van en in besluitvorming over projecten. Wij realiseren ons dat het uitgangspunt moet zijn dat de inrichting van de weg het gewenste gedrag moet afdwingen. Het is soms lastig om deze doelstelling te combineren met andere doelen, b.v. een comfortabele route voor het OV. We

	Handhaving van de verkeersregels is een taak van de politie die als sluitstuk gezien moet worden. Handhaving staat als 3e bij de 3 E's (Enginering, Education, Enforcement) <u>Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30 zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.</u>	realiseren ons dat de politie in dergelijke gevallen andere prioriteiten stelt.
75	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
76	Deze reactie is gelijk aan inspraakreactiereactie 25. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze reactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 25. Hierbij mijn zienswijze op het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en antwoord. Mijn voornaamste reden is 2 voudig; 1. Voornaamste reden is dat u de roeisport de nek omdraait door het toevoegen van extra bruggen. Er is geen onderzoek gedaan naar het effect van het roeien onder zoveel bruggen. Zowel in recreatieve zin als in wedstrijd verband. Zowel in veiligheid als in uberhaupt nog kunnen roeien. Bij projecten met ruimtelijke impact dient hier nader onderzoek naar te worden gedaan. Nu dit onderzoek niet is gedaan, heeft u geen ruimtelijke goede onderbouwing en kunt u de plannen niet vaststellen. En dient u terug te keren naar de tekentafel. Hieronder is dat nader toegelicht. 2. Daarnaast sluit ik mij aan bij de zienswijze van de Rivierenwijk. Dit plan is veel te veel gericht op 1 zijde terwijl er nog voldoende ontwikkeling is r**ichting het zuiden** en een enorme impuls zou betekenen!	Zie inspraakreactie 25 en paragraaf 2.6.6.4
77	Hierbij mijn reactie op het mobiliteitsplan Utrecht: Dit Plan is er volgens de website op gericht: "dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk voor iedereen". Voor ons echter, betekent het dat de plannen voor: Zuidpoort waaronder het minder toegankelijk maken van de binnenstad en de 30km voor de straten om ons heen, het hier op onze route drukker wordt! Voor ons zou dat betekenen dat de leefbaarheid,	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	veiligheid en luchtkwaliteit nog verder achteruit gaat. Die is nu al niet te best. Dit is in de jaren hiervoor al meerdere malen aangegeven. Daarom vraag ik/wij, de bewoners van Constant Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, een plan, die zorgen voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en groen op W.A. Vultostraat.	
78	Eind november heeft u het conceptplan “Mobiliteitsplan 2040, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen” vrijgegeven voor inspraak. Een mijlpaal voor de stad! ProRail kijkt positief naar dit plan, want hiermee zet de gemeente een ambitieus beeld neer voor een gezonde, bereikbare en leefbare stad. Het spoor speelt in de verdere ontwikkeling van stad en regio Utrecht een belangrijke rol. De afgelopen jaren zijn nieuwe stations gebouwd en sporen, tunnels en bruggen aangelegd. Dit heeft geleid tot een robuust OV-netwerk. In 2019 is deze grote verbouwing afgesloten met de opening van de grootste fietsenstalling ter wereld op Utrecht Centraal. ProRail kijkt daar met trots en plezier op terug. Maar Utrecht is qua mobiliteitsontwikkeling nog niet ‘af’. Na Corona verwachten wij een groei van het aantal treinreizigers in Nederland van ongeveer 30% tot 2030. Met een aantal ingrepen is het spoor in Utrecht hier klaar voor. Verder naar de toekomst zijn verbeteren van stations, het toepassen van nieuwe technologie (zoals ERTMS, ATO en 3kV) en aanpassingen van het netwerk buiten de regio noodzakelijk. Dan kunnen er tot circa twee keer zoveel treinen rijden als nu het geval is In verschillende trajecten heeft ProRail actief meegewerkt aan het toekomstbeeld voor duurzame mobiliteit van stad en regio Utrecht. Voorbeelden zijn het onlangs vastgestelde Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij, de start van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de aankomende Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Voor de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan wil ik u graag twee aandachtspunten meegeven: het knelpunt Utrecht Centraal en de inpassing van een mogelijk nieuw station Koningsweg. Knelpunt Utrecht Centraal Eén van de centrale opgaven in de mobiliteit van de regio is het ‘ontlasten van Utrecht Centraal’ (o.a. pagina 23). Deze opgave is tijdens de Vervolg Pre-Verkenning Multimodale Knoop Utrecht Centraal nader verkend. Hieruit blijkt dat Utrecht Centraal vervoerskundig en modelmatig een complexe knoop is. Maatregelen in het mobiliteitssysteem hebben een direct effect op het functioneren van de knoop en de	Daar zijn we blij mee!

	aanliggende verbindingen, waaronder de inrichting van de 'speciale spaak' Binnenstadsas (hoofdstuk 6.3) en de Merwedelijn zoals die is voorgesteld in de Groeifondspropositie. In de nadere uitwerkingen van het Mobiliteitsplan en in de MIRT Verkenning OV en Wonen vragen wij u om steeds aandacht te houden voor de verschillende vervoer- en verkeersstromen op en rond deze knoop. Op deze manier blijven we zo flexibel mogelijk om verschillende oplossingsrichtingen in beeld te houden, waaronder uitbreidingen van capaciteit op, naar en rondom de Multimodale Knoop Utrecht Centraal. Inpassing station Koningsweg ProRail ondersteunt van harte het conceptuele OV-model van het zogenaamde 'Wiel met Spaken', dat als uitgangspunt en bovenliggend kader van dit Mobiliteitsplan fungeert. Echter, wij zien dat de sprong van model en visie naar concrete maatregelen in dit plan (te) snel wordt gemaakt. In onze optiek moet de visie verder uitgewerkt worden en voorgestelde maatregelen daaraan getoetst worden, integraal en rekening houdend met de effecten daarvan op regionale, landelijke en internationale ambities. Als voorbeeld daarvan zien wij de passages over de inpassing van voorstadstations met een bovenregionale bediening, meer concreet: het mogelijk nieuwe station Lunetten-Koningsweg. De inpassing van een intercitystation vergt niet alleen nog niet voorziene spoorverdubbelingen, maar staat wellicht ook andere (spoorse) ambities op regionaal, nationaal of internationaal niveau in de weg. Denk hierbij aan de breed gedragen wensen voor verkorting van de reistijd tussen Utrecht en Arnhem en het faciliteren van de groei van het internationaal treinverkeer. Het Mobiliteitsplan maakt nu niet duidelijk welke impact deze maatregel in bredere zin heeft en hoe die rijmt met het gekozen OV-model. In de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt station Koningsweg uitgewerkt; ons advies is de brede inzichten uit die Verkenning mee te nemen in het Mobiliteitsplan. De komende tijd blijft ProRail graag actief bijdragen aan de verdere uitwerking van de plannen voor meer duurzame mobiliteit in stad en regio Utrecht, onder andere via het Toekomstbeeld OV en in de samenwerking binnen UNed. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan ben ik graag bereid om een nadere toelichting te geven.	Dat doen we. Waar dat nuttig en nodig is doen we dit gezamenlijk met u. Daar zijn we blij mee! Met dit mobiliteitsplan geven we gewenste verbindingen en bedieningskwaliteit van stations aan. Er is dan ook nog geen sprake van concrete maatregelen, zie ook 2.1. In de MIRT Verkenning OV en Wonen onderzoeken we samen met u hoe een eerste fase van het wiel met spaken model vertaald kan worden naar concrete maatregelen. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd, waarin lokale, regionale, landelijke en internationale ambities worden meegenomen. Wij zien mogelijkheden voor een bedieningsmodel, waarbij een deel van de intercity's bij (Lunetten-)Koningsweg halteert en een deel van de intercity's zonder tussenstop tussen Utrecht en Arnhem rijdt. Het eindproduct van de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt eind 2022 opgeleverd. Tegen die tijd zullen wij bezien hoe we deze uitkomst in ons beleid verankeren. Wij zetten onze huidige en constructieve samenwerking graag voort.
79	Wij willen reageren op uw mobiliteitsplan 2040. Geachte Mevrouw S.Dijksma en Mevrouw L. van Hooijdonk. Wij zullen de enquête niet invullen.	Dank voor uw bijdrage.

	Dat heeft totaal geen zin. 1. De meerderheid van Utrecht wilde totaal gaan demping van de singel. Toch ging dat door. 2. Er is een enquête gehouden over het stationsgebied; de meerderheid wilde laagbouw. Dus alleen HOOGBOUW! 3. Wat een fantastische inbreng van de bevolking! 4. Niet U heeft de macht in Utrecht, maar… er komen zelfs geen trappen naar de perrons vanaf de RABO-brug 5. De huren bij het Merwedekanaal schieten de pand uit; wat hebben wij aan zo'n B&W. 6. De singel is weer hersteld; Kleinere zorgt ervoor, dat de Singel onder Hoog-Catharijne doorgaat. WAT EEN BLAMAGE VOOR DE UTRECHTSE POLITIEK! 7. MEVROUW L van Hooijdonk: wij als ouderen (we zijn bijna 80 jaar) worden door u gedwongen een parkeergarage van ongeveer 4o.ooo€ te kopen, omdat U ouderen vreselijk discrimineert: wij mogen straks voor 15 minuten bezoek ontvangen (DAN is het geld vangen voor de gemeente of de firma's die een parkeergarage beheren). En wij zelf kunnen straks het parkeergeld voor een kwartaal niet meer betalen, Wij worden al ruim 15 jaar niet geïndexeerd; en O wat helpt de gemeente ons. Straks moeten wij onze auto wegdoen, omdat wij u niet meer kunnen betalen. En dan wil de overheid, dat wij zo lang mogelijk thuis blijven wonen en ons maar zien te redden! 8. De rijke mensen die in de binnenstad wonen, worden weggepest. De parkeergarage bij de Springweg moet gesloopt worden. En....dan worden daar (op die vreselijk dure grond) sociale woningen neer gezet. IC). 9. I.p.v. een wet te maken, dat koopwoningen beslist bewoond moeten worden door de eigenaren, worden organisaties en huisjesmelkers niets in de weg gezet. Mevrouw Van Hooidonk: GROEN-LINKS is verworden tot een partij van Autootje pesten; i.p.v. een partij die opkomt voor minderheden, zoals buitenlandse Nederlanders,(en erbij blijven, dat gewoon op de lijst die vreemde extreme vrouw, met hoofddoek (wat een wereldse partij) blijft staan. Want jullie zouden eens discrimineren, i.p.v. ervoor te	

	zorgen, dat er echt integere politici in de kamer komen; en dan horen wij ooit van Groen-links opkomen voor onze pensioenen. 11. Wij hopen op korte termijn antwoord van u te krijgen. 12. Wij zijn vanaf herbezinning lid geweest van de P.P.R. en daarna van Groen-Links. Ik heb zelfs in Maarssen de kar getrokken om de Partij te laten overleven. 13. Maar WIJ zullen nooit meer op uw partij stemmen!	
80	Centraal in het Mobiliteitsplan 2040 staat de ontwikkeling van een fijnmazig fietsnetwerk door de gemeente Utrecht. In de onderbouwing van de Mobiliteitsvisie heb ik de zinvolheid van de ontwikkeling van dit fijnmazig netwerk niet kunnen vaststellen. Het eerder door u opgevoerde argument dat de extra bruggen de nieuwe wijk Merwede moesten ontsluiten is geheel opgaan in de argumentatie dat die extra bruggen noodzakelijk zijn voor het brede fijnmazig netwerk. een vreemde gang van zaken. Er wordt aan de kennelijk grote behoefte van de gemeente dit fijnmazige netwerk voor lopen en fietsen in de stad in te voeren, veel opgeofferd, zo blijkt uit de plannen. Voor de Rivierenwijk betekent het dat er in het Merwedekanaal twee extra bruggen geplaatst worden, te weten in het verlengde van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Deze extra bruggen zullen de leefbaarheid in de Rivierenwijk ernstig aantasten. Een fikse inbreuk op een goed functionerende wijk. Een wijk uit de jaren 30 van de vorige eeuw met smalle straten, die niet gebouwd zijn op het er doorheen voeren van zoveel (brom)fietsers. Door de Waalstraat verplaatst zich ook het in- en uitrijdende autoverkeer van de Rivierenwijk. Hieraan nog eens 8000 fietsers toevoegen zal de situatie zeer verslechteren en leiden tot zeer gevaarlijke situaties. U wilt het fietsverkeer spreiden. Als reden voert u aan dat knelpunten, die ontstaan bij het louter gebruiken van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug voor het fietsverkeer, door de extra bruggen opgelost zullen worden. Echter, deze spreiding lost het probleem van bepaalde knelpunten, zoals bijvoorbeeld op de hoek Rijnlaan en de Balijelaan en het knooppunt bij Albert Heijn en de Croeselaan geenszins op.	Zie inspraakreactie 25 en paragraaf 2.6.6.4

	Tijdens de Zoomsessie met de stad over het Mobiliteitsplan (11 januari 2021) zijn in een subgroep hier ook vragen over gesteld. Een delegatie van bewoners en winkeliers Balijelaan/Rijnlaan vroeg naar de gewenste herinrichting Balijelaan. Deze vraag werd afgedaan met de opmerking dat er geen geld is gereserveerd voor herinrichting van de Balijelaan. Het gevaarlijke knelpunt van de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan is nu al een groot probleem. Dit probleem wordt alleen maar groter wanneer de mensen door de Waalstraat geleid worden. Ik zie hiervoor in uw plannen geen oplossing. **Vraag: Hoe zien de oplossingen voor het knooppunt Balijelaan/Rijnlaan en voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan eruit?** **Vraag: Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein?** **Vraag: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan?** **Betere onderbouwing noodzaak extra bruggen** Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het MerwedeKanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd.. In juni en eind augustus 2019 zijn er door bewoners zelf tellingen gedaan op de Kanaalweg, de Balijebrug en de Socratesbrug. Zij kwamen bij lange na niet aan de tellingen, die u hanteert voor uw prognose van het fietsverkeer; Uw motivatie om tot extra bruggen over het Merwedekanaal te rechtvaardigen, ook niet nadat de Merwedekanaalzone is ontwikkeld, wordt daarmee niet gerechtvaardigd. Veel bewoners en belanghebbenden gaven aan geen extra bruggen te wensen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. De bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat zijn voor Rivierenwijkers een heet hangijzer. Ze betekenen een aantasting van het weinige groen in onze wijk. In het Merwedeplantsoen zullen monumentale bomen worden gekapt..Er zijn al twee woonboten aan de Waalstraat en De Zijldiepstraat verkocht aan de gemeente. Waarschijnlijk zullen er nog meer boten moeten verdwijnen, Rivierenwijk is nogmaals niet gebouwd op een dergelijke vergroting van het aantal (from)fietsers. Het gaat ten koste van de leefbaarheid in de wijk.	

	Ik krijg de indruk dat de Gemeente de aanleg van extra loop/fietsbruggen over het Merwedekanaal willens en wetens gaat realiseren. **Bestaande knelpunten worden niet opgelost** De hoofdfietsroute loopt door de Waalstraat, Zijldiepstraat en Rijnlaan. (pag. 140). In de Waalstraat parkeren auto's aan beide zijden van de weg. Er wordt enorm veel geparkeerd. De weg is schier ondoorgankelijk, De Gertrudisschool met bijhorende kinderopvang en de kinderspeelplaats in het Merwedeplantsoen klagen nu al over het gebrek aan veiligheid in de Waalstraat. De al eerder benoemde zeer gevaarlijke situatie bij de rotonde Waalstraat/Rijnlaan zal vergroot worden. De smalle Zijldiepstraat heeft een onduidelijke verbinding, een knik, naar Hunzestraat en Rijnlaan. Wat levert deze straat op voor de door u geplande fietser? De Rijnlaan heeft aan beide zijden een smal fietspad. Buslijn 1 loopt erdoorheen. Wat is de winst voor de toekomstige fietser? Als je snel naar bijvoorbeeld het Centraal Station wilt, lijkt mij een gang door de Rivierenwijk geen verbetering om daar te komen. Doordat naast gewone fietsers ook doorgaande speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan zeer gevaarlijke kruispunten. Uit diverse richtingen komen al deze fietsers en bromfietsers toch weer uit op de kruising Rijnlaan-Balijelaan, Balijelaan-Croeselaan en Rijnlaan-Socrateslaan. De nieuw aan te leggen bruggen lossen de bestaande knelpunten niet op, maar geven juist extra onveiligheid in de smalle woonstraten van Rivierenwijk. **Vraag: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?** **Vraag: Hoe wordt de problematiek bij de rotonde Waalstraat/Rijnlaan opgelost?** **Vraag: De provincie stelt, bij haar positieve reactie op de plannen in de Merwedekanaalzone, uitdrukkelijk aandacht te schenken aan de knelpunten. Hoe bindend is deze eis van de provincie? Hoe verwerkt u deze eis in de besluitvorming?** **Loop- en fietsafstanden**	

	De afstand tussen de bestaande Socratesbrug en Balijebrug beslaat 1100 meter. Als je in het midden van de toekomstige wijk Merwede woont heb je geen profijt van de extra bruggen voor het bereiken van de winkels in de Rijnlaan. Deze winkels liggen namelijk in het noordelijk deel van de Rijnlaan en de Balijelaan. Hetzelfde geldt voor het bereik van winkelcentrum Goylaan-Hoograven. Je hoeft in beide gevallen niet om te lopen of te fietsen. De extra bruggen bieden geen verlichting in reistijd of afstand. In de plannen voor deMerwedekanaalzone wordt gesproken over allerlei voorzieningen, die daar gaan komen, waaronder winkelvoorzieningen. Men kan zich bedruipen in de eigen wijk Merwede. Het dichtstbijzijnde winkelcentrum Kanaleneiland heeft een divers scala aan winkels. Op een afstand van 600 meter zijn in de toekomstige situatie drie bruggen gesitueerd (de Heijcopstraat, de Waalstraat en ertussen de Balijebrug). Dit betekent een overschrijding van de in het algemeen gehanteerde normen van 400-600 meter tussen 2 bruggen. Van de extra bruggen wordt geëist dat ze de historische schepen uit de Veilinghaven kunnen doorlaten; dat de woonboten eruit en erin kunnen; dat de roeiers er geen hinder van ondervinden; dat er geen hindernissen door gevormd worden in het water. De bruggen moeten beweegbaar zijn. Dit brengt veel onderhoudskosten met zich mee. **Vraag: Hoe zien de toekomstige bruggen eruit?** **Vraag: Hoe zit het met de aan- en aflanding van de extra bruggen?** **Wat voor gevolgen hebben de aan- en aflanding voor de doorgaande fietsroute van de Kanaalweg en voor het groen van het Merwedeplantsoen?** **Vraag: Wie betaalt de toekomstige bruggen?** **Vraag: Wie betaalt het onderhoud van de bruggen?**	

	Voorstel: Investeer de miljoenen, die gereserveerd zijn voor extra bruggen in waalstraat, Zijldiepstraat en Heycopstraat in een verbetering dan wel uitbreiding van de bestaande Socratesbrug en Balijebrug. **Onderzoek naar de bestaande bruggen.** Onderzoek naar uitbreiding en verbetering van bestaande Socratesbrug en Balijebrug is niet gedaan. Wij verzochten de Gemeente al eerder een onafhankelijk en uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden dan wel een uitbreiding van de bestaande bruggen. Dit verzoek is tot op heden niet gehonoreerd. De onlangs opgeleverde Nelson Mandelabrug met fiets uitbreiding is een mooi voorbeeld voor een alternatief.. Met een uitbreiding van de bestaande bruggen houden we de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk in stand. **Vraag: Waarom staat u geen onafhankelijk onderzoek toe naar (een uitbreiding van) de bestaande bruggen?** **Vraag: Hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten van een dergelijk onderzoek? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld?** **Vraag: Waarom is de opzet van de Nelson Mandelabrug niet inzetbaar op de Socratesbrug en Balijebrug?** **Doorgaande fietsroute** De Kanaalweg maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a het Centraal Station. Jaren geleden aangepast met rood asfalt werk en onlangs uitgebreid met een tunnel. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke knelpunten met fietsers met verschillende belangen. De snelfiets hindert de recreatieve fietser en andersom. **Vraag: De Kanaalweg is nu de doorgaande snelle, fietsverbinding naar bijv. CS Utrecht. Waarom geeft u die snelfietsverbinding op door aanlandende extra bruggen over het Merwedekanaal?** **Vraag: Hoe denkt u de gevaarlijke knelpunten te beveiligen?** **Vraag: Wat is het alternatief voor de Kanaalweg?**	

	Monitoringsysteem Ik pleit ervoor de extra bruggen pas aan te leggen wanneer de noodzakelijkheid blijkt. Tot nu toe is die noodzakelijkheid niet bewezen. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten, waarop en hoe op monitoring zal worden uitgevoerd. **Vraag: Hoe en waar is het advies van de commissie MER verwerkt in uw plannen?** **Voorstel: Pas eerst Socratesbrug en Balijebrug aan. Analyseer, na uitvoerige monitoring in 2030-2035, wat er op dat moment nodig blijkt te zijn.** **Hoofdstuk Slim Sturen.** **Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven** Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven **Vraag: Blijft lijn 1 in het OV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?** **Goederenvervoer over water** In het Mobiliteitsplan 2040 schrijft u over een “efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water etc (pag. 32, 60 en 112). Op de verbeelding op pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. **Vraag: Wat is de bedoeling mbt goederenvervoer over water in relatie tot het Merwedekanaal? Hoe gaat dat samen met de bevaarbaarheid voor schepen van en naar de Veilinghaven, de roei- en zeilactiviteiten en het wonen op het water?** In pag. 114 van het Mobiliteitsplan staat: “Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. **Vraag: Blijven deze laad en losplaatsen bestaan nadat de bouw voltooid is?** **Vraag: Welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?** **Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid bij de bouw van Merwedekanaalzone.**	

	Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig. **Vraag: Hoe wordt de regels vastgelegd en hoe is handhaving geregeld?** **Vraag: Hoe worden de funderingspalen bij de bouw van de Merwedekanaalzone geplaatst: via heien of schroeven? Schroeven zou de overlast voor de omgeving verminderen: minder geluid en minder trillingen.** **Vraag: Indien u kiest voor heien, wil ik graag weten waarom die keuze gemaakt wordt?** **Inspraakreactie Concept Parkeervisie** **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. **Vraag: Komen mensen bij invoering van betaald parkeren in de Rivierenwijk in aanmerking voor een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. **Vraag: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat er zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd in Rivierenwijk en Transwijk?** **Fietsparkeernormen** Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fietsparkeren bij Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen,ook voor bezoekers, aan te leggen. **Vraag: Wat doet de gemeente voor de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen? Kunt u ontwikkelaars dwingen om in grote ontwikkelgebieden zoals de**	

	Merwedekanaalzone ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen? Ik neem aan dat de gemeente Utrecht mijn vragen en kritische opmerkingen tot zich zal nemen en mijn vragen zal beantwoorden. Ik verwacht dat dit tot verbeteringen en nieuwe oplossingen zal bijdragen. Laat mijn wijk een prachtwijk blijven.	
81	Met veel belangstelling hebben wij uw Mobiliteitsplan 2040 gelezen. Op die onderwerpen waarvan wij van mening zijn dat zij ook de gemeente Nieuwegein raken, willen wij u graag onze volgende aandachtpunten meegeven. Met een steeds verder stijgende mobiliteitsbehoefte lijkt het voor de stad Utrecht een logische keuze om nadrukkelijker de prioriteit te geven aan de fiets en het openbaar vervoer. Autoverkeer zal echter altijd een belangrijke wijze van verplaatsen blijven, onder andere in de vorm van noodzakelijk economisch verkeer. U geeft aan dat u autoverkeer naar uw stad stimuleert om zo lang mogelijk via de Ring te blijven rijden. Daarin kunnen wij ons vinden voor zover het verkeer van buiten de stad betreft, maar niet voor verkeer dat zowel een herkomst als bestemming in de stad Utrecht heeft. Dergelijk lokaal verkeer belast onnodig de rijkswegen in de regio, en dan met name de A12 en tast daarmee ook direct de bereikbaarheid van Nieuwegein aan. Dat is voor ons een onwenselijke situatie. Ook de aansluiting op de rijkswegen, tevens 'toegangspoorten' voor Nieuwegein, zullen hierdoor verder (over)belast raken en daarmee de bereikbaarheid schaden. Of het verschuiven van de spitsknip Liesbosch naar de Liesboschbrug aan het ontlasten van een van deze 'toegangspoorten' kan bijdragen zonder elders een nieuw knelpunt te veroorzaken, betwijfelen wij. Wij willen dit echter graag samen met u nader onderzoeken. Kortom: de 'draaischijf' van Nederland heeft de rijkswegen broodnodig om het externe en doorgaande verkeer af te wikkelen. Rijkswaterstaat geeft aan dat dit zelfs met de voorgenomen capaciteitsverhogingen op de lange termijn al een lastig te halen doel zal zijn. Reden te meer om niet noodzakelijk autoverkeer hier te voorkomen. Onze ambitie is om dat een regionale inzet te laten zijn, omdat wij vinden dat alleen dan het maximale rendement uit regionale wegenstelsel te behalen is. Wij delen uw zorgen over de belasting van de A12. Tegelijkertijd zien wij dat de ruimteclaim in uw plan voor infrastructurele maatregelen in de A12 zone op	Met het mobiliteitsplan stimuleren we niet dat lokaal verkeer (met herkomst en bestemming binnenin de ring) - via de ring gaat rijden. We kunnen dit echter ook niet verbieden. Verkeer dat dit nu al doet (b.v. tussen Utrecht-Oost en Leidsche Rijn) zal dit waarschijnlijk blijven doen. De inzet op geen groei autoverkeer heeft volgens de uitgevoerde onderbouwing tot gevolg dat er geen extra belasting van het snelwegennet rond Utrecht zal zijn door verkeer in, van en naar Utrecht, inclusief lokaal verkeer. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.8.1 Wij onderzoeken dit graag met u in het bredere kader over de toekomst van de A12-zone in U Ned verband.

	Nieuwegeins gebied buitenproportioneel groot is. De A12 heeft al grote impact in dit stedelijk gebied. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zoals we met elkaar hebben vastgesteld in het kader van het REP-proces. Zeker niet gezien uw ambities om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren. We zien dan ook geen ruimte in de Galecopperzoom voor een regionale weg parallel aan de A12. U geeft aan goederenvervoer over water te willen stimuleren en noemt daarbij ook ons bedrijventerrein De Liesbosch als haven in uw gewenste systeem van stedelijke distributie. De gemeente Nieuwegein wil deze locatie nu nog niet als zodanig aanwijzen. Wij vinden dat distributie via water alleen kans heeft wanneer de mogelijkheden hiervoor in regionaal verband goed wordt onderzocht. Wij willen dit in overleg met onze buurgemeenten doen en nodigen u dan ook uit om daarbij aan te sluiten. Een terechte constatering is dat in Nieuwegein op dit moment al veelvuldig wordt geparkeerd door mensen die geen eindbestemming in Nieuwegein hebben. Dit zorgt voor leefbaarheidsproblemen in onze stad die wij graag opgelost willen zien. Aangezien de gemeente Nieuwegein de grootste pendelrelatie met de stad Utrecht heeft, mag worden aangenomen dat deze mensen veelal doorreizen naar de stad Utrecht. Westraven zien wij echter, gezien de ligging in het stedelijk gebied, als mobiliteitshub met een meer regionale functie die ook een toegevoegde waarde voor Nieuwegein kan bieden. Echter, zien wij deze knoop niet direct een oplossende functie vervullen voor extern regio-verkeer. Parkeervoorzieningen op grotere afstand dienen ons inziens de gehele regio te ontlasten en gecombineerd te worden met goede overstapmogelijkheden (multimodaal) naar diverse bestemmingen in de Utrechtse regio. Wij willen ervoor waken dat parkeerproblemen in de stad uiteindelijk worden 'doorgeschoven' naar de randen van de stad en regio. Wij zien graag dat u zich niet alleen sterk maakt voor het stimuleren van het fietsgebruik in de stad Utrecht, maar ook in de Utrechtse regio. Want met een groeiend aantal fietsbewegingen, dienen deze zo goed mogelijk gespreid te zijn om fietsknelpunten zoveel mogelijk te voorkomen, ook binnen de stad Utrecht. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat regionale fietsroutes zo goed en logisch mogelijk zijn	In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Bij voorkeur lossen we het mobiliteitsvraagstuk op zonder extra autocapaciteit. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht. Zie ook paragraaf 2.8.3 Wij sluiten graag aan bij dit overleg. Wij zien Westraven vooral als een parkeren op afstand locatie voor bewoners van Utrecht (o.a. Merwedekanaalzone) en de A12-zone. Met de ontwikkeling van een regionaal P+R-netwerk inclusief goed voor- en transport via het Wiel met Spaken en het regionaal fietsnetwerk beogen wij ook om parkeeroverlast in buurgemeenten te voorkomen. Wij willen de uitwerking van dit P+R-netwerk graag met u in regionaal verband onderzoeken (U Ned). Zie ook paragraaf 2.9. Onze inzet is niet alleen het stimuleren van fietsgebruik in de stad, maar juist ook op regionale schaal, aangezien veel verplaatsingen van en naar Utrecht juist vanuit de regio komen. Het hoofdfietsnetwerk in de Utrecht sluit daarom goed aan op het regionale fietsnetwerk. Zie ook de regionale fietsnetwerkkaart in hoofdstuk 6.2 in het mobiliteitsplan. Daar zijn we blij mee.

	aangesloten op de hoofd-fietsroutes in de stad. Om het fietsgebruik tussen Utrecht en Nieuwegein te vergroten zullen we hierin samen moeten optrekken. We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. In samenhang met voornamelijk de eerdergenoemde aspecten als het optimaal benutten van het (regionale) wegenstelsel, parkeren op afstand en een fijnmazig fietsnetwerk, zien wij dit eveneens als een grote kans om de 'draaischijf' voor de langere termijn draaiende te houden. Wel willen wij daarbij benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding, en er geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Wij willen bij de uitwerking van het tracédeel Westraven-Lunetten/Koningsweg, en dan met name het gedeelte parallel aan de A12, betrokken worden. Hetzelfde verzoek geldt voor de uitwerking van de versnelling van het tramtracé Nieuwegein City-Utrecht CS (een van de spaken). Verder gaan wij ervan uit dat u, daar waar (de uitwerking van) uw ambities de gemeente Nieuwegein raken, daarover nader met ons in gesprek zult gaan. Tot slot wensen wij u veel succes bij de verdere afronding van uw mobiliteitsplan.	Wij willen graag de uitwerking van het Wiel met Spaken met u in regionaal verband verder onderzoeken (U Ned/ MIRT Verkenning OV en Wonen en gebiedsonderzoek A12 zone). Een overstap voor reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht Sciencepark vinden wij ook ongewenst, maar mogelijk wel acceptabel als dit noodzakelijk is om de totale OV-kwaliteit te verbeteren. Uiteraard. Wij zetten graag onze constructieve samenwerking voort.
82	Ik mail in verband met het verkeersproject van de toekomstige Zuidpoort. In het huidige plan zijn verschillende scenario's uitgewerkt. Er is hierbij ook rekening gehouden met het effect op de omgeving. Een uitzondering hierop is dat er geen rekening gehouden is met effecten op de route Briljantlaan - W.A. Vultostraat en Constant Erzeijstraat. Het is te verwachten dat de huidige plannen zullen leiden tot een sterke toename van de hoeveelheid verkeer dat deze route neemt, samen met een verslechtering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in Hoograven. De verkeersdruk op deze route is op dit moment al erg hoog en het oversteken van de weg is soms lastig en gevaarlijk, zeker voor kinderen. Er wordt namelijk vaak hard gereden en er zijn geen zebrapaden of drempels, zelfs niet bij basisschool St. Jan de Doper. Het zware verkeer dat deze route neemt zorgt daarnaast ook nog voor schade aan de omliggende (vaak oude) huizen. Kortom, ik hoop dat het uiteindelijke plan voor de Zuidpoort beter rekening zal houden met de gevolgen voor de wijk Hoograven dan nu het geval is.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

83	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. **<u>Concept Mobiliteitsplan 2040:</u>** Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: “het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)”. Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen. **<u>Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:</u>** De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatiekeuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. **<u>Sfeerbeeld Niftarlakepark:</u>**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiliteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonderheden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik eraan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene/blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af bij Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. **<u>Ecologische verbindingszone en groen:</u>** De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden. De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere vogels en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels. Ik heb daar zelfs een ringslang gespot.	

	Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). **Recreatie en beleving Vecht:** Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. En veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets-/ scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu, lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk, een druk gebruikt fietspad en een fietsbrug te plaatsen. **(Verkeers-)veiligheid:** Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke	

	bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er ontstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandelpad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvloers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. Naast de verkeersveiligheid koppelt koppelt de brug 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de parken aan beide kanten. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staat beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een han **<u>Infrastructuur:</u>** Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel	

	de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het meest logische is. Recent is veel geïnvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Neem daarbij in acht dat de J.M. de Muinck de Keizerbrug op nog geen 500m afstand ligt van de voorgenomen brug over de Vecht. De tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden is maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel t.o.v. alle negatieve gevolgen die het met zich mee zal brengen rechtvaardigt. Het zou logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizerbrug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verbeteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren. **<u>Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn zoals eerder aangegeven al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch	

	noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
84	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Volgens de website is dit plan er op gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Echter, de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename aan (de door versmalling van 't Goylaan toch al verhoogde) verkeersdruk op de Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Wij maken ons hier veel zorgen over. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Wij zien die dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
85	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik woon aan de W.A.Vultostraat en begrijp dat er plannen worden ontwikkeld voor de Zuidpoort en 'T Goy, en dat (opnieuw) de consequenties voor de route briljantlaan-vultostraat-constant erzeijstraat over het hoofd worden gezien. We weten inmiddels uit de afgelopen jaren dat verkeersmaatregelen een direct effect hebben op de verkeersdrukte en leefkwaliteit langs deze straten. Ik wil dan ook dat voor de route Briljantlaan - Vultostraat - Erzeystraat een plan wordt gemaakt voor de verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
86	**Aandacht voor de route Briljantlaan- W.A.Vultostraat-Constant Erzeijstraat** In het mobiliteitsplan 2040 lees ik prachtige plannen over het verkeersluw maken van de Utrechtse binnenstad, plannen die ik van harte toejuich.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Ik lees dat het doel van het mobiliteitsplan 2040 is '...***dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen*...'** Helaas zal dat doel met deze plannen niet behaald worden, en zeker niet voor iedereen. Zo zullen alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat – Vultostraat – Briljantlaan. **<u>Een plan voor de route Briljantlaan- Vultostraat-Erzeijstraat ontbreekt</u>** Tot mijn verbijstering ontbreekt een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit voor deze route, en dat terwijl het een belangrijke verbindingsweg naar het centrum moet blijven. **Verkeersluw maken Ledig erf** Met betrekking tot het verkeersluw maken van het Ledig Erf worden 6 varianten geschetst. In geen van deze varianten wordt benoemd wat daarvan de (negatieve) effecten zullen zijn op de route Briljantlaan–Vultostraat- Erzeijstraat. Waar in andere straten gekeken wordt naar het verbeteren van de leefbaarheid (o.a. Vondellaan, Albatrostrstaat, Jutfaseweg) zijn voor deze straten helemaal geen plannen gemaakt. **Wat kunnen we voor de route Briljantlaan-Vultostraat-Erzeijstraat verwachten?** • In bijna alle geschetste varianten zal de verkeersdruk in onze straten (fors) toenemen. Dit kan oplopen tot wel 40%. Terwijl er nu al 10.000 auto's per dag door deze straten rijden. • Deze route ligt tussen twee projecten (Zuidpoort en 't Goylaan) en in beide projecten is er niet gekeken naar de consequenties van deze projecten voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit van deze route. '*Verkeerstechnisch kan de route het aan'* zo werd ons verteld.	

	• In de plannen wordt de Jutfaseweg afgesloten voor doorgaand verkeer van- en naar de Vondellaan en zal de route Briljantlaan - Vultostraat - Erzeijstraat de enige verbindingsweg van- en naar het centrum blijven. Dit betekent dat ook het vrachtverkeer op deze route zal toenemen. • Waar in de toekomst de snelheid in alle straten in de omliggende wijken wordt teruggebracht naar 30 km (zie mobiliteitsplan 2040) zal deze route een doorgaande 50 km weg blijven. Zonder goede plannen is te verwachten dat het overtreden van deze maximum snelheid zal toenemen, nog veelvuldiger dan nu al het geval is. **Negatieve effecten op de leefbaarheid** • **Toename verkeersonveiligheid** De verkeersveiligheid, die nu al onder druk staat, zal nog verder afnemen. Met name de veiligheid van overstekende kinderen bij basisschool en BSO St. Jan de Doper en senioren naar het gezondheidscentrum en wooncentrum Nieuw Plettenburgh. **Verdere afname luchtkwaliteit** • De stikstofwaarde in de Constant Erzeijstraat bedroeg in 2019 **76** (microgram/m3) terwijl de grenswaarde (toegestane concentratie) voor stikstof **40** (microgram/m3) is. **Toename geluidsoverlast** • Zowel door de toename van het aantal auto's als door meer stilstaand en optrekkend verkeer. **Toename kans op schade** • De trillingen veroorzaakt door zwaar (vracht)verkeer zullen toenemen. Op dit moment is er al sprake van schade in huizen in de W.A.Vultostraat.	

	De funderingen van veel woningen dateren uit de jaren 30 en zijn niet berekend op toenemende verkeersstromen. Ik vermoed dat deze belangrijke verbindingsweg aan uw aandacht is ontsnapt. Ik vertrouw erop dat u ervoor gaat zorgen dat ook voor de route Briljantlaan-Vultostraat -Erzeijstraat een plan gemaakt wordt binnen het mobiliteitsplan 2040 zodat dat ook in de toekomst onze straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen...'	
87	Voor de derde keer moeten de bewoners van de Vechtdijk en omstreken in verweer komen tegen een nieuwe brug over de Vecht! Waar geen behoefte aan is. - Een brug die precies tussen twee goed begaanbare bruggen komt te liggen. Op een afstand van iets meer dan 500 meter! - Voor een fiets route die doodloopt in de woonwijk Overvecht. - Een brug die een gevaarlijke situatie creëert op de Vechtdijk. - Een brug die het pittoreske landschap rondom de vecht gaat vervuilen. Zoals het nieuw aangelegde park de Vechtzoom. - Zoals de prachtig op nieuw aangelegde Vechtdijk met zijn historische panden. - Bovendien valt de keuze op een bocht in de rivier tevens het breedste en mooiste stuk. - Wat gebeurd er met de woonboten die daar liggen? - Hoe gaat het verder met het scheepvaart verkeer op de druk bevaren vecht? Worden er plekken aangelegd om af te meren. - Is er rekening gehouden met het risico van ongelukken op het water. - Is er rekening gehouden met de overlast voor de woonboot bewoners. - Waarom nutteloos veel geld uitgeven voor iets wat echt niet nodig is! - Er ligt blijkbaar al jaren een notitie bij ambtenaren die nog nooit ter plaatse zijn geweest en in ieder geval ook geen navraag hebben gedaan. Even iets over mijzelf, ik ben een enthousiaste fietser. Ik doe alles op de fiets zo'n 8000 km per jaar en zal waarschijnlijk nooit gebruik maken van deze brug omdat het geen logische verbinding is.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
88	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

89	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
90	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
91	Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 en maken graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren. Enkele algemene opmerkingen Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat u besloten hebt om uw mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 met plan horizon 2025 te actualiseren tot voorliggend Mobiliteitsplan met planhorizon 2040. De voorbijgaande jaren is steeds duidelijker geworden welke opgaven de schaalsprong van stad en regio richting 2040 met zich meebrengt. Binnen U Ned-verband hebben wij samen met het Rijk en regiopartners hier de afgelopen tijd belangrijke stappen in gezet. Het gezamenlijke Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is hiervan het tastbare resultaat. Met het Mobiliteitsplan 2040 geeft u vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. Dit biedt duidelijkheid aan de samenwerkingspartners. Als regiopartners streven wij ernaar de groeiopgave zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden. Op deze manier kunnen we natuurwaarden en cultuurhistorische structuren zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoveel mogelijk ontzien en waar mogelijk zelfs versterken. In uw Mobiliteitsplan hanteert u een heldere strategie om de (mobiliteits)groei van de stad in goede banen te leiden. Het plan probeert duidelijk te maken welke prioriteiten er gesteld worden en waar lastige afwegingen gemaakt moeten worden. Gezien het feit dat de groeiopgave grotendeels plaatsvindt in de bestaande stad en de beschikbare ruimte beperkt is vinden wij uw focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een logische keuze. Wij onderschrijven uw uitgangspunt 'gezond stedelijk leven voor iedereen' van harte en werken graag met u samen om het thema gezondheid bij verdere planvorming concreet handen en voeten te geven.	Daar zijn we blij mee! Daar zijn we blij mee! Daar zijn we blij mee! Wij zijn ons ervan bewust dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effect hebben op regionale schaal. Mede om deze reden hebben we u en de u10 intensief bij dit

	Wij willen wel benadrukken dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effecten (kunnen) hebben op regionale schaal. Naar onze mening is hiervoor in het Mobiliteitsplan niet altijd voldoende aandacht. Wij vragen u daarom om bij plan- en besluitvorming voor de verschillende vervoerwijzen ook nadrukkelijk het regionale perspectief in het oog te houden. Hiermee bedoelen wij de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio en de bereikbaarheid van de regio als geheel. Kunt u aangeven op welke wijze u dit aspect bij uw afwegingen omtrent mobiliteitsmaatregelen in de stad meeneemt en hoe u de regionale partners hierbij wilt betrekken? Evenals het Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is voorliggend Mobiliteitsplan tot stand gekomen in een turbulente tijd. Het coronavirus heeft grote effecten gehad op het mobiliteitsgedrag in het afgelopen jaar. Het is goed dat u hier in het Mobiliteitsplan oog voor heeft. Het blijft lastig te voorspellen welke blijvende effecten het virus op het gedrag van mensen zal hebben en welke ruimtelijke en mobiliteitseffecten dat met zich meebrengt. Enerzijds is duidelijk geworden dat de technologische vooruitgang het voor velen mogelijk maakt om thuis te werken of onderwijs te volgen. Hiermee kunnen vele reisbewegingen worden voorkomen, met name tijdens de spits. Anderzijds blijven direct onderling contact (op de werkvloer, op school of universiteit) en het buitenshuis ondernemen van activiteiten zoals winkelen en uitgaan primaire menselijke behoeftes. Het gebruik van openbaar vervoer heeft forse klappen opgelopen en het is nog ongewis of, en zo ja, wanneer het weer op het niveau van voor de coronacrisis kan functioneren en de gewenste doorgroei van het netwerk kan plaatsvinden. In dit kader is het zaak om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden en waar nodig gezamenlijk bij te sturen of te anticiperen op een ontwikkelingen die niet in lijn zijn met de door u veronderstelde gedragsveranderingen. Dit geldt uiteraard ook voor eventuele andere ontwikkelingen die leiden tot een toe- of afname van het aantal verplaatsingen, dan wel verschuivingen in verplaatsingspatronen. Specifieke aandachtspunten In de aanloop naar totstandkoming van uw Mobiliteitsplan heeft er al op diverse momenten contact tussen gemeente en provincie plaatsgevonden. Hierbij hebben wij ook aangegeven op welke specifieke punten wij het Mobiliteitsplan zouden toetsen. Hierbij gaat het om de volgende onderwerpen:	mobiliteitsplan betrokken. Ook hebben we de regionale effecten op verschillende plekken in het plan expliciet benoemd. Regionale effecten wegen we bij onze plan- en besluitvorming nadrukkelijk mee. De meeste grootschalige mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we gezamenlijk met onze regionale partners in het programma U Ned. De bereikbaarheid van de regio als geheel is daarbij 1 van de hoofddoelstellingen. Bij stedelijke projecten met regionale effecten wordt u altijd tenminste als belanghebbende geconsulteerd. Dat geldt ook voor onze andere (regionale) partners. Dat zijn we met u eens. In de Utrecht monitor werken we al goed samen en delen we informatie over de mobiliteitsontwikkelingen in stad en regio. We gaan graag met u in gesprek om de mogelijkheden voor gezamenlijke monitoring en (bij)sturing verder te bespreken.

	1. Consequenties voor het OV-netwerk (exploitatie) 2. Consequenties voor de doorstroming van het OV (netwerkkwaliteit) 3. Consequenties voor fiets a. Koppeling met regionale (snel)fietsroutes b. Evt. conflicten doorstroming fiets versus doorstroming OV 4. Doorstroming op de Ring Utrecht en aansluitingen en provinciale wegen rondom de stad 5. Bereikbaarheid stad per auto a. "noodzakelijk" autoverkeer dat de stad in moet b. overstap auto op OV/fiets nabij stad of verder in regio/parkeren op afstand 6. Koppeling met het gezamenlijke proces en de inhoud van U Ned en bijbehorende onderzoeken/trajecten Hieronder zullen wij concreet op deze onderwerpen ingaan. Openbaar vervoer (punt 1 en 2) Ten aanzien van het openbaar vervoer bevat uw Mobiliteitsplan veel herkenbare punten voor ons. Dit is logisch gezien het feit dat gemeente en provincie in toenemende mate de samenwerking weten te vinden op dit onderwerp. Dit onder erkenning van elkaars verschillende rollen en verantwoordelijkheden: de stad primair in de rol van wegbeheerder en verantwoordelijk voor leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de provincie in de rol van OV-autoriteit met wettelijke taken (Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaal spoor) en verantwoordelijk voor regionale bereikbaarheid. Ook herkennen we bij een mobiliteitsplan dat loopt tot 2040 de spanning tussen abstracter weergegeven ambities en voornemens versus de nog niet uitgewerkte concretisering daarvan. Toch willen wij op een aantal punten rond openbaar vervoer een aantal opmerkingen maken en vragen ter nadere verduidelijking en onderbouwing aan u voorleggen. Dit doen we vanuit dat besef dat we elkaar moeten weten te vinden om er een gezamenlijk succes van te maken, ieder vanuit eigen (wettelijke) taken, verantwoordelijkheden en mogelijkheden. Aan de slag met het OV netwerk In uw Mobiliteitsplan heeft u een aantal ambities verwoord voor het openbaar vervoer. Een aantal daarvan is gebaseerd op of gerelateerd aan eerdere gezamenlijke afspraken, een aantal echter ook niet. Deze ambities hebben gevolgen voor de exploitatie. De effecten zijn niet alleen financieel van aard maar raken ook de reistijd	Daar zijn we blij mee! Naast onze formele verantwoordelijkheid als wegbeheerder hebben wij een groot belang om het OV voor onze inwoners en reizigers zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Door een goede en betrouwbare doorstroming, zo min mogelijk overstappen en – als er toch overgestapt moet worden- aantrekkelijke overstappen. Daarnaast spelen ook aspecten als (sociale) veiligheid, toegankelijkheid, comfort en beleving een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze.

	van de bijna 200.000 bestaande reizigers in en rondom Utrecht (pre-corona). Zoals u weet is dit aspect voor de provincie als OV-autoriteit cruciaal. Kunt u aangeven op welke wijze de OV-reistijden tussen stad en regio concurrerend en aantrekkelijk blijven om zo een bijdrage te leveren aan de gewenste mobiliteitstransitie? Daarbij vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de OV-ring. Daarnaast zijn wij benieuwd welke mogelijkheden u ziet voor cofinanciering van de exploitatiekosten die horen bij deze ambities. Denk daarbij aan de relatie met betaald parkeren en/of andere gemeentelijke instrumenten. Verder willen wij u wijzen op het Netwerkperspectief Openbaar Vervoer dat wij later dit jaar zullen vaststellen. Hierin worden de hoofdkeuzes voor de verdere ontwikkeling van OV-netwerk uitgewerkt. Graag gaan wij komend jaar met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen de ambities van de gemeente en de inhoud van ons netwerkperspectief. Financiële uitwerking van investeringen Uw Mobiliteitsplan vraagt forse investeringen, volgens uw opgave zo'n 2,5 tot 4 miljard euro tot 2040. Een groot deel van deze investeringen zal het openbaar vervoer betreffen. U geeft aan tot die tijd in uw eigen mobiliteitsprogramma 333 miljoen euro vrij besteedbaar te hebben en dat u jaarlijks bij de gemeentelijke voorjaarsnota om nieuwe middelen zal verzoeken wanneer daar aanleiding toe is. Tussen beide bedragen zit een groot verschil. U geeft aan dat significante overheidsfondsen nodig zijn om de ambities uit uw Mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. In dat kader missen wij dan ook een fasering of prioritering. Hoe ziet u de verdere financiële uitwerking en onderbouwing voor u en op welke wijze wilt u de partners hierbij betrekken? Belang van snelheid Als het gaat over de kwaliteit van het OV-systeem lijkt de focus binnen uw Mobiliteitsplan vooral op betrouwbaarheid te liggen. Maar voor een goed functionerend OV-systeem is ook snelheid van groot belang. In het algemeen leiden snellere OV-lijnen tot meer reizigers en lagere exploitatiekosten. Snelheid is daarom	Hier hebben wij nadrukkelijk aandacht voor, bijvoorbeeld in onze gezamenlijke studie Versnellen OV in Utrecht. Wij zien vooralsnog geen mogelijkheden om bij te dragen aan de exploitatiekosten van het OV, maar gaan graag met u in gesprek over gezamenlijke financiering van onze opgaven. Wij zijn daar graag toe bereid. Wij stellen voor om de financiële uitwerking en onderbouwing de komende periode onder het programma U Ned uit te werken. Bijvoorbeeld door (her) inrichting van wegen, zodanig dat OV-routes in de voorrang liggen, aparte OV-infrastructuur waar nodig en de toepassing van iVRI`s. (slimme verkeerslichten). Ook het gedeeltelijk overslaan van haltes of het gebruik van de snelweg als wielverbinding (met bijbehorend materieel) zijn mogelijkheden om de “netto”- snelheid van het OV te vergroten.

	een sleutelaspect voor de provincie om de exploitatie van het openbaar vervoer ook op langere termijn aantrekkelijk en betaalbaar te kunnen houden. Welke mogelijkheden ziet u om ook juist de snelheid van het openbaar vervoer in de stad Utrecht te vergroten? Daarnaast zijn wij benieuwd naar hoe u de ambities om de kwaliteit van het OV-netwerk te verbeteren gestalte wilt geven in concrete plannen en de fasering. Bent u voornemens hiervoor een uitvoeringsprogramma op te stellen en welke relatie ziet u hierbij met het netwerkperspectief van de provincie? Graag willen we samen met u bekijken welke fasering ten aanzien van te nemen doorstromingsmogelijkheden mogelijk en wenselijk is. Lastige keuzes Wij begrijpen dat u als wegbeheerder en verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte soms lastige afwegingen moet maken. De binnenstadsas is hier een sprekend voorbeeld van, hetzelfde geldt voor de inrichting van het Stationsgebied en het Utrecht Science Park. Ten aanzien van (de haalbaarheid van) de ambities, uitgangspunten en oplossingsrichtingen hebben wij nog diverse vragen, sommige fundamenteel, sommige meer praktisch van aard. Wij willen daarom graag met u in gesprek blijven om deze opgaven goed met elkaar uit te diepen. Mooie voorbeelden van het gezamenlijk uitdiepen zijn de lopende onderzoeken naar OV in de binnenstad en de uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest. In deze onderzoeken komen ook andere oplossingen aan bod dan opgenomen in uw plan, zoals ondergrondse OV-oplossingen en een tram door de binnenstad. Wij vragen u om in uw plan voldoende flexibiliteit te bouwen om ruimte te geven aan de uitkomsten van deze lopende studies. Sowieso is flexibiliteit in deze sterk veranderende mobiliteitswereld noodzakelijk. Daarnaast valt ons in meer algemene zin op dat bij de afweging tussen verschillende vervoerwijzen en/of netwerken vooral naar een invulling op maaiveld wordt gezocht. Zou het gegeven de ambities en opgaven niet logischer zijn om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen? Graag vernemen wij van u hoe u hier tegenaan kijkt. Tram als instrument U beschouwt de tram als belangrijk instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke gebieden in de stad. U noemt vervolgens een aantal	Wij stemmen dit graag op korte termijn met u af. Het netwerkperspectief is een belangrijke bouwsteen voor een eventueel uitvoeringsprogramma. Wij zijn daar graag toe bereid. Dit hebben wij gedaan, door de passage ten aanzien van de binnenstadsas aan te passen. De lijnen in de netwerkkaarten zijn gewenste verbindingen. De tracékeuze, inclusief de keuze voor maaiveld of de hoogte/diepte in maakt geen onderdeel uit van dit mobiliteitsplan. Wij staan open voor ongelijkvloerse oplossingen, maar zien hierin ook nadelen, zoals ingewikkelde inpassen, hoge kosten en barrierewerking. Per locatie zal integraal gewogen moeten worden wat de beste oplossing is. Wij zijn daar graag toe bereid.

	concrete nieuwe of verlegde tramverbindingen die naar uw mening nodig zijn de groei van de stad mogelijk te maken. Bij de afweging hieromtrent spelen echter niet alleen de kosten (investeringen, exploitatie, beheer en onderhoud) een rol maar ook de mogelijkheden tot ruimtelijke inpassing. De tram vergt nu eenmaal andere eisen aan infrastructuur dan de bus, bijvoorbeeld daar waar het gaat om noodzakelijke ruimte voor horizontale en verticale bogen. Deze dienen veel ruimer te zijn dan voor de bus. Of het mogelijk zal zijn om het tramnetw erk zoals u dat voor ogen hebt voor 2040 te realiseren is dus niet alleen een vervoerkundige en financiële, maar ook ruimtelijke opgave. Het is van belang om met elkaar de ervaringen van recente aanleg van tram infrastructuur nog eens goed te bekijken. In dit kader vinden we het ook van belang om voor de belangrijkste en drukste verbindingen ook oog te houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. Zoals u terecht aangeeft groeien tram- en hoogwaardige bussystemen steeds meer naar elkaar toe. Hierdoor zouden verschillen in uitstraling, comfort en vervoercapaciteit tussen tram en bus gro tendeels weg kunnen vallen. Techniek zien wij dan ook nadrukkelijk als middel en niet als doel voor de verdere ontw ikkeling van het provinciale OV-netwerk. Los van de keuze voor tram en/of bus geldt dat de realisatie van traminfrastructuur veel tijd vergt. Dat betekent dat de komende 10 tot 15 jaar de bus een hoofdrol in het Utrechtse openbaar vervoer heeft. In deze tijdshorizon zijn dan ook robuuste busvoorz ieningen nodig om de groeiende en verschuivende vervoerv raag excellent te kunnen faciliteren. Dit is voor ons essentieel bij de uitwerking die u gaat geven aan uw mobiliteitsplan. Temeer daar dit in de afgelopen jaren op belangrijke corridors in praktijksituaties soms lastig was. Autonome voertuigen Ten aanzien van de inzet van autonome voertuigen hebben wij vooralsnog bescheiden verwachtingen. Menging van autonome voertuigen op HOV-banen met het overige openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten zal, zeker de komende decennia, erg lastig zijn. In hoeverre het mogelijk zal zijn om in de (verre) toekomst met onbemande bussen en/of trams te rijden in de stad is nog de vraag. Bij de inzet van kleinere automatische systemen op afroep is er relatief veel buffer-/opstelcapaciteit nodig. Het is van belang hiervoor voldoende ruimte te reserveren.	Dat zijn wij met u eens. Uitstraling, inpassing/ impact op de omgeving zijn vanuit de gemeente ook belangrijke overwegingen om mee te nemen ten aanzien van deze doorontwikkeling. Graag werken we in het kader van het netwerkperspectief met u uit wat wij gezamenlijk verstaan onder robuuste busvoorzieningen en het excellent faciliteren van de vervoervraag. Door een afstand van 400 meter in plaats van 600 meter te hanteren krijgen we een scherper beeld van de gebieden die mogelijk minder goed per regulier OV bereikbaar zijn en mogelijk kansrijk(er) voor aanvullend OV en/of deelmobiliteit. Daarbij geven we aan dat aanvullend OV en deelmobiliteit voor

	Richtlijnen en verantwoordelijkheden U stelt dat wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer binnen een loopafstand van 400 meter ontbreekt de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang is. Als provincie hanteren wij loopafstanden van maximaal 600 meter hemelsbreed momenteel als richtlijn. Kunt u aangeven waarom u uitgaat van 400 meter? En als het gaat om het aanbieden van alternatieven, wie is daarvoor in uw ogen verantwoordelijk? Een dergelijke "harde" uitspraak leidt namelijk tot fors hogere exploitatiekosten, hetzij bij de gemeente, hetzij bij de provincie. Fiets (punt 3) Ten aanzien van de fiets onderschrijven we uw ambities voor een schaalsprong met aandacht voor het routenetwerk, stallingsvoorzieningen en de rol van de fiets in de keten. Graag werken wij met u samen aan het faciliteren van deze schaalsprong, bijvoorbeeld waar het om de totstandkoming van de (provinciale) snelfietsroutes gaat en de aansluiting hiervan op het stedelijk netwerk. In dat kader willen we u erop attent maken dat wij besloten hebben om, aanvullend op de routes die op de kaartbeelden in paragraaf 6.2 van uw Mobiliteitsplan zijn weergegeven, de mogelijkheden voor een snelfietsroute tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein te verkennen. Naar onze mening komt de beoogde schaalsprong nog niet helemaal goed uit de verf in het Afwegingskader dat u in paragraaf 9.1 beschrijft. Zo wordt bij stap 3 (Netwerken op orde) wel de vraag gesteld of specifiek de routes om de binnenstad heen worden versterkt (punt J) maar niet of het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt. Een soortgelijke vraag wordt wel gesteld ten aanzien van het OV (punt M 'Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?') Wat de kruisingen tussen routes en vervoerwijzen betreft lijkt u alleen voor ongelijkvloerse oplossingen te kiezen wanneer de frequentie van trams (te) hoog wordt. Wij kunnen ons echter voorstellen dat wanneer de (door)fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend autoverkeer of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor de fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt u hier tegenaan?	die gebieden van belang zijn, maar doen wij geen “harde” uitspraak over he precieze aanbod. Wij zijn daar graag toe bereid. Waar zijn wij blij om. Op basis van andere inspraakreacties hebben we ervoor gekozen om in onze fietskaart geen onderscheid meer te maken tussen het hoofdfietsnetwerk en de provinciale snelfietsroutes. Reden daarvoor is dat we momenteel de tracékeuzes, inpassing en andere eisen aan deze routes nog onderzoeken. We hebben een extra vraag opgenomen in het afwegingskader te weten: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?” Dat zijn we met u eens. Nader onderzoek moet uitwijzen of (een deel van) deze strategie haalbaar blijkt. Dit nader onderzoek voeren wij gezamenlijk uit in de Mobiliteitsstrategie van het programma U Ned.

	Doorstroming Ring Utrecht (punt 4) U wilt samen met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten ervoor zorgen dat de Ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate doorstroomt. Hiervoor zet u onder andere in op het doseren van het verkeer op de toeleidende routes van de Ring. Dit doseren zou moeten plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving ontstaat en geen logische alternatieve routes zijn. Gegeven de dichtheid van het regionale wegennet en de druk hierop vragen wij ons af of dit wel een haalbare strategie is. Zo ontstaan er bijvoorbeeld op routes waar het openbaar vervoer niet over eigen voorzieningen beschikt risico's voor vertragingen. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de beoogde nieuwe re_gionale P+R's die de functie van de huidige P+R's langs de Ring moeten overnemen in het geding komen. Bereikbaarheid stad per auto (punt 5) Gegeven de groei van de stad en beperkte beschikbare ruimte begrijpen wij de wens en inzet om de groei van het autoverkeer in de stad te beperken. In dat kader vinden wij het echter wel opvallend dat u enigszins terughoudend lijkt te zijn met de inzet van betaald parkeren als mobiliteitsinstrument. U kiest ervoor om betaald parkeren in te voeren in buurten rondom ruimtelijke ontwikkelingsgebieden met een lage parkeernorm (zoals de Merwedekanaalzone) maar de invoering elders in de stad te laten plaatsvinden op basis van draagvlakmetingen. Daarnaast geeft u aan een voorstander te zijn van het beprijzen van autoverkeer. Betaald parkeren kan een uiterst effectief instrument zijn om de verkeersdruk in de stad te verminderen, de Ring Utrecht draaiende te houden, de overstap op andere vervoerwijzen te stimuleren en ruimte te scheppen voor herinrichting van de openbare ruimte. In dat opzicht zou een actieve(re), gefaseerde invoering van betaald parkeren in onze ogen logischer zijn. Kunt u aangeven waarom u niet voor een actievere houding ten aanzien van betaald parkeren kiest? Ten aanzien van het beprijzen van autoverkeer willen wij benadrukken dat dit een instrument is dat ten minste regionaal verkend en ingevoerd moet worden om ongewenste effecten op regionaal niveau te voorkomen. Zoals uzelf ook al aangeeft moet is dit een onderwerp	Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom ons inziens met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoorgerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het mijden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van. Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners. Wij zien een grote rol weggelegd voor de multimodale reis, zowel in de stad als in de regio. In de stad willen we geen groei van het autoverkeer. Dat kunnen we bereiken door zowel P+R aan de ring (zodat bewoners minder de stad inrijden) en P+R in

	dat in U Ned-verband opgepakt moet worden, onder meer in de gezamenlijk op te stellen mobiliteitsstrategie 2040. Op het gebied van parkeren zijn wij binnen U Ned-verband ook met elkaar in gesprek over het ontwikkelen van een Regionale Parkeerstrategie. Bezoekers van de stad wilt u in toenemende mate verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Locaties voor P+R zouden niet langer langs de Ring maar meer in de regio moeten worden gesitueerd. Deze P+R's zouden in tegenstelling tot huidige voorzieningen zoals Westraven en Utrecht Science Park niet op grondgebied van de gemeente Utrecht zijn gelegen. Vaak zijn hoogwaardige OV-verbindingen niet aanwezig, althans niet naar alle beoogde bestemmingsgebieden in de stad: de afstanden zijn lang, er is (nog) geen infrastructuur beschikbaar en er is geen noemenswaardige tegenspits of voldoende bezetting om in de daluren of weekenden te rijden. Ziet u voor zichzelf ook specifieke rollen weggelegd bij de totstandkoming van deze P+R's en/of de exploitatie hiervan? En wat is uw visie op de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen tussen de P+R's en de bestemmingen in de stad? De huidige P+R's langs de Ring Utrecht wilt u gaan gebruiken om de parkeerbehoefte van bewoners van de stad die niet in hun eigen wijk of buurt kunnen parkeren op te vangen. Deze P+R's zijn echter gelegen in beoogde ontwikkelgebieden van de stad zoals de A 12-Zone. Hoe ziet u het opvangen van parkeren uit andere delen van de stad in relatie tot de ontwikkeling van deze gebieden zelf? U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A 12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijd route in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A 12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken? U Ned en andere processen (punt 6) Zoals wij aan het begin van de brief al opmerkten geeft u met dit Mobiliteitsplan 2040 vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. U legt ook een nadrukkelijk en logisch verband met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Met het document 'Op weg naar de RSU' hebt u al een aantal principekeuzes gemaakt die uiterst relevant zijn met betrekking	de regio (zodat forensen en bezoekers minder de stad inrijden). Wij zien meerdere rollen voor ons als gemeenten. We stimuleren multimodaal reizen, door afspraken met werkgevers en instellingen te maken, door lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen te hanteren en parkeren op afstand voor bewoners te faciliteren én door gezamenlijk met u te werken aan een regionale parkeerstrategie. Uit deze regionale parkeerstrategie moet ondermeer de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen naar P+R`s blijken. Wij zien (potentiele) nieuwe ontwikkelingen, zoals de A12 zone als kans om de mobiliteitstransitie een impuls te geven. Betere fiets en OV verbindingen in de A12 zone stimuleren ook het fietsen en OV-gebruik in omliggende wijken, waardoor wij verwachten dat ook in omliggende wijken meer draagvlak voor parkeren op afstand ontstaat. Deze maatregel ontlast de Europalaan en belast de route via de Prins Clausbrug. Hier zien wij in onze berekening nog voldoende lucht. De ontwikkeling van de A12 zone en groei van het doorgaande verkeer op de snelwegen zorgt (zonder aanvullende maatregelen) voor een overbelasting van de gehele zuidelijke ring (A12). Uit aanvullend onderzoek, dat wij gezamenlijk uitvoeren in het programma U Ned (gebiedsonderzoek A12 zone en Mobiliteitsstrategie) moet blijken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. We bieden de RSU en het mobiliteitsplan gelijktijdig aan de gemeenteraad aan. Deze zijn in onderlinge samenhang opgesteld.

	tot mobiliteit, zoals de keuze voor de inzet op verdichting van de stad. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU echter nog verder uitgewerkt. U geeft ook aan dat de investeringsopgave van uw Mobiliteitsplan deel uitmaakt van de investeringsstrategie bij de RSU. In dit licht vinden we het jammer dat de geactualiseerde RSU er nog niet is. Kunt u aangeven waarom u het Mobiliteitsplan 2040 nu al wilt vaststellen en niet wacht op de vaststelling van de RSU zodat de keuzes met betrekking tot de specifieke verdichtingslocaties en de investeringsstrategie hun doorwerking in het Mobiliteitsplan kunnen krijgen? Overige opmerkingen De term 'duurzaam' komt op verschillende plaatsen in het Mobiliteitsplan terug en dat is gegeven de opgaven en ambities zeer logisch. Het plan kent echter geen expliciete duurzaamheidsparagraaf of concrete doelstellingen op dit gebied zoals bijvoorbeeld CO2-reductie. Zo lijkt er geen (expliciete) koppeling met het Regionaal Mobiliteitsprogramma te zijn. U geeft aan een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte te creëren en particulieren te ondersteunen in het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein maar koppelt hier geen getalsmatige doelstelling aan. Kunt u aangeven waarom u hiervoor gekozen hebt? Ook zijn wij benieuwd hoe u aankijkt tegen de toepassing van waterstof, bijvoorbeeld voor de aandrijving van zware vervoermiddelen in het goederenvervoer. Hebt u (concrete) doelstellingen of ambities op dit gebied? Wij willen onze waardering uitspreken ten aanzien van uw goederenvervoerstrategie, deze is in onze ogen goed uitgewerkt. Uw Mobiliteitsplan besteedt o.a. aandacht aan bevoorrading van de binnenstad over water via overlaadlocaties aan de rand van de stad. Nu vindt de aanvoer naar deze overslagpunten echter nog vaak plaats via de weg. Welke mogelijkheden ziet u om de aan- en afvoer over langere afstand ook per schip te laten plaatsvinden en de overslaglocaties geschikt te maken voor overslag van schip naar schip? In het verlengde hiervan willen we ervoor pleiten om, voor zover dat nu al niet het geval is, de kavels en percelen langs binnenhaven van Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Hiermee worden de (door)groeimogelijkheden voor vervoer over water gewaarborgd. Ook willen we u vragen om bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw,	Omdat we met dit mobiliteitsplan de grote lijnen uitzetten, maar op dit detailniveau nog geen concrete doelstelling hebben. Nee. Daar zijn we blij mee! Zie 2.10 Wij zetten onze huidige en constructieve samenwerking graag voort.

	recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt. Tot slot Een uitgebreid en ambitieus plan zoals het Mobiliteitsplan 2040 verdient in onze ogen een uitgebreide reactie. Zoals u ziet hebben we op basis van bestudering van uw plan nog diverse vragen en opmerkingen. Wij hopen dat u deze vragen en opmerkingen vooral ziet als uitnodiging om het gesprek dat wij met elkaar hebben ingezet over de opgaven waar stad en regio voor staan voort te zetten. Wij zien daarom uw reactie met veel belangstelling tegemoet. Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Utrecht	
92	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. Concept Mobiliteitsplan 2040: Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: “het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)”. Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen: De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatie keuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. Sfeerbeeld Niftarlakepark: Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiiteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonder-heden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik er aan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene / blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. Ecologische verbindingszone en groen: De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden.	

	De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere voges en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels; ik kom daar regelmatig een buizerd, specht, puttertjes en Vlaaimse Gaaien tegen. Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). Recreatie en beleving Vecht: Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. Een veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets- / scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu,	

	lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk een drukgebruikt fietspad en een fietsbrug zijn (Verkeers-)veiligheid: Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er onstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandel-pad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvoers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. Infrastructuur: Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te	

	zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Maar, dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het meest logische is. Recent is veel geinvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Het zou misschien logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizer brug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verneteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren, omdat veel fietsers deze brug nu niet willen of durven gebruuiken. Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden: Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn namelijk al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via	

	abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
93	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. Samen met medebewoners van de Vechtdijk en omgeving is onderstaande mail opgesteld waar ook wij achterstaan: NB. De brug komt precies op een plek ter hoogte van een kromming in de Vecht waar nu duidelijk de loop zo mooi te zien is. Deze brug heeft dan o.i. een zeer verstorend effect in het landschap.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
94	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
95	Het Mobiliteitsplan 2040 is richtinggevend voor mobiliteit en verkeer in de stad Utrecht. De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) als onderdeel van de Ring Utrecht is een belangrijke schakel in de visie dat autoverkeer zo lang mogelijk rond de stad moet rijden, alvorens 'in te prikken' naar de wijk van bestemming. DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) volgt al 10 jaar de planstudie NRU en de kerngroepleden maken deel uit van de adviesgroep voor de planstudie. DROOM zet zich in om de bewoners te betrekken bij de planstudie en blijven ervoor pleiten dat de aanpassingen van de NRU ook een verbetering worden voor de leefbaarheid van Overvecht. Onderstaande inspraakreactie van de kerngroep is voorafgaand aan het insturen verspreid naar de achterban (ruim 200 e-mailadressen) en hun is gevraagd in te stemmen met de inhoud van de reactie. Onderstaande inspraakreactie is daarmee een reactie van een grote groep betrokken bewoners uit Overvecht. **Algemeen** **1.** De ambitie van de gemeente is gezond stedelijk leven voor iedereen en daar moeten de uitgangspunten van het mobiliteitsplan aan bijdragen. Voor de NRU wordt uitgegaan van drie ongelijkvloerse kruisingen en een halve aansluiting van de	Inpassings- en tracékeuzes maken we niet met dit mobiliteitsplan, zie ook paragraaf 2.1. Echter, we willen met dit mobiliteitsplan wel benadrukken dat de NRU een belangrijke functie in het mobiliteitsnetwerk heeft. Daarom nemen we in

	Moldaudreef. Dit staat niet zo expliciet in het mobiliteitsplan. Op dit moment is het echter zeer onwaarschijnlijk dat de opwaardering zo uitgevoerd gaat worden vanwege onvoldoende middelen. Er wordt door de gemeente gewerkt aan twee sporen voor de NRU: a) meer geld verwerven en b) met veel minder geld (hoeveel is nog onduidelijk) de NRU aanpassen waarbij het plan van ongelijkvloerse kruisingen van de baan is. Gezien de lange doorlooptijd van dergelijke grootschalige plannen en het financieel tekort is het onwaarschijnlijk dat de NRU in 2040 uitgevoerd zal zijn conform het oorspronkelijk plan (conform goedgekeurd Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp). In het mobiliteitsplan ontbreekt daarom een meer realistische visie op een NRU zonder ongelijkvloerse kruisingen. Welke impact heeft dit op de mobiliteit in de stad Utrecht en op de leefbaarheid in Overvecht? Het risico is in dit scenario o.a. dat de filedruk op de NRU enorm zal toenemen, er meer sluipverkeer komt in de wijk en daarmee de leefbaarheid in Overvecht verslechtert. **2.** In het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (met identificatiecode NL.IMRO.0344.BPNOORDELRANDWEG-ON01) deelrapport 9 verkeer staan kaarten met de verwachting voertuigen per etmaal in 2030 autonoom en met een aangepaste NRU. De aantallen voertuigen per etmaal op stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef in Overvecht gaan aanzienlijk toenemen als de NRU wordt opgewaardeerd. Vergeleken met de referentiesituatie in 2030 zal het verkeer bij een opgewaardeerde weg op de Franciscusdreef toenemen met 28%, op de Einsteindreef met 44% en op de Darwindreef met 11-15%. Dit komt niet overeen met de kaart op pagina 160 in het mobiliteitplan. Daarin wordt de verandering drukte autoverkeer getoond, maar daar is die toename op de genoemde stedelijke verbindingswegen niet gevisualiseerd. Die kaart is derhalve misleidend. **3.** In het plan wordt uitgegaan van doseren voor de Ring Utrecht zodat er het aantal voertuigen rijdt dat past bij de capaciteit van de weg. Op dit moment is het aantal voertuigen op de NRU al meer dan de weg aankan en is er filevorming. Daarom pleit DROOM ervoor om dit middel met voorrang in te zetten voor de NRU. Vanaf de A2 kan op de Zuilense Ring worden gedoseerd en vanaf de A27 voor het Robert Kochplein.	het mobiliteitsplan een tekst op met functionele eisen aan de NRU. Zie paragraaf 2.8.2 Wij onderzoeken komende periode welke (alternatieve) oplossingen er mogelijk zijn om aan de gestelde eisen te voldoen. De impact van de oplossing op de mobiliteit in de stad en de leefbaarheid in Overvecht zijn voor ons daarbij belangrijke beoordelingscriteria. De kaart op pagina 160 geeft een indicatie van het effect van het mobiliteitsplan op de drukte van het autonetwerk in 2040. Deze kaart is derhalve niet geschikt om te vergelijken met ‘project’-kaarten met een referentie 2030. Dit type maatregel zullen we eerst in samenspraak met andere wegbeheerders verder moeten uitwerken.

	4. De dosering voor de Leidse Rijntunnel zorgt ervoor dat automobilisten niet via de Ring rijden, maar toch binnen de Ring van noord naar zuid en vice versa rijden. Dit is ongewenst vanwege de toename van verkeer o.a. ook op de Einsteindreef en de Westelijke Stadsboulevard. De gemeente moet zich inzetten bij het Rijk voor een verbetering van het veiligheidssysteem in de Leidse Rijntunnel, zodat de tunneldosering (circa 200 keer per maand) geen belemmering is om die route te nemen en daarmee het mobiliteitsplan haalbaar wordt en problemen op o.a. de NRU niet tot onaanvaardbare proporties toenemen. **5.** Stel dat de Westelijke Stadsboulevard wordt uitgevoerd, de dosering voor de Leidse Rijntunnel niet wordt aangepakt en de NRU minimaal wordt aangepakt, wat betekent dit dan voor de verkeersdruk op de NRU, de stedelijke verbindingswegen en het (sluip)verkeer in de wijk? En zal de Westelijke Stadsboulevard dan voldoen aan de verwachtingen? **6.** De Westelijke Stadsboulevard wordt nieuw ingericht en ook daar wordt het verkeer gedoseerd. Aanvankelijk was het plan om te 'bufferen' op de Einsteindreef. Na inspanning van DROOM is een motie aangenomen door de gemeenteraad en een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze maatregel voor Overvecht. Nu blijkt uit de rekenmodellen dat bufferen leidt tot ongewenste effecten en sluipverkeer in Overvecht, Zuilen en Ondiep. In het mobiliteitsplan staat een hoofdstuk Monitoring en evaluatie (hoofdstuk 11). Wij missen vervolgens welke opties dan beschikbaar zijn om eventuele problemen dan alsnog op te lossen. Met andere woorden het is volkomen onduidelijk of monitoren wel uitzicht biedt op een opvolgend handelingsperspectief. Wij pleiten ervoor om juist vooraf beter te rekenen. Zoals blijkt uit de genoemde (aanvullende) studie is dat noodzakelijk om inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen. Niet rijk rekenen maar vooraf berekenen en financiële verspilling door aanvullende herstelmaatregelen voorkomen. Vooraf dient met de meest recente verkeersmodellen inzicht te worden gekregen in: **a.** De effecten op een ruim gebied rondom het gebied van een planstudie voor herinrichting verkeer. Als voorbeeld: ook de herinrichting van de Kardinaal de	Wij blijven ons hiertoe inzetten. Deze vragen onderzoeken wij komende periode in de (planuitwerking van de) projecten WSB en NRU. De toekomst laat zich niet exact voorspellen. Voor het mobiliteitsplan 2040 is het niet werkbaar om voor alle mogelijke scenario`s handelingsperspectieven te ontwikkelen. Bij projecten maken wij waar nuttig altijd modelberekeningen om de effecten van het project op voorhand zo goed mogelijk inzichtelijk te maken.

	Jongweg naar een Stadsboulevard kan van invloed zijn op (stedelijke) verbindingswegen naar de NRU. **b.** De effecten van plannen die weliswaar nog niet zijn vastgesteld, maar wel in een initiatieffase zitten. Meestal worden alleen de vastgestelde plannen meegenomen in de verkeersberekeningen. Dit moet anders en ook voornemens zoals herinrichting elders, stedelijke bouwplannen of de ambitie om te gaan verdichten moeten worden meegenomen in de berekeningen. Het mobiliteitsplan is een afgeleide van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), waarin ook voor Overvecht ambities zijn voor verdichten. Zo zal het gebied rondom het station Overvecht verstedelijkt worden (en zone A gebied worden). Als daar nu al denkrichtingen liggen, dan dient daar ook nu al mee gerekend te worden. **7.** Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, dan moeten bewoners op afstand hun auto parkeren en de route van/naar huis wordt dan met de fiets afgelegd. Er is nog een zoeklocatie voor de P+B (Park + Bike) locatie. Deze locatie zal nabij de NRU zijn. Het is aan te bevelen dat op korte termijn een verkenning wordt gedaan naar locaties(s) en de (sociaal veilige) verbindende fietsroutes. **8.** Bij de opwaardering van de NRU zal de fietsstructuur langs de NRU veranderen. De Gageldijk wordt een belangrijke fietsroute en aan de Overvecht zijde zal op grote delen het fietspad worden verlegd. Het mobiliteitsplan gaat uit van een aantal fietsoversteken tussen de wijk en de Gageldijk en het Noorderpark. Ten aanzien van het fietsnetwerk zijn de tekortkomingen in het mobiliteitsplan: **a.** Er wordt ervan uitgegaan dat snelle fietsers hun snelheid in de stad zullen aanpassen. Wij gaan niet uit van dit gedrag en voorzien dat de snelle fietsers de nieuwe zogenoemde 'verkeershufters' gaan worden waardoor er onveilige situaties ontstaan voor ander langzaam verkeer. Er is een fietsnetwerk nodig dat voorziet in een differentiatie van snelheden fietsers. Zoals ook in de wegenstructuur een differentiatie is voor verschillende snelheden voor wegen, zo is dat ook nodig voor de fietsstructuur. **b.** Voor de fietsroutes over/onder de NRU en op de Gageldijk dient duidelijk te worden waar de snelfietsroutes lopen, met name voor de verbinding met de	Eens en dat doen wij ook. Er is (op dit moment) geen sprake van verdichting rondom station Overvecht, waarbij bewoners op afstand aan de NRU moeten parkeren. Net als u vinden we het van belang dat P+B locaties goed en veilig per fiets te bereiken te zijn. Zie paragraaf 2.6. Zie paragraaf 2.6.4 Deze opmerkingen over het fietsnetwerk van Overvecht betreffen een verdere uitwerking van de hoofdlijnen zoals die in het mobiliteitsplan zijn aangegeven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht zullen deze opmerkingen worden meegenomen. Enkele opmerkingen betreffen de zorg dat er snelfietsroutes worden gemaakt. In het mobiliteitsplan spreken we niet van snelfietsroutes maar van hoofdfietsroutes. De ambitie voor deze hoofdfietsroutes is dat ze aantrekkelijk zijn om te fietsen, vanwege een goede vormgeving en een goede doorstroming. Snel of hard fietsen is niet een doelstelling die we specifiek gaan faciliteren. Speed pedelecs en andere snelle fietsen moeten zich

	aangrenzende gemeenten (Westbroek, Maarssen en Groenekan). Het is niet wenselijk dat er een snelfietsroute door park De Gagel gaat lopen. **c.** In Overvecht lopen veel fietsroutes door en langs het groen. Het fietsnetwerk voldoet op veel punten niet aan de gewenste maaswijdte van 400m. Er zijn veel andere natuurlijke fietsroutes die ook worden gebruikt (bijvoorbeeld als sociaal veilige routes). We pleiten ervoor om een fietsnetwerk uit te werken en daarin ook de aangepaste fietsroutes langs, over en onder de NRU mee te nemen. **d.** In de parken lopen voetgangers op paden waar ook fietsers rijden. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers op hetzelfde (shared space) pad rijden waar ook de recreatieve wandelaars lopen. Als de Gageldijk een snelfietsroute wordt, is het wenselijk rekening te houden met een voetpad. **9.** De NRU wordt waarschijnlijk de komende 20 jaar in beperkte mate aangepast. Grote budgetten zijn opgevoerd voor de Westelijke Stadsboulevard (ruim 30 miljoen) en het Westplein (50 miljoen). In vergelijking daarmee zijn we teleurgesteld dat de gemeente zo weinig over heeft voor een goede herinrichting van de NRU en daarmee de leefbaarheid van Overvechters. **10.** Aangegeven wordt dat er intercitytreinen gaan stoppen op station Overvecht. Dit zou de druk op het Centraal Station moeten verminderen. **a.** Bij navraag blijkt dit alleen te gaan om intercity treinen naar Hilversum (die er niet zijn). Dit is op zijn minst onzorgvuldig. De beperkte informatie in het mobiliteitsplan en de onduidelijke kaarten geven weinig vertrouwen in de haalbaarheid van dit mobiliteitsplan. **b.** Een andere opmerking in relatie met dit idee is dat er rond het station Overvecht een goede combinatie met parkeren en reizen nauwelijks inpasbaar is tenzij met grote impact op de groenzones die hier aanliggend zijn. Behalve dat dit leidt tot een toename van autoverkeer, is het niet verenigbaar met de ambitie om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. **11.** Het mobiliteitsplan is een beleidskader voor toekomstige herinrichting van wegen. We constateren dat het ontbreekt aan een wijkaanpak met integrale aansturing en een programmabeheersing. Omdat naar verwachting de komende 20 jaar veel wordt	in Utrecht als “gewone” fietser gedragen en zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u houden. Zie ook paragraaf 2.6.6 Met dit mobiliteitsplan stellen wij niet de projectbudgetten vast, zie ook paragraaf 2.1 Zie paragraaf 2.7.1 Zie paragraaf 2.1

	aangepakt in de wijk Overvecht, pleiten wij voor een centrale aansturing, waarin alle voornemens en plannen op elkaar afgestemd worden, waardoor de infrastructuur in de wijk (inmiddels rommelig geworden door de vele deelplannen) beter wordt en er tevens door o.a. 'werk met werk' maken - door slim combineren en handig plannen - gemeenschapsgeld wordt bespaard en er ook minder hinder zal zijn voor de bewoners en weggebruikers.	
96	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. Bij deze wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Deze mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan zal leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzijestraat-W.A.Vultostraat- Briljantlaan. Er ontbreekt alleen plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route en dat zie ik graag tegemoet. Ik hoop graag van u te horen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
97	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. Tot slot wil ik u naast het bovenstaande ook vertellen dat het inmiddels ruim 2 jaar geleden een bewuste keuze van mii was om wel in de stad te bliiven wonen, maar dan op deze bijzondere plek met meer meer rust, meer groen om me heen en meer verbinding met de natuur dan aan de rand van de binnenstad waar ik eerst woonde. En bovenal met een supermooi uitzicht waar ik als een blok voor viel! De aanleg van de Vechtbrug zou dit uitzicht verpesten, de natuur van beide parken aantasten en de rust een stuk verminderen door de toegenomen drukte op de brug en de Vechtdijk. Kortom, mijn woongenot zou een stuk verminderen en de waarde van mijn woonark ook. We hebben 2 goede bruggen op acceptabele afstand van elkaar en de voorzieningen zijn ook prima in orde. Steek het geld vooral in andere projecten die meer bijdragen aan het gemak en de doorstroom van fietsers en wandelaars in Utrecht. Bezint eer ge begint!	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

98	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
99	Met interesse heeft de ANWB kennis genomen van uw Mobiliteitsplan 2040 waarin u Utrecht op basis van 5 stappen aantrekkelijk en bereikbaar wil houden voor de toekomst. Het uitgebreide visiedocument schetst een stad waarin via een mobiliteitstransitie kwalitatief en kwantitatief meer ruimte ontstaat voor een groeiend aantal inwoners door voorrang te verlenen aan schonere en duurzamere manieren van vervoer zoals lopen, fietsen en OV. Tegelijkertijd wilt u het autoverkeer in de stad niet verder laten toenemen en het aantal parkeerplaatsen terugbrengen. Dit alles op basis van het concept van een 'inclusieve' stad zodat voorzieningen voor iedereen toegankelijk blijven. De ANWB heeft via deze reactie niet de behoefte om in detail in te gaan op het document. Veel is nog niet helder of onderbouwd met feitelijke data op basis waarvan duidelijke keuzes gemaakt moeten en kunnen worden. Daarom beperken we ons tot een aantal beschouwingen die wij essentieel vinden in de verdere uitwerking van uw Mobiliteitsplan 2040 in projecten en uitvoeringsprogramma's. Op basis van bovenstaande wil de ANWB u graag een aantal zaken meegeven welke de ANWB van groot belang vindt als het gaat om (stedelijke) mobiliteit en die van directe invloed zijn op de met het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht beoogde transitie. De ANWB heeft namelijk als missie om het voor iedereen mogelijk te maken om zorgeloos en met plezier onderweg te gaan. Nu en in de toekomst. Dit vertaalt zich onder andere naar een triple zero ambitie op de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid: 0 verkeersdoden, 0 files en 0 uitstoot. Inclusieve mobiliteit vormt hierbij voor de ANWB de rode draad. <u>De missie en de thema's van de ANWB zijn in de basis ook de leidraad van uw Mobiliteitsplan 2040. In deze lange termijn visie ontbreekt het echter nog aan fasering en volgordelijkheid van uitwerking, onderlinge samenhang tussen de thema's en ter zake doende, feitelijke data. Als data onvolledig zijn of onvoldoende onderbouwd zijn, u wel ongewenste auto's buiten de stad wilt houden en niet eerst de juiste randvoorwaarden creëert, dan is de ANWB van mening dat de mobiliteitstransitie</u>	Goed te horen dat uw missie en de onze aanpak in de basis overeenkomen. Wij zijn met u eens dat deze samenhang en volgordelijkheid van belang zijn. Met dit mobiliteitsplan beschrijven we een samenhangende aanpak van 5 stappen, die als kader dient voor

	vastloopt, met alle gevolgen voor de (inclusieve) mobiliteit, de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad Utrecht. Denk hierbij ook aan thema's als milieuzones, de relatie met het ommeland en de toegang tot de stad, het betalen naar gebruik en de parkeermogelijkheden voor bezoekers en inwoners. De ANWB staat in deze opvatting niet alleen. Om de kansen en uitdagingen op het gebied van de mobiliteit van de toekomst aan te pakken, hebben 25 partijen, waaronder de ANWB, de handen ineengeslagen in de Mobiliteitsalliantie en samen een Deltaplan mobiliteit opgesteld. De Mobiliteitsalliantie wil ervoor zorgen dat iedereen in Nederland zich vrij kan verplaatsen en zich niet beperkt voelt in persoonlijke mobiliteit (geen mobiliteitsarmoede). Inclusiviteit, duurzaamheid en veiligheid worden door de Mobiliteitsalliantie beschouwd als belangrijke en onlosmakelijke 'randvoorwaarden' voor een gezond mobiliteitssysteem. Dit is ook de reden waarom de ANWB mede-ondertekenaar is van het Deltaplan en de daarin beschreven koers onderschrijft. Een koers die van grote meerwaarde kan zijn voor uw Mobiliteitsplan 2040. Belangrijke thema's waar de ANWB bij u aandacht voor vraagt en dieper op in wil gaan, zijn Hub's, MaaS en Betalen naar Gebruik. Voor wat betreft het realiseren van Hub's moet er voldoende variëteit zijn in het aanbod van mobiliteitsdiensten en modaliteiten, met aangepaste voertuigen, specifiek vervoer en zorgvervoer. Toegankelijkheid van Hub's voor mensen met een (fysieke) beperking is voor wat de ANWB betreft een ontwerpeis. Aanvullende diensten en een aantrekkelijke omgeving zijn daarbij essentieel om succesvol te zijn. Bij de interface MaaS moeten diensten 'self explaining' zijn en pleit de ANWB voor een landelijke uniforme aanpak die zorgt voor een zeer gebruiksvriendelijke service zodat ook gebruikers met een beperkte opleiding of laaggeletterdheid geen extra drempel van het gebruik ervaren. Daarnaast is aandacht nodig voor auditieve en visuele informatie voor gebruikers met een fysieke (zintuigelijke) beperking of kennisachterstand. Zorg ervoor dat bij ketenverplaatsingen de verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten, juist ook voor mensen met een beperking die specifieke voorzieningen nodig hebben. De ANWB stimuleert daarnaast	de uitwerking. Ook monitoring en (bij) sturing zijn een belangrijk onderdeel van deze aanpak. Zie ook paragraaf 2.1 Status van het plan en paragraaf 2.14 Programmeren Wij zien grote overeenkomsten tussen uw Deltaplan en ons mobiliteitsplan. Hier zijn wij het van harte mee eens, zie ook hoofdstuk 6.5 Multimodale reis van het mobiliteitsplan. Hier zijn wij het van harte mee eens, zie ook Mobility as a service in het mobiliteitsplan.

	deelgebruik, maar dat moet niet ten kostte gaan van de keuzevrijheid: verleiden is goed, dwang niet. Bij Betalen naar Gebruik moet rekening gehouden worden met de lage inkomensgroepen die vaak met oudere voertuigen rijden. En het is nodig om een aangepaste, lage tarifering voor gehandicaptenvoertuigen vast te houden. Daarbij mogen de kosten voor mobiliteit niet ongebreideld stijgen zodat mobiliteit voor iedereen bereikbaar en betaalbaar blijft. De ANWB is er geen voorstander van als steden aparte manieren van beprijzen gaan invoeren. Het Rijk voert immers ook onderzoek uit naar beprijzen. Afsluitend doet de ANWB het aanbod en de oproep om de kennis en ervaring van de ANWB te gebruiken voor een verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 naar concrete projecten en uitvoeringsprogramma's. De jarenlang opgebouwde kennis en ervaring binnen de ANWB kunnen een bijdrage leveren aan de totstandkoming van de mobiliteitstransitie in en om Utrecht. Daarbij kunt u denken aan data en methodieken zoals Verkeer in de Stad, maar ook aan onze visie Stedelijke Mobiliteit en onze toekomstvisie op het hoofdwegennet waarin grote steden als Utrecht een belangrijke rol spelen als het gaat om mobiliteit in Nederland. Alleen door middel van de(r)gelijke participatie kan de stad Utrecht zicht voorbereiden op een gezonde mobiliteitstoekomst in al haar facetten.	Wij hebben dezelfde aandachtspunten bij Beprijzen en nemen deze mee in ons onderzoek. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium. Daar maken wij graag gebruik van.
100	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
101	Onlangs kregen wij bericht over het autovrij maken van het ledig erf. We konden voor verschillende opties kiezen. Het liefst hebben wij geen van de opties, wat u niet zal verbazen als u het adres onderaan deze mail leest. Alle opties zullen namelijk leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route van briljantlaan naar t goylaan. De luchtkwaliteit en veiligheid is nu al in het geding, laat staan als het verkeer nog verder toeneemt. Ik maak mij zorgen over de longen en de bewegingsvrijheid van mijn kinderen. Ik zie een aanvullend plan ter bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op de briljantlaan - w.a. vultostraat - constant erzeijstraat dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

102	Ik wil reageren op het mobiliteitsplan utrecht 2040 specifiek het punt netwerken op orde. Het plan is om een tramlijn door of langs de groene lijn (park) in Lunetten aan te leggen richting USP. **Ik ben tegen de aanleg van deze lijn door het groen van Lunetten.** De gemeente heeft aangegeven het groen te willen behouden, dus het is een inbreuk op wat is afgesproken. Lunetten heeft al veel last van het verkeer in de omliggende snelwegen, dus het groen behouden is essentieel als buffer. Ik stel voor om de tramlijn naast de snelweg aan te leggen **niet door Lunetten** dus ook niet en **zeker niet over de Stelviobaan** zoals in sommige alternatieven worden aangegeven.	Zie paragraaf 2.1 Status van lijnen en paragraaf 2.7.2 Wielverbinding Lunetten.
103	Met verbazing hebben wij het mobiliteitsplan 2040 gelezen, met name rondom het autoluw maken van het ledig erf. Nu zijn wij niet tegen het verminderen van onnodig verkeer in de stad, integendeel. De plannen zijn echter heel nauw gemaakt, zonder naar de extreem nadelige effecten qua leefbaarheid, luchtkwaliteit en gezondheid op andere plekken te kijken. Wij wonen op de Constant Erzeijstraat. Net als bij het vergroenen van t Goylaan, zal de verkeersdrukte nog meer toenemen in onze straat. In bijna alle alternatieven die zijn gepresenteerd is dit het geval. De luchtkwaliteit is nu al slechter dan de wettelijke norm. Verdere verslechtering leidt tot onacceptabele effecten in onze straat. Geluidsoverlast als gevolg van toenemend verkeer (waaronder vrachtwagens) en afnemende verkeersveiligheid rondom de basisschool st Jan de Doper zijn; de nadelige effecten zijn buiten proporties. De plannen zoals nu zijn gepresenteerd, komen op geen enkele manier overheen met het doel waarom vergroening en autoluw maken van de stad. Wij zouden graag zien dat in de plannen de Constant Erzeijstraat, met name op het gebied van leefbaarheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en veiligheid wordt meegenomen. Wij vernemen graag uw reactie.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

104	Hierbij wil ik reageren op het Mobiliteitsplan 2040. Er worden nieuwe plannen gepresenteerd voor o.a. t Goylaan en de Zuidpoort, maar door alle wijzigingen gaat er enorm veel meer verkeer door Hoograven (WA Vultostraat) komen. Er is daarbij geen plan gemaakt om de leefbaarheid en veiligheid ook in Hoograven te vergroten, het lijkt er eerder op dat de plannen zorgen voor veel verkeersdrukte, luchtkwaliteit en onveilige situaties. Daarom wil ik, net als mijn mede bewoners van de wijk, dat er een plan komt om de leefbaarheid rondom de Constant Erzeijstraat - WA Vultostraat - Briljantlaan te bevorderen. Ik zie een dergelijk rapport graag tegemoet. Wij maken ons er namelijk erg zorgen over dat wij de rekening gepresenteerd krijgen van het autoluw maken van andere delen van de stad!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
105	Ik heb lang nagedacht of ik u hierover wilde mailen, maar ik voel mij genoodzaakt om mijn bezorgdheid over het mobiliteitsplan 2040 te uiten. Laat ik voorop stellen dat het plan an sich een heel goed idee is. Helaas valt mijn wijk buiten de boot en zitten we tussen gebieden in waar autoluwe regels zullen gelden. Daardoor zal het verkeer bij ons erg toenemen. We hebben nu al iedere dag last van geluidsoverlast, zien/horen zeker iedere week een (bijna-)ongeluk op het kruispunt bij het Smaragdplein, en kan ik me niet voorstellen dat de luchtkwaliteit erop vooruit gaat als er nóg meer verkeer door onze straat raast. Ik mis een plan waarin ook de lange weg tussen Vaartsche Rijn en de ‘tGoylaan wordt meegenomen. Ik zie een dergelijk plan ook voor deze straat waaraan ik woon tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
106	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 102. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.1 Status van lijnen en paragraaf 2.7.2 Wielverbinding Lunetten.
107	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30. Ook het afsluiten van de Jutfaseweg voor autoverkeer draagt hier in negatieve zin aan bij.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
108	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	De luchtkwaliteit en geluidseffecten zijn nu al slecht en dit zal zeker verder verslechteren als deze route de verkeersdrukte moet opvangen tussen het Tolsteeg en ‘t Goylaan.	
109	Mijn naam is ….en hierbij stuur ik u mijn inspraakreactie op het Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug. Ik verzoek u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen, ik heb hiervoor de volgende argumenten: - Het lijkt me niet de bedoeling om woonboten te verwijderen en daarmee behuizing van mensen, terwijl er woningnood heerst. Ik vrees dat mijn prachtige ark plaats moet maken en waar moet ik dan wonen?; - De Vechtbrug zal nauwelijks bijdragen aan snellere fietsverbindingen omdat er vlakbij al 2 bruggen zijn, die heel goed voldoen naar mijn idee; - Bovendien worden er 2 lastige buurten, Zuilen en Overvecht, met elkaar verbonden met de nodige risico’s daarbij. Denk daarbij aan overlast van verschillende groepen die rivaliseren met elkaar en de brug wellicht als ontmoetingsplek gaan gebruiken. Wat aan beide kanten van de brug de recreatieve functie wellicht niet bevorderd.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
110	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 35. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 35. De stikstofwaarde met een toegestane concentratie van 40 microgram / m3 wordt op deze route al aanzienlijk overschreden.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
111	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30. toename verkeersonveiligheid; er wordt nu al erg hard gereden in de straat, de maximum snelheid van 50 km wordt continu overschreden (wellicht een optie tot 30km? met drempels?)	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Verdere afname luchtkwaliteit; In 2019 is er een meting geweest in de Constant Erzeijstraat waarbij de stikstofwaarde 76 microgram/m3 was, terwijl de grenswaarde voor stikstof 40 microgram/m3 is. Vraag die hierbij direct oprijst, wat wordt hier binnen het beleid aan gedaan om de luchtkwaliteit terug te brengen naar de maximale grenswaarde?	
112	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
113	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, ter hoogte van het Zwanenbergplantsoen, in de plannen genaamd de *Vechtbrug*. Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst. In het mobiliteitsplan 2040 staan o.a. plannen voor het ontrollen van een (snel)fietswegennet over de stad Utrecht. Wij begrijpen dat de gemeente vooruitloopt op de ontwikkelingen van de stad. Wij hebben als betrokken buurtbewoner ingezoomd op de plannen voor een extra brug over de Vecht ter hoogte het Zwanenbergplantsoen, in de plannen *Vechtbrug* genoemd. Naast de vele onduidelijkheden die het mobiliteitsplan bij ons achterlaten, hebben deze plannen ons ernstig geschokt en bekijken we dit vol verdriet, bezorgdheid en ontzetting. Graag brengen dan ook wij onze bezwaren naar voren en tevens onze vragen die wij graag beantwoord willen zien en waarvan wij hopen en verwachten dat deze bijdragen tot een goede de besluitvorming. Het uiteindelijke resultaat kan ons inziens niet anders zijn dan dat de gemeente haar plan voor deze oeververbinding(en) terugtrekt. Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend af te zien van het aanleggen van de verbinding om diverse, elkaar soms overlappende redenen die wij hierna in willekeurige volgorde uiteenzetten: 1) De overbodigheid 2) Het sociale aspect	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	3) De uitvoering en uitvoerbaarheid 4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark 5) Het historische karakter van het water 1) De overbodigheid van een extra brug over de Vecht De Vechtdijk en een gedeelte van het Zandpad, liggend tussen de Marnix- en de J.M. de Muinck Keizerbrug is 1,6 kilometer lang. Deze bestaande bruggen leveren een goede doorrijmogelijkheid voor fietsers, voor nu en in de toekomst. En extra brug hiertussen is niet nodig. De afstand tussen de J.M. de Muinck Keizerbrug en de geplande nieuwe brug bedraagt ongeveer een halve(!) kilometer. Wat gewonnen zou worden kwa reistijd met deze bedachte brug blijkt gering: slechts een minimale winst voor wat schaakbuurtbewoners. De extra brug sluit ook niet aan op doorstroomroutes, anders dan de genoemde bestaande bruggen. Gebleken is zelfs dat de rest van fietsend Utrecht sneller is via de bestaande bruggen. De nieuw bedachte verbinding over de Vecht vormt dus een veel minder belangrijke schakel in het stedelijke en regionale netwerk dan in het mobiliteitsplan wordt voorgesteld. De beraamde kosten bedragen 4 miljoen euro. Met het oog op de geringe voordelen en de vele nadelen die wij hieronder schetsen, vinden wij dit een misplaatste investering die beter kan worden aangewend voor het tegengaan van overlast door de Noordelijke Rondweg. 2) Het sociale aspect De Vechtdijk vormt de oudste woonkern van Overvecht. De Vechtdijk is een buurt op zich. Het is prettig wonen in deze rustige en groene oase in de stad. De tevredenheid is groot, er zijn weinig wisselingen van bewoners. De bewoners hebben onderling nauw contact en kennen elkaar. Er zijn buurtborrels en buurtapps en we houden een oogje op elkaars woningen en tuinen. Onze buurt houden wij graag intact en willen dat geen van onze medebewoners uit ons midden wordt gehaald. Zeker niet om plaats te maken voor een overbodige oeververbinding. Ook willen wij niet dat onze buurt doorsneden wordt door een brug en de eventuele op- en afritten ervan.	

	Wandelaars uit de omgeving, waaronder ouderen uit de het Huis aan de Vecht en Zuilenstede hebben onze dijk gevonden. Zij zoeken de rust en genieten van het mooie uitzicht en de cultuurhistorie die er te vinden is. We zien helaas dat snelfietsers en racers nu al regelmatig conflicteren met wandelaars. Wij houden ons hart vast als er straks hordes fietser en scooter voorbij komen. De nieuw geplande extra brug is nadelig voor de bewoners van de Vechtdijk zoals wij hieronder verder aangeven. A) Volgens beraming zal dit nu nog relatief rustige gebied straks met de eventuele brugaanleg worden overspoeld met 5000 fietsbewegingen per dag. De te verwachte fietsdrukte verhoudt zich niet met het landelijke karakter en de sociale en culturele context van de Vechtdijk. Dan is het gedaan met onze rust en neemt de onveiligheid voor de bewoners en de wandelaars op de dijk nog verder toe. Vragen: 2A1) Is in de plannen gekeken naar de betekenis van de Vechtdijk als buurt? 2A2) Zo nee, waarom niet en wat gaat de gemeente hieraan doen en wanneer? 2A3) Zo ja, waaruit blijkt dat en welke aspecten zijn hierin meegewogen? 2A4) Is er gekeken naar de gevolgen voor wandelaars over de Vechtdijk? 2A5) Zo nee, waarom niet en wat gaat de gemeente hieraan doen en wanneer? 2A6) Zo ja, waaruit blijkt dat en welke aspecten zijn hierin meegewogen? B) Volgens de plannen zouden een of meer woonboten moeten verdwijnen. Het uit onze buurt rukken van bewoners is een traumatische aangelegenheid voor zowel de direct betrokkenen als de achterblijvers. Vragen: 2B1) Welke plannen heeft de gemeente voor de woonboot/boten en de bewoners die eventueel plaats moeten maken voor de brug? 2B2) Moeten ook een of meer huizen weg? En zo ja, welke? En welke plannen heeft de gemeente daar dan voor? 2B3) Wanneer en op welke wijze treedt de gemeente in contact met de direct gedupeerden? 2B4) Hoe denkt de gemeente betrokkenen schadeloos te stellen? 2B5) Zijn de proceskosten in de begroting meegenomen? 2B6) Is in de planning rekening gehouden met de duur van gerechtelijke processen in deze?	

	C) Onze buurt met karakteristieke lintbebouwing zal worden doorsneden. Dit veroorzaakt een aantasting van het buurtgevoel. Vragen: 2C1) Is hier over nagedacht? 2C2) Waaruit blijkt dit? 2C3) Zo nee, op welke wijze zal dit argument worden meegewogen? D) De Vecht ligt tussen twee kwetsbare wijken die te kampen hebben met criminaliteit. En zeker ook met het oog op de ontwikkeling van het Nieuwe Zandpad, waar allerlei vormen van criminaliteit naartoe zullen trekken, zal de situatie alleen maar verslechteren. In het kader van het Nieuwe Zandpad heeft de politie de komst ervan sterk ontraden en al aangegeven de veiligheid door onvoldoende capaciteit en de al bestaande problematiek niet te kunnen garanderen. We kunnen dan ook geen extra vluchtweg gebruiken. Voor kwaadwillenden vormt de extra oeververbinding een gemakkelijke extra uitweg. De brug betekent vermindering van veiligheid voor de Vechtdijk en de omgeving. Vragen: 2D1) Vindt de gemeente dit wenselijk? 2D2) Waaruit blijkt dat? 2D3) Welke voorkomende en beschermende maatregelen denkt de gemeente te bieden? E) En verder over veiligheid gesproken: woonboten zijn kwetsbaar gebleken. Bij het plaatsen van bankjes aan de overkant van het water enige jaren terug, ondervonden de ertegenover gelegen bewoners direct overlast door stenengooiers, gluurders, scheldkanonnades en geluidsoverlast van hangjongeren tot in de late uren. De bankjes zijn om die reden van gemeentewege weggehaald. De aanwezigheid van de geplande extra brug creëert opnieuw direct gevaar voor de ernaast gelegen woonboten en hun bewoners. Het zal worden gebruikt als zwem- en hangplek door jongeren. Dit ondermijnt veilig en plezierig wonen in ernaast gelegen woonboten. Vragen: 2E1) Is in de plannenmakerij ook gedacht aan deze aspecten? 2E2) Zo ja, waaruit blijkt dit? 2E3) Zo nee, wanneer en op welke wijze gaat men dit alsnog doen? 2E4) Hoe denkt de gemeente deze overlast voor te zijn of te bestrijden?	

	Let wel: deze problemen hoeven we niet te laten ontstaan want op korte afstand liggen al twee goede brugverbindingen!!! 3) Uitvoering en de uitvoerbaarheid De Vecht is een mooie rivier en in trek bij watertoeristen. We zien hen in hun schepen voorbijvaren. Wat we ook in toenemende mate zien is de kleinere waterrecreant. Dat zijn de kanoërs, mensen in roeibootjes, zeilbootjes, de zwemmers en de suppers. Zelf genieten we ook op deze wijze van het water. Onduidelijk is welke belemmeringen de extra geplande oeververbinding opwerpt én of doorvaart van zowel de kleinschalige als de grootschalige waterrecreant na aanleg nog wel plezierig en goed mogelijk is. In het *verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen*, de *factsheets*, lezen we dat in verband met de scheepvaart de minimale hoogte 4 meter moet bedragen. Ook lezen we dat de geplande brug beweegbaar zal zijn en een 55 meter lange overspanning zal hebben. Verder lezen we niet hoe deze brug eruit zal zien en hoe e.e.a. geregeld zal worden. Vragen 3A) Hoe gaat deze extra brug eruitzien en waarom is daarvoor gekozen? 3B) Waar zijn de brughoofden gepland? 3C) Uit welk materiaal wordt de brug opgebouwd en waarom is daarvoor gekozen? 3D) Hoe lang duurt de bouw? 3E) Moeten tijdens de bouw woonboten tijdelijk worden verplaatst? Zo ja, waar naar toe? En hoe worden dan voorzieningen getroffen voor het aanmeren, gas, water en elektra? 3F) Wat is het referentiekader voor die 4 meter hoogte? Is dat de oever, het wegdek van de Vechtdijk of de gemiddelde waterstand? 3G) Wordt deze hoogte gehaald juist in geopende toestand (als de scheepvaart wordt doorgelaten)? 3H) En zo ja, wat is dan de hoogte in gesloten toestand (als de fietsers er over kunnen)? 3I) Wat is dan de minimale doorvaarthoogte? 3J) Wie gaat deze beweegbare brug bedienen en wat zijn de openingstijden? 3K) Is rekening gehouden met afmeervoorzieningen voor de schepen die eventueel moeten wachten voor de brug? Zo ja, waar komen die afmeervoorzieningen en waar bestaan deze uit? 3L) Wat betekent dit voor de woonboten ter plaatse?	

	3M) Is gelet op de praktische uitvoerbaarheid? 3N) Is rekening gehouden met de veiligheid van de woonboten ter plaatse? Zo ja, op welke wijze? 3O) Is rekening gehouden met de woonsfeer van de direct betrokkenen? Zo ja, hoe en in welke mate? 3P) Wachtende schepen veroorzaken overlast door uitlaatgassen voor de direct ernaast gelegen woonboten en voor de watervogels e.d. Is hiermee rekening gehouden en zo ja, waar blijkt dit uit? 3Q) Zo nee, waarom niet en hoe gaat men dit alsnog doen en wanneer? 3R) Wachten voor een brug veroorzaakt ergernis bij de schippers. Is rekening gehouden met de scheepvaart (plezierboten, (voormalige) vrachtschepen, woonboottransporten, werkboten, suppers, kleine zeilbootjes e.d.)? Zo ja, waaruit blijkt dit? Zo nee, waarom niet en wordt daar alsnog naar gekeken, en zo ja op welke wijze? 3S) Als de brug in gesloten toestand 4 meter hoog is, dan zijn op- en afritten nodig. Op de Vechtdijk ontstaat dan een tunnel. Daar moeten hulpdiensten doorheen kunnen. Realiseert de gemeente zich dat eerdere plannen voor deze oeververbinding zijn afgeketst mede omdat hulpdiensten negatief adviseerden? In welke opzichten wijken de nieuwe plannen af van de eerdere voorstellen? Hoe denkt de gemeente de veiligheid voor de Vechtdijkwijk te garanderen? 3T) Een tunnel is een unheimische plek. Dat is o.a. gebleken bij de J.M. de Muinck Keizerbrug. Heeft de gemeente zich dit gerealiseerd en hoe beschermt de gemeente ons tegen overlast? Waaruit blijkt dit? 3V) Is gekeken naar wat dit betekent voor het aangezicht en beleving van de omgeving en voor de direct omwonenden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? 3X) Hoe wordt aangesloten op de Vechtdijk? 3Y) Komen er slagbomen? Komt er een geluidssignaal bij opening/sluiting van de brug? Zo ja, wat wordt gedaan tegen de overlast hierdoor voor de buurt? 3Z) Hoe ziet de planning van het onderhoud van deze extra brug eruit? **Let wel: de te verwachten ongemakken en problemen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** 4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk	

	De Vechtdijk is een bijzondere weg. Als een van de weinige plekken in Overvecht is het cultuurhistorische gehalte er hoog. Tal van historische aspecten komen er samen. De dijk is gelegen langs de Vecht, een rivier die eveneens een lange en belangrijke historie kent. Zowel aan de zuidzijde als de noordzijde zien we lintbebouwing. Beide zijn historisch verankerd. Niet alleen de bewoners genieten ervan. De vele wandelaars uit de buurt weten onze dijk te vinden. De Vechtdijk leent zich uitermate voor *slow enjoyment*. Deze aspecten zorgen ervoor dat we zuinig moeten zijn op onze straat en op de omgeving en dat deze met zorg moeten worden behandeld. In zo'n behandeling past geen brug over de Vecht en leent de mooie dijk zich ook niet voor een fietssnelweg en massa's (snel)fietsers. Het is goed om nader in te zoomen op het gebied dat zal worden aangetast door de plannen voor de aanleg van een extra brug en de te verwachten stroom snelle fietsers (forenzen), racers, scooters én motorrijders. We geven hierna aan wat er zoal te vinden is langs de Vechtdijk **Woonboten** De Vechtdijk wordt aan weerszijden bewoond. Aan de zuidzijde ligt een lint van woonboten. De drijvende woningen kregen van overheidswege een officiële ligplaatsvergunning toen het gebied vóór 1954 nog tot de gemeente Achttienhoven/Westbroek behoorde. Gekomen in de periode eind jaren veertig/begin vijftig van de vorige eeuw, was de woonboot een eigentijdse en creatieve oplossing voor de grote naoorlogse woningnood, nog voor er enige uitbreidende bebouwing was in het gebied dat later bestempeld werd tot Overvecht. Het fenomeen woonboot bestaat al vele eeuwen en is praktisch. De woonboot vindt haar oorsprong in traditie en professie, in de drang naar vrijheid en avontuur, in liefde voor de rust en de natuur, in zelfexpressie, in woningnood en/of in de scheepvaart. In de loop der tijd is de woonboot door de rijksoverheid erkent als volwaardige woonvorm. De aanwezigheid van woonboten is kenmerkend voor Nederland. Woonboten maken deel uit van onze cultuur en onze cultuurgeschiedenis. **Slagenlandschap** De Vechtdijk is mogelijk de oudste weg van Overvecht! In de 11^{e} eeuw was er al sprake van in de berichtgeving over de ontginning van de moeraslanden ten noorden	

	van de Vecht. Er werd gestart vanaf de Hoofddijk, de voorloper van de Vechtdijk, loodrecht op de rivier. Het eerste gedeelte liep tot aan de Gageldijk en werd later polder Roosendaal genoemd, het latere Overvecht. In de afwisseling van sloten en smalle stroken land is het slagenlandschap, dat destijds ontstond en zo karakteristiek is voor oude ontginningsgebieden, langs de Vechtdijk nog goed herkenbaar. Deze landstroken werden voornamelijk gebruikt voor de veeteelt. Met de bijbehorende, oude behouden boeren- en tuindershoeven ademt de Vechtdijk nog een landelijke sfeer van het oude platteland dat dit gebied ooit was. **Een greep uit de monumentale gebouwen langs de Vechtdijk** Aan de noordzijde van de Vechtdijk zijn veel bijzondere gebouwen te zien. Half in het Vechtzoompark staan, naast monumentale bomen, (zeer) oude boerderijen, tuindershuizen en boeren- of arbeiderswoningen alsmede een historische sluis en gemaal. Een flink aantal bouwwerken is gemeentelijk of rijksmonument terwijl veel andere eveneens monumentwaardig zijn. Van de zeventien gebouwen(complexen) zijn er slechts vier(!) jonger dan honderd jaar. Het achterliggende land waarop Overvecht is gebouwd, voorheen polder Roosendaal, lag ingeklemd tussen de Vechtdijk en de Gageldijk. De naam Roosendaal komt in dit gebied vaker voor. Kijk maar naar het huidige verpleeg- en verzorgingshuis Careyn Rosendael. Op een andere plek maar wel in de oude polder stond een boerderij, genaamd *Roosendaal*. Deze boerderij maakte in de 18e eeuw plaats voor *Huize Roosendaal*, het luxe buiten langs de Vecht. Op de as ervan sloot de Laan van Roosendaal aan. Helaas is Huize Roosendaal in de 19e eeuw afgebroken. Aan de Vechtdijk zijn van dit buiten het monumentale toegangshek uit 1705 en een gedeelte tuin met theekoepel bewaard gebleven. Overigens verwijst de prachtige, ernaast gelegen oude boerderij *Doorndaal* eigenlijk ook naar Roosendaal. Het statige en jongere buiten Zorgvliet (Vechtdijk nr. 146-147) stamt vermoedelijk uit begin 19e eeuw en is ook vernoemd. Op eeuwenoude kaarten komen we de naam al tegen. Interessant is dat in 1824 Hendrik Leonard Swellengrebel, laatste eigenaar van huize Roosendaal, in Zorgvliet kwam te wonen. De eeuwenoude boerderijen *De Schulpen* (nr. 140) en *Schulpwijk* (nr. 135) verwijzen in hun naamgeving eveneens naar een gedeelte van polder Roosendaal, namelijk naar	

	Scolpen of wel *Schulpen*. In de archieven komen we dit gebied in 1481 tegen in de kroniek van de *Slag bij Westbroek*: *"Ende doe dit die Hollanders saghen, doe vervolgheden sy die van Utrecht ende sloegen se doot tot Scolpen toe."* De vertaling ervan: *"Tot aan Schulpwijk werden er Utrechters doodgeslagen."* Een stuk minder heftig zijn vermeldingen van openbare verkopen uit de periode 17e – 19e eeuw, bijvoorbeeld die van 9-5-1694 toen *"een hofstede op Schulpen onder Achttienhoven, gebruikt door Gerrit Gerritsz"* werd gekocht. Of de monumentale boerderijen Schulpwijk en De Schulpen hier toen al bij betrokken waren, vertellen de meldingen niet. Maar dit zou goed het geval kunnen zijn. Feit is wel dat beide boerenhoeves erg oud ze zijn, wellicht de oudste van de Vechtdijk. Van Schulpwijk is zelfs een huurcontract gevonden uit 1749. Ook zeer oud is de voormalige boerderij en herberg De Klop (rijksmonument) op Klopdijk nr. 2. De Klopdijk vormt een korte overlap met de Vechtdijk en behoort tot dit gebied. Het erachter gelegen Fort a/d Klop ontleent wellicht zijn naam aan deze oude herberg. Er zijn verhalen bekend dat de herbergier regelmatig in een nis naast de voordeur een borreltje klaar had staan voor de scheepsjager wiens werk het was schepen voort te trekken. Het gemaal uit 1918-1919, in het kleine stijlvolle gebouw (naast Vechtdijk □ 154) bij een oude sluis (rijksmonument), regelt de waterstand van de Klopvaart (rijksmonument). Deze vaart stamt uit de middeleeuwen en ontstond als afwateringskanaal tijdens de grote ontginning. Het werd een waterweg tussen Westbroek en de Vecht. Later, in 1821 werd de klopvaart inundatiekanaal voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie met het toen gebouwde Fort a/d Klop als verdedigingswerk. Vragen: 4A) Enige bijzonderheden van de Vechtdijk overziend, vragen wij de gemeente met klem de Vechtdijk te bewaren en te beschermen. De dijk heeft door de historische uitstraling, het hoge cultuurhistorische gehalte en vanwege de relatieve rust en de ontspannende sfeer die er heersen veel meer betekenis voor de omgeving en de stad dan de beoogde snelfietsroute. Het is van grote waarde voor de bewoners en de wijk en leent zich uitermate goed voor *slow enjoyment*. 4B) Is deze uitzonderlijke waarde van de Vechtdijk meegewogen in de plannen? Zo ja, waaruit blijkt dit uit? 4C) En zo nee, wanneer en op welke wijze wordt dit rechtgezet?	

	4D) Zijn er ideeën om de Vechtdijk in deze te beschermen en te behouden voor de toekomst. Zo ja, op welke wijze en waaruit blijkt dat? **Let wel: de te verwachten verstoringen en aantastingen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** 5) De Vecht De rivier de Vecht kent een nog langere geschiedenis dan de Vechtdijk. Volgens de analen ontstond zij ruim 4000 jaar geleden. Nu ontspruit zij officieel vanuit de stad bij de Weerdsluis. De Vecht heeft het landschap mede gevormd en was gedurende vele eeuwen de levensader van Utrecht. Zonder Vecht bestond er geen Utrecht. Vanwege de Vecht was Utrecht vele eeuwen lang een regionale en internationale handelsstad. De Vecht was tevens een van de belangrijkste waterwegen in ons land en maakte deel uit van de Keulse Vaart. Ontelbare schepen kwamen voorbij: van lange ranke Romeinse platbodems en vreesaanjagende Vinkingschepen, reusachtige samoureusen, bolle ponen en tjalken en snelle klippers, houtvlotten enz. enz. in het verleden tot aan de plezierboten en suppers van nu. Het zicht over de licht meanderende rivier biedt ontspanning. De vele wandelaars langs Zuilens zijde weten dit te waarderen. Onlangs is werk gemaakt van de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het kader van de ecologische hoofdstructuur. Daardoor is er meer ruimte gekomen voor plant en dier. Net als de Vechtdijk verdient de Vecht waardering vanwege haar schoonheid, natuurwaarde en de historische betekenis voor de buurt en voor de stad. In de plannen van de gemeente ziet men deze rivier slechts als obstakel, een barrière die moet worden beslecht. Door de nabijheid van de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug valt hier echter niets te beslechten. Met deze bruggen die op 1,6 kilometer van elkaar liggen, is er geen barrière. De nieuw te bouwen extra brug betekent letterlijk een dikke streep door het mooie uitzicht over de rivier. Het vormt een ontsierende verstoring en ook nog eens een obstakel voor de scheepvaart: de eeuwenoude manier van voortbewegen die zo eigen is aan deze waterweg. De stromen snelfietsers en scooters verhouden zich niet tot het natuurlijke gebied, tot de rust in de parken op de beide oevers.	

	Zowel op het land als het water wordt veel kostbaars opgeofferd voor iets dat niet datgene oplevert wat ervan wordt gedacht maar slechts luttele minuten tijdwinst voor een handjevol schaakbuurt-bewoners! Vragen 5A) Wordt het uitrollen van het (snel)fietsnetwerk een spijkerharde doctrine of is er plaats voor nuance en bezinning? En zo ja, hoe dan? En gebeurt dit voordat het te laat is? 5B) Is de gemeente zich bewust wat het uitrollen van een (snel)fietsnetwerk over de stad betekent voor de specifieke plekken waar wordt ingegrepen? Zo ja, waaruit blijkt dit? Zo nee, waarom niet en wanneer gebeurt dit wel en op welke wijze? 5C) Is de gemeente zich bewust van de aantasting die zo'n extra brug veroorzaakt voor de Vecht en voor de wandelaars aan de Zuilense kant? Zo nee, op welke wijze wordt dit alsnog meegenomen in de planvorming en wanneer? 5D) Realiseert de gemeente zich dat rekening moet worden gehouden met de historische en natuurwaarde van de Vecht voor Utrecht? Zo ja, op welke wijze worden deze uitzonderlijke waarden meegewogen in de besluitvorming? Waaruit blijkt dit? 5E) En zo nee, wanneer en op welke wijze wordt dit rechtgezet? 5F) Zijn er ideeën om de Vecht in deze te beschermen en te behouden voor de toekomst. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? **Let wel: de te verwachten verstoringen en aantastingen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** Conclusie Als we al het bovenstaande bezien, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat die extra brug over de Vecht tussen de twee bestaande bruggen op 1,6 kilometer afstand: - te veel stuk maakt - te veel overlast oplevert - te weinig oplevert - totaal overbodig is Hierop past maar één reactie van gemeentezijde: terugtrekking van het plan voor de extra brug over de Vecht, voor nu en in de toekomst.	

	Wij verzoeken de gemeente verder het bijzondere karakter en de ecologische en cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en de Vecht te erkennen, te waarderen en te beschermen. Wij hopen dat wij met onze reactie hebben kunnen bijdragen aan een goede besluitvorming en bescherming van een waardevol gebied van de stad. Wij zien uw reactie graag tegemoet.	
114	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
115	Als inwoner van de stad wil ik graag op een paar punten uit het mobiliteitsplan reageren. Ik sta volledig achter het idee en de grote lijn maar als ik focus op het gebied dat ik het beste ken, mijn eigen woon- en leefomgeving, heb ik een paar punten die in tegenspraak zijn met de visie. Ook lijkt het me verstandig om niet te veel van de toekomst te proberen te voorspellen, en dus eerst effecten van bepaalde maatregelen af te wachten, zodat verdere keuzes niet meer op aannames maar op feiten gebaseerd kunnen worden. **Ledig Erf / Zuidpoort** (geheel nieuwe tekst tov 2016), p 136-137 In diverse plannen lees ik dat er een knip op de Catharijnesingel komt. Dat heeft een grote impact op de verkeersstromen, ook die over het Ledig Erf. Het lijkt me verstandig **eerst de effecten van de knip op de Catharijnesingel af te wachten**,alvorens drastische maatregelen te nemen zoals in de uitwerking van de Zuidpoort nu worden voorgesteld. Waarschijnlijk wordt na de knip de uitwerking van de Zuidpoort, en het verwerven van draagvlak ervoor, dan ook een stuk eenvoudiger. De stelling dat er op het Ledig Erf onvoldoende ruimte is als fiets- en voetgangersknooppunt, wordt niet onderbouwd. In de huidige inrichting snap ik die stelling, maar een **andere inrichting, van het Ledig Erf, met name het veel ruimer opzetten van de fietspaden en fiets-opstelplaatsen,** zou het vermeende probleem al grotendeels oplossen. Die ruimte is er, door bv de fietsers van Oosterkade naar Twijnstraat veel eerder (schuin) over te laten steken. Dat dit enige extra wachttijd oplevert voor autoverkeer is duidelijk, maar lijkt me goed passen in de visie.	Daar zijn we blij mee. Effecten afwachten is in veel gevallen niet mogelijk, vanwege de lange doorlooptijd van projecten en de samenhang met andere projecten in de stad. We doen echter uitgebreid onderzoek naar de verwachtte effecten, alvorens we besluiten tot uitvoering. Zie ook paragraaf 2.1 De mogelijke effecten van een knip Catherijnesingel zijn meegenomen in de studie Zuidpoort. Zie ook hierboven en paragraaf 2.13.4. Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Na het uitvoeren van deze twee acties, kan ook bepaald worden hoe de **leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit kunnen worden verbeterd op de route van de woonstraten Briljantlaan - W.A. Vultostraat - Constant Erzeijstraat (en parallel de Rijnlaan). Plannen daarvoor ontbreken volledig in de huidige versie, terwijl dit al jaren een probleem is.** In de inspraakversie van het mobiliteitsplan is slechts af te leiden dat de leefbaarheid van deze woonstraten nog ernstiger wordt aangetast dan nu al het geval is, terwijl deze straten totaal niet bedoeld zijn voor dergelijk doorgaand verkeer, de verkeersintensiteit al jaren veel te groot is, en de straten ook simpelweg de ruimte niet hebben voor nog meer vracht- en personenverkeer. De luchtkwaliteit op deze straten is ook al jarenlang boven de norm en zal alleen maar slechter worden met de plannen van het Ledig Erf. **Dat kan de bedoeling niet zijn van dit mobiliteitsplan!** **Overig** Ik **mis de relatie tussen de verschillende deelplannen,** zoals verkeer van en naar de nieuwe wijk Merwedekanaalzone en bovenstaande. Dit nieuwe verkeer zal de Europalaan, Wilhelminalaan en overste Den Oudenlaan (over)belasten, waardoor de route Balijelaan / Vondellaan nog minder aantrekkelijk voor verkeer vanuit het oosten of zuiden zal zijn en derhalve nog meer overloop zal geven op Rijnlaan cq WA Vultostraat (etc). In het plan staat dat de ambitie is de verkeersfunctie van de Europalaan te verkleinen door de route naar Kanaleneiland via Papendorp te versnellen. Dit betreft echter slechts een deel van het verkeer. Dit lijkt me dan ook een mooie ambitie, maar geen reële ambitie. Op p142 wordt gesproken over doseren op diverse routes. Als dat wordt doorgevoerd, hoort er ook doseren bij op de alternatieve routes. Het effect van diverse voorgestelde knips is dat bewoners ook niet meer van wijk naar wijk kunnen, en de stad versnippert. Denk aan de knip Oost-West op de Catharijnesingel, en de knip Noordoost-Zuidoost op de Albatrosstraat. Een stad bestaat juist door verbindingen tussen bewoners, en ongelijkheid ontstaat als mensen	Ten behoeve van het mobiliteitsplan hebben we naar een samenhangend plan voor 2040 gekeken. In de uitwerking van (deel) plannen zorgen wij voor de samenhang met andere plannen. Dit geldt zowel voor de planvorming als de realisatie. Zie ook paragraaf 2.1 en paragraaf 2.14 Wij denken dat dit -als onderdeel van een samenhangend plan met alle 5 stappen een haalbare ambitie is. Dit onderzoeken wij komende jaren in het programma U Ned. Eens. Het gaat om de relatieve aantrekkelijkheid van verschillende routes. In de uitwerking onderzoeken we of de alternatieven acceptabel zijn om de stad voor iedereen gezond, aantrekkelijke en bereikbaar te houden. Doseren kan ook nadelen hebben. Afhankelijk van de locatie is knippen of knijpen geschikter.

	elkaar niet meer ontmoeten. Autoverkeer hoort daar (helaas) nog steeds bij. Mij lijkt doseren (naast aantrekkelijker maken van de alternatieven: fietsen, OV, wandelen) dan ook altijd een veel beter idee dan knippen. **Ook nog wat complimenten:** doseren op 't Goylaan werkt, in ieder geval in coronatijd, prima! Al loopt 't Goyplein wel nog veel te vaak vast. **Tip:** maak het voor automobilisten bij doseren duidelijk waarom bepaalde stoplichten op rood staan terwijl er geen verkeer is te zien. Bv met een onderbord. Met vriendelijke groet en succes met de puzzel,	Dank. Deze suggestie nemen wij mee.
116	Het Mobiliteitsplan 2040 is beschikbaar ter inzage en is er een mogelijkheid tot reageren. Daar maak ik graag gebruik van want ik gelezen dat uw in het plan rekening houdt met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug lijkt mij niet duidelijk aangezien er al twee bruggen over de Vecht liggen in een staal van minder dan 2km. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Mijn brief kort samengevat: de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 zorgt voor meer overlast, onveiligheid, meer zwerfvuil en verminderd het recreatief gebruik van parken. Hieronder mijn uitgebreide reactie: **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: • Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. • Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	• De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande 2 bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit extreem kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. • De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. • De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. • De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. • De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Juist omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. • De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor	

	overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. • In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. • Als het een hangplek wordt zal ook het zwerfvuil toenemen zoals nu ook het gevolg is van de hangplekken bij de reeds bestaande bruggen. • We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.**	

	De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: • In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Wat denkt u van onderstaande opties?: • De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Is het niet beter om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute? • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor al het recreatieve gebruik als fietsers, wandelaars en hardlopers meer waarde toevoegt.	

	• Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige/snelle verbindingsweg wordt, ook voor snelfietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Hopelijk helpt mijn reactie u bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik uit naar uw reactie.	
117	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
118	Hierbij wil ik graag reageren op het gedeelte uit het Mobiliteitsplan 2040 mbt. de plannen De Zuidpoort (Ledig Erf) en de stadsboulevard 't Goylaan – Socrateslaan. Mooie plannen voor dat deel van de stad Utrecht waar ik op ook niet op tegen ben. **Echter,** wat betekenen deze plannen voor andere delen van Utrecht, bijv. voor de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat? Deze route ligt tussen deze 2 mooie projecten in en zal zo ongeveer als <u>enige</u> verbindingsweg vanuit het zuid-oosten van en naar het centrum overblijven. Als bewoner, en met mij vele andere bewoners, van de W.A. Vultostraat ben ik dan ook **<u>zeer bezorgd</u>** over de negatieve gevolgen die deze mooie plannen hebben op de verwachte fors toenemende verkeersdruk in onze straat midden in een woonwijk. De verwachting is dat in bijna alle geschetste varianten van het autoluw maken van het Ledig Erf de verkeersdruk op route Briljantlaan - **Vultostraat** – Erzeijstraat **fors zal doen toenemen, tot wel 40% !** Het is nu al op veel momenten erg (te) druk op deze route met alle negatieve gevolgen van dien: - Vieze ongezonde lucht. Geregeld forse overschrijding stikstofwaarde tov. de toegestane waarde (gemeten Constant Erzeijstraat) - Gevaarlijke verkeerssituaties, mn. snelheidsovertredingen	Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	○ Veiligheid overstekende kinderen basisschool St. Jan de Doper (Op de WA. Vultostraat ook GEEN aanduiding dat er een school naast de straat ligt!) - Geluidsoverlast door (te hard) rijdend verkeer en vrachtverkeer - Trillingen vrachtverkeer met kans op schade aan de jaren 30 huizen In plaats van meer verkeer zal er juist gestreefd moeten worden naar MINDER verkeer door deze straten om zo de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verhogen, die nu al onder druk staan. Echter in het Mobiliteitsplan 2040 lees ik nergens iets over de verwachte negatieve gevolgen die deze plannen hebben op de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat! **Graag zie ik dan ook een plan van de gemeente Utrecht tegemoet met betrekking tot de gevolgen van het autoluw maken van het Ledig Erf en het bevorderen van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat en dan mn. voor de Vultostraat & Erzeijstraat omdat hier de woonhuizen dicht op de weg staan.** Zoals de plannen er nu liggen betekend dit een forse verslechtering van de leefsituatie in de W.A. Vultostraat, en dat lijkt mij toch niet de bedoeling! Graag zie ik uw reactie tegemoet!	
119	Bij deze wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht '*dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen*.' De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verskeersdrukte op de route Constant Erzeijstraat-W.A. Vultostraat-Briljantlaan. Ik heb begrepen dat in 2019 de stikstofwaarde in de Constant Erzeijstraat met 76 (microgram/m3) al ruimschoots boven de grenswaarde van 40 (microgram/m3) uit kwam. Wij maken ons grote zorgen dat de leefbaarheid, veiligheid én luchtkwaliteit met de nieuwe plannen verslechteren, en zien graag een plan wat de leefbaarheid en veiligheid niet alleen waarborgt, maar de luchtkwaliteit ook verbetert in plaats van verslechtert. Ik zie graag uw reactie tegemoet.	Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

120	Deze inspraakreacties is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
121	Hierbij maak ik bezwaar tegen de geplande fietsbrug over de Vecht tussen enerzijds de Zwanenvechtlaan en anderzijds de Vechtdijk waar woonarken liggen en antieke woningen staan. Ik begrijp de ambitie een fijnmazig fietsnetwerk te willen realiseren, maar zie niet in hoe deze brug daaraan zal bijdragen, gelet op de locaties waartussen de brug gepland is. De Vechtdijk tussen de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug is bovendien een bijzonder stukje Utrecht, met aan de ene kant fraaie monumenten en aan de andere kant leuke woonschepen en woonarken. Een fietsbrug halverwege zou dit op brute wijze doorbreken. Onder een brug ontstaat een unheimisch gebied - nog een minpunt. Kijk maar onder de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug en vraag je af waarom er grote stenen liggen. Die liggen er om hangpubliek en auto's te weren. Het is behoorlijk druk aan de Vechtdijk, vooral sinds er in 2016 een fietsstraat is aangelegd. Er wordt gefietst en veel gewandeld en gejogd. Mensen weten de Vechtdijk dus te vinden. Ik fietste in het verleden vaak naar Oog in Al. Ik verkoos de omweg via de Muinck Keizerbrug; die was rustiger dan de route via de Marnixbrug. Zou ik dan nu de fietsbrug willen nemen? Ik vind de winst niet groot genoeg. Zeker niet nu de Muinck Keizerbrug aan beide zijden van de rijbaan tweezijdige fietspaden heeft. Steeds meer mensen zijn doordrongen van het nut van bewegen. Sindsdien lijkt een ommetje minder een probleem. Elektrische fietsen zijn er tenslotte ook.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Al met al, voor een Vechtbrug bestaat geen dringende noodzaak. Nu niet, misschien in 2039 ? Ik verzoek u de Vechtbrug te schrappen.	
122	Graag maken wij gebruik van ons recht om een reactie te geven op het mobiliteitsplan 2040. Wij sturen u daarom onze reactie en zienswijze zoals wij die gaven in maart 2020 op de Omgevingsvisie MerwedeKanaalZone (deel 2). Dit betreft de bruggen over het Merwedekanaal en het plan en in het bijzonder bruggen in deelgebied 6. Utrecht, 6 maart 2020 Geachte Raad, Gaarne maken wij, bewoners van het woonschip aan…, gebruik van de mogelijkheid om onze reactie en zienswijze te geven op de ter inzage liggende Omgevingsvisie MerwedeKanaalZone (deel 2). **Onzorgvuldig plannen maken** Wij danken iedere plannenmaker/maker van mobiliteitsberekeningen voor het random plaatsen van indicatieve streepjes die bruggen kunnen zijn maar misschien niet. Onder het mom van Samen Stad Maken hadden wij verwacht dat de politiek in de opdracht voor dit grote en ambitieuze project MWKZ de instructie had meegegeven uiterst zorgvuldig om te gaan met onze stad Utrecht en zijn bewoners. Vooral de mensen en hun woning die misschien een obstakel vormen. Wij hebben de strepen/bruggen voor het eerst gezien in een artikel in de DUIC in september 2017. Direct daarna hebben wij contact gezocht met de projectgroep MerwedeKanaalZone om te laten weten dat wij hier wonen. Zij waren niet op de hoogte van het effect dat een “zomaar” streep op de kaart betekent voor een eigenaar van een woonboot/schip. Waarom is niet een zelfde traject gevolgd als	Zie beantwoording inspraakreactie 25, paragraaf 2.6.6.4 Bruggen MWKZ en de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	wanneer het een huis (aan land) betrof? Wij staan in de havenatlas, welke gekoppeld is aan het bestemmingsplan. **We zitten vast** Zonder dat wij al in de fase van wijziging van het bestemmingsplan zijn, is tijdens een afspraak, op donderdag 30 januari 2019, vanuit de Gemeente, waarin de projectgroep MWKZ toelichting kwam geven op de plannen, het woord 'wegbestemd' al gevallen. Het doet ons herinneren aan de situatie van 2003, bij de vaststelling van de huidige havenatlas. Wij voelen ons serieus bedreigd in onze status als Utrechter en als bewoner van een woonschip in deze gemeente. Wij zien op tegen een zeer lang traject dat de toekomst van ons gezin troebleert. Een traject waarvoor uw uitvoerende medewerker betaald wordt. Van ons wordt flexibiliteit, weerbaarheid en coöperatie verwacht. En dat kost tijd. Tijd die afgaat van werk, gezin, familie enzovoort. En dat is jammer. Het schip ligt nu 47 jaar op deze ligplaats. Wij wonen hier 30 jaar, onze zoon inmiddels 10 jaar. Hoe kan dat over het hoofd gezien zijn? Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er komt, moeten de twee woonboten hier weg. Dit is rampzalig voor ons, als bewoners: wij worden belast met kosten, hebben stress door onzekerheid, door een eventuele gedwongen verhuizing verliezen wij ons sociale netwerk. En bovendien er zijn er vooralsnog geen alternatieve ligplaatsen beschikbaar. Op 8 februari 2018 is in de raadsvergadering motie 16 aangenomen - inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Aanvullend ook motie 18 - minimalisering van het aantal nieuwe bruggen, en motie 19 - optimaliseren bestaande bruggen aangenomen. Zie hier: https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Utrecht/bee8fb33-f90d-40a1-ab93-4ad443dafb18 . Van deze beloftes zien wij niets terug in de plannen die ter inzage liggen. Wij kunnen niet bevatten wat hier over ons uitgestort is. Het is in woorden niet goed uitdrukken wat het met ons doet, daar komt veel emotie bij kijken: maar wij hebben al weken een loden jas aan, alles voelt zwaar. We kunnen geen plan voor de toekomst meer maken. Wij zitten vast. De spanning druipt hier van de muren, over hoe nu verder. **Fietsroute splijt buurt in tweeën** Toen wij hier kwamen in 1990, was Hoograven nog heel stil en ouderwets. In 2004 konden wij ons ontdoen van een bende die bezit had genomen van het	

	Hamersplantsoen en angst zaaide onder bewoners. Kinderen konden niet zonder bedreiging vrij spelen in het plantsoen. Uit angst voor represailles deed men geen aangifte, men verhuisde liever. Een bende dealde drugs en stak woningen en auto's in de brand. Onze auto is toen ook in vlammen opgegaan. Ook is een bewoner gemolesteerd. Annie Brouwer en Hans Spekman zijn toen naar Hoograven gekomen om hier de rust te herstellen. Als benadeelde partij hebben wij nog zeker 3 jaar nadien naar de rechtbank gemoeten om de zaken van de daders bij te wonen. Maar het allermooiste: wij hebben ons toen als buurt verenigd en het plantsoen is (met hulp van Wijkbureau Zuid) terugveroverd. De buurt kwam in een versneld tempo tot bloei. Overal gingen gordijnen open. We hadden de "boeven" verdreven, mensen durfden weer naar buiten. Veel jonge gezinnen kozen ervoor om te blijven en verhuisden in de wijk door naar een grotere woning (naar bijvoorbeeld Neerlandia). Het is een buurt waar men qua tijd en geld een diepte-investering doet. Wij schatten dat 60% van de bewoners hier 15 jaar of langer woont. Bewoners die kozen voor een rustige buurt. Allemaal op een te belopen afstand vanaf het Hamersplantsoen, dat een spil vormt in het sociale klimaat dat in onze buurt heerst. Het is dat simpele stukje duurzaam gras in de buitenruimte waarin iedereen (binnen het betamelijke) kan doen en laten wat ie wil. Het is een fijne plek die niet alleen wordt gebruikt door de direct aanwonenden, de mensen komen van veel verder. De manier waarop de Gemeente nu lukraak streepjes op een kaart intekent voor de nieuwe bruggen, in combinatie met het ontbreken van echte participatie door de buurt, geeft ons het gevoel dat eerdere inspanningen om de veiligheid en leefbaarheid in de buurt teniet worden gedaan en onvoldoende worden gewaardeerd. Waarom zouden we ons verder nog inspannen als daar op deze manier mee wordt omgegaan? Na alle cijfers doorgenomen te hebben, vragen wij ons af wat het nut is van de term "doorgaande wegen", als de grootste fietsstromen door wijken, in ons geval het Hamersplantsoen geleid moeten worden. Ons inziens is onze (vooroorlogse) buurt hier niet voor geschikt. Je kunt 100 keer kijken en aanpassen (zie Ovonde Goylaan), de huidige straten worden er niet breder of veiliger van. **Planning en communicatie onduidelijk** In het verdere contact met de projectgroep MerwedeKanaalZone wat betreft onze persoonlijke situatie, liet men ons weten dat er de komende 7 tot 9 jaar een gesprek	

	met ons, als woonboot-bewoners zeker niet nodig zou zijn. Omdat de ontwikkeling in deelgebied 6 pas later op gang komt, er ook van een brug geen sprake zou zijn. In december ontvingen wij een mail waarin werd medegedeeld dat de streepjes/bruggen in Omgevingsvisie (deel 2) zitten en daarmee naar voren zijn gehaald. Mondeling is verteld dat ook zonder ontwikkelingen in deelgebied 6 er bruggen kunnen komen. De omgevingsvisie is begin januari ter inzage neergelegd waarvan de reactietermijn op 31 januari inging en sluit op 11 maart 2020. Begin januari is dit nieuws, middels een wijkbericht, in de buurt verspreid (en het blijkt dat lang niet overal de post op tijd is bezorgd, dit is gemeld bij de projectgroep). Daarin staan 2 bruggen ter hoogte van de Karperstraat en Overijssellaan slechts tussen de regels genoemd. Geen goede start voor een gesprek en verkenning met de bewoners uit mijn buurt. Wij, als buurt, zijn veel te laat geïnformeerd over zo'n belangrijk onderwerp. Voor ons zelf, als woonbootbewoners geldt: wij pleiten dan ook voor een duidelijk besluit, eind dit jaar. Wel of geen brug, wij willen niet leven met een indicatieve streep boven ons hoofd. We willen duidelijkheid en geen jarenlange gijzeling. **Rücksichtslos investeren** Omdat (bijna) niemand uit mijn buurt op de hoogte is van de ontwikkelingen uit MerwedeKanaalZone zijn wij samen in allerijl alle stukken gaan lezen. In de hele korte tijd die ons gegeven is, konden snel concluderen dat informatie en de berekeningen incompleet en zelfs kortzichtig zijn. Bij navraag van ontbrekende informatie blijkt die weer elders op internet te staan: hoe kunnen wij ons een beeld vormen van verkeersstromen en getallen als die informatie niet als compleet wordt gepresenteerd? Of is deze informatie erbij gesleept op het laatste moment? In het plan zelf zijn voor het gemak zelfs delen van bestaande infra vergeten (het Hamerplantsoen is niet aangegeven als groen en huizen ontbreken). Het blijkt dat betrokken planologen en verkeersdeskundigen pas op de middag van 11 februari een bezoek hebben gebracht aan onze buurt. Daarvoor wisten zij niet waarover wij spraken. Kennis van het gebied in niet meegenomen in de plannen. Het lijkt een papier exercitie te zijn geweest. Op de avond van 11 februari hadden wij een met spoed ingelaste bewonersavond, waarin wij dan eindelijk aandacht krijgen. Op deze manier geeft het ons ook geen blijdschap dat er een nieuwe, groene en vooruitstrevende wijk in onze nabijheid gebouwd gaat worden, hoe mooi die dan ook volgens sommige gaat worden. Alles	

	lijkt geredeneerd vanuit die wijk. De wereld daarbuiten bestaat niet of is alleen maar lastig. En dient zich maar aan te passen. Wij, die hier wonen zijn geen pionnen of getallen, maar mensen die al samen de stad Utrecht maken. Dit is geen manier van goed werk afleveren en zo ga je niet met elkaar om. Er is tot aan de brug gedacht, maar niet verder. Wij hebben met veel buurtbewoners het eerste spreekuur van woensdag 5 februari bij Kanaal 030 bezocht. In de zak een lijst met vragen over onze toekomstige situatie als buurt. Het enige echte antwoord dat we hebben mogen ontvangen, was het antwoord op de vraag: komt er betaald parkeren in Hoograven Oud Zuid. Antwoord is JA. Oké dan. Maar nadat wij met een medewerker van Goudappel Coffeng de brugvarianten voor deelgebied nalopen, zegt hij terloops: dat het effect van een brug pas inzichtelijk is nadat die brug er ligt. Ook tussen de tafels onderling verschillen de antwoorden op simpele vragen. En dat is jammer. Het geeft bovendien geen vertrouwen. Wij hebben dan ook grote twijfels bij de genoemde cijfers in aantallen van fietsers in de toekomst. De onderbouwing van die cijfers is niet inzichtelijk. Vanuit het SUWO en oppositie in de raad is gevraagd om een second opinion. Deze aanvraag is tweemaal negatief beantwoord. Waar is men bang voor? Als blijkt dat bruggen niet nodig zijn, scheelt dit miljoenen. Bij een aantal bruggen wordt de noodzaak voor het aanleggen daarvan überhaupt niet onderbouwd met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, maar wordt teruggevallen op de Nota slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (nota 3x slim) uit 2016. Dit gaat ver buiten de bedoelde reikwijdte van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone aangezien de bruggen niet zijn opgenomen in het Meerjaren Perspectief bereikbaarheid. Daarnaast wordt er nog een apart besluit genomen worden over de aanleg van bruggen en tunnels nadat het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen gereed is (zie raadsbrief 18 oktober 2019) en is een principe-besluit hierover via de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone nogal voorbarig. De fietsverbindingen uit de nota ‘3x slim’ zijn hoofd- en doorfietsroutes terwijl in de bruggenstudie de bruggen op wijkniveau worden gemotiveerd met “kans voor het maken van korte recreatieve rondjes.” Tijdens de bijeenkomsten van 11 februari 2020 werd het belang van de bruggen nader onderbouwd met het argument dat kinderen en ouderen er ook gebruik van kunnen maken, dit, hoofdfietsroutes en ommetjes voor kinderen en bejaarden gaat niet samen en wordt niet onderbouwd.	

	Ook is bij voorbaat een hoogwaardig fietspad langs de A12 al van tafel geveegd. En is ook de route vanuit Nieuwegein via de Liesboschbrug (de gevangenisbrug) niet meegenomen. Slechte kennis van de omgeving. Wat ons betreft is zijn de berekeningen niet volledig. In deelgebied 6 wordt op 330 meter van de Socratesbrug een brug gepland ter hoogte van de Karperstraat. Vervolgens wordt 325 meter verder, ter hoogte van de Overijssellaan een brug gepland, deze ligt echter op 230 van de aan te passen brug ter hoogte van de A12. Kortom twee bruggen binnen 875 meter waarbij volgens de CROW norm er 1 voldoende zou zijn. Houdt daarbij in het achterhoofd dat de ontwikkeling van dit deelgebied nog ver in de toekomst ligt. Kortom eerst miljoenen investering (2 bruggen, 2 woonboten uitkopen, grondeigenaar uitkopen voor ontsluiting op Jutfasepunt). Lijkt ons dat je niet kan gaan investeren op basis van een aanname. Een slecht onderbouwde aanname waarin het effect op de omliggende wijken van MWKZ niet is meegenomen. Wij eisen die second opinion wat betreft de verkeersstudie door een ander bedrijf dan Goudappel Coffeng. Het is te omvangrijk en te ingrijpend om er maar 1 studie op los te laten. Graag zouden wij willen dat uitgegaan wordt van de basisgegevens van 2018 en niet die van 2015. Daaruit blijkt al dat de groei minder groot is dan verwacht. Miljoenen tranen laten voordat je echt weet of het gaat werken. Rücksichtslos is deze manier van denken en redeneren. **Geen noodzaak** Wij dachten dat we Samen Stad Maken. Is dat ook niet een credo van Utrecht, het staat zelfs vermeld in de omgevingsvisie van de MerwedeKanaalZone? Na onze studie zijn wij in Utrecht gebleven, later kwam daar een zoon bij. Wij kunnen met de hand op ons hart zeggen dat wij in onze buurt en daarbuiten heel erg onze bijdrage leveren in de projecten en de contacten die wij onderhouden en dat wij er nog van willen genieten HIER op deze plek aan het Hamersplantsoen samen als gezin. Zou de situatie onveranderd blijven, is er geen noodzaak om te vertrekken. **Het water en hun gebruikers** Het open en brede water zonder obstakels heeft een grote beeldkwaliteit voor onze buurt. Maar ook voor de “toekomstige” bewoners van deelgebied 6. Wij zien dit nergens terug in de plannen & meerdere bruggen zal dit beeld doorbreken.	

	Ook vragen wij ons af of de projectgroep wel op de hoogte is van het waterverkeer op het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn richting stad. Naast de roeiverenigingen en de waterscouting, is een enorme stroom pleziervaart dat in het seizoen (april - oktober) door Utrecht vaart en de stad bezoekt. Daarvoor moeten nu de bestaande bruggen al open & dat gaat verre van vlekkeloos. Sinds een tiental jaar zijn de bruggen onbemand en worden op afstand bediend. Ondertussen is de pleziervaart de laatste jaren enorm toegenomen. Door een verkeerde afstemming staan het auto en fietsverkeer in de spits te wachten op een brug, die open gaat voor 1 jachtje. Of andersom, bij grote drukte op het water worden het waterverkeer opgejaagd om maar snel de bruggen te halen. Dit geeft nu al onveilige situaties, waarin heel gemakkelijk de maximale limiet van 4.5 km per uur overschreden. En het tot aanvaringen komt met niet gemotoriseerde vaarttuigen of erger nog: ouderen van de roeivereniging of kinderen in een roeibootje. Het is dan ook een raadsel waarom hier niet wordt gehandhaaft door de waterpolitie en de havendienst. Wat te denken van de pompende effect dat gaat optreden met nog veel meer bruggen die open moeten kunnen. Maar worden bediend door onkundigen. Ook zonder extra bruggen is dit een situatie die ernstig uit de hand gaat lopen. **Onze punten van aandacht voor plannenmakers** ● Wij vinden dat de participatie in het project van de buurt en ons als woonbootbewoners moet beter. Ook moet de communicatie/informatievoorziening vanuit het project beter. ● Maak een zodanig plan dat de twee woonboten kunnen blijven liggen. ● Als er geen ontwikkelingen zijn in deelgebied 6, leg dan geen bruggen aan. Mocht u beslissen tot de aanleg van bruggen beslis dan alleen over bruggen die binnen 3 jaar aangelegd moeten worden en gijzel ons als woonarkbewoners niet langdurig. ● Denk bij uw besluit over de bruggen aan uw beloftes, middels moties die u zelf eerder heeft aangenomen in bovengenoemde raadsvergadering. ● Wanneer u kiest over bruggen die ten koste gaan van woonarken indien er vervangende ligplaatsen beschikbaar zijn. Beslis alleen wanneer een goede afloop voor alle partijen haalbaar is. ● We willen dat u eerst kijkt naar de bestaande knelpunten op doorgaande wegen en bestaande bruggen. Kijk ook naar de toekomstige knelpunten verderop in de wijk, in geval van een brug. Nu wordt niet verder gekeken dan de brug zelf. U kunt niet vast	

	blijven houden aan opmerkingen als: dat passen we later wel in. De huidige situatie heeft dan al schade ondervonden. Kortom terug naar de tekentafel. ● Waarom zijn woonarken - woonboten - woonschepen niet opgenomen in de MER? ● Wij willen dat het Hamersplantsoen behouden blijft in zijn huidige vorm en functie. ● De getallen in het onderzoek moeten beter worden onderbouwd. Het onderzoek van Goudappel Coffeng moet van een second opinion worden voorzien. ● Wij vragen naast een verkeersstudie ook een onderzoek naar de sociaal-maatschapppelijke gevolgen van de MWKZ op de omliggende buurten zoals Oud Hoograven en het Hamersplantsoen in het bijzonder. Voor wijkbrede belangen en bezwaren verwijzen wij, als mede auteur, naar de zienswijze die wij als buurt vanuit de Beheergroep Hamersplantsoen aan u versturen. **Tot slot** Wij willen graag een (inhoudelijke) reactie op onze vragen en opmerkingen (inclusief de zienswijze van het Hamersplantsoen en het SUWO). Plus een ontvangstbevestiging van het bezwaar ontvangen. Daarnaast willen wij op de hoogte blijven van alle stappen in deze procedure.	
123	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. ***Extra Toevoeging aan het punt 'Veiligheid'.*** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. *De recreatieve drukte is de afgelopen paar jaar al enorm toegenomen met wielrenners, fietsers en wandelaars uit ook omliggende gebieden. Het is nu vaak al te druk. Dat komt vooral door de fietsers(veel wielrenners) die door willen rijden. Dan is het is voor mij als bewoner vaak goed uitkijken om de dijk vanaf mijn woning op te*	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	gaan of over te steken. Ik woon vrijwel tegenover de kruidentuin, welke ook een doorgang is voor bejaarden van de 2 omliggende bejaardentehuizen. Voor oudere mensen is het echt heel gevaarlijk geworden. Nog meer doorgang voor met name fietsdrukte is onverantwoord. · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. ***Zoals bekend gebeuren in het park herhaaldelijk intimiderende seksuele vertredingen. Het park is al een toevluchtsoord voor ongewenste zaken (ook naar bejaarden is gebleken) en de politie heeft te weinig mogelijkheden om daar doeltreffend naar te kunnen handelen. Voorkom alstublieft nog meer mogelijkheden voor ongewenst gedrag in het Vechtpark vanuit een omliggende wijk. In plaats daarvan, zou ik pleiten voor meer groen binnen elke betreffende wijk. Rondom de flats en huizen of op de huizen zelf. Zodat bewoners op hun eigen plek meer van groen kunnen genieten en niet met horden naar één plekje gaan. Lokaal, binnen de wijk zelf.*** · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond.	
124	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
125	Hieronder vindt u onze reactie op het mobiliteitsplan 2040. Wat ons opvalt is dat op pagina 129 het fragment "In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden." staat. Dit fragment lijkt aan te geven dat er nog niets vastligt en dat keuzes nog verder uitgewerkt moeten worden. Als we dan naar het kader kijken voor Utrecht Zuidwest op pagina 139 en 140 dan valt ons op dat één van de gepresenteerde keuzes is "Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere	

	verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal." Uit deze zin blijkt niet dat nieuwe bruggen een mogelijkheid zijn, maar alsof er al een besluit ligt over nieuwe bruggen. Bij ons weten is dit niet zo. Door dit zo te presenteren en de zinssnede "Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren." wordt het democratische proces wat nog moet volgen met voeten getreden. Wat ons verder opvalt is dat hier een mobiliteitsplan gepresenteerd wordt, waarin de "nieuwe bruggen" slechts 5 keer genoemd worden, steeds in bijzinnen. Een nieuwe brug kan grote effecten hebben op woongenot in bestaande wijken. Wij voegen daarom onze zienswijze op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 toe. Deze reactie is ook van toepassing op het voorliggende mobiliteitsplan 2040. Wij hebben overigens nog steeds geen inhoudelijke reactie ontvangen op onze zienswijze die u op 10 maart heeft ontvangen. Bij deze ontvangt u onze reactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Wat opvalt is dat deelgebied 6 nog in een beginfase zit terwijl de andere deelgebieden al verder zijn in de ontwikkeling. Wij wonen tegenover deelgebied 6, op het IJzerdraadpad aan het Hamerplantsoen in Hoograven. Wij waren nogal verbaasd en teleurgesteld dat de gemeente het voornemen heeft om door dit plantsoen een druk fietspad aansluitend op een nieuwe brug over de Vaartsche Rijn te plaatsen. We hebben er alle begrip voor dat de Merwedekanaalzone ontwikkeld wordt en ook dat alle bewoners van Utrecht meer de fiets en openbaar vervoer en minder de auto moeten nemen. In onze ogen is de huidige visie nog niet voldoende uitgewerkt over deelgebied 6 en we adviseren de raad daarom dit deel van de visie verder uit te werken voordat deze wordt geaccepteerd. Wat wij missen is een uitgewerkte visie over het gehele vervoersnetwerk in Utrecht zuid. U kunt een brug aanleggen en dan verwachten dat het bestaande netwerk van wegen wel toereikend is, maar dit lijkt ons nogal kortzichtig. De herinrichting van de kruising 't Goylaan / Hooft Graaflandstraat laat zien dat wijzigingen in de infrastructuur zeer goed voorbereid moeten worden. Op dit moment missen wij	Op pagina 129 staat: we geven aan welke keuzes gemaakt *kunnen* worden. De keuzes in de daarna volgende kader zijn dus nog niet gemaakt. Zie ook paragraaf 2.1 Status mobiliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	gedegen uitwerkingen in de documentatie die voorligt. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de geplande aanpassingen in de infrastructuur wel direct succesvol zijn? We missen ook alternatieven zoals het realiseren van een fietsroute langs de snelweg richting station Lunetten. In onze ogen zal zo'n route veel minder impact hebben op bestaande wijken en de ontsluiting van Utrecht Zuid-west sterk verbeteren ten opzichte van de huidige geplande bruggen in deelgebied 6. Naast het verkeer over de weg zien we rond de splitsing Merwedekanaal en Vaartsche Rijn veel watergebruikers zoals roeiers, scouting, (gehuurde) motorboten en zwemmers. Als juist op deze plek een brug gerealiseerd wordt zal dit flinke consequenties hebben voor veiligheid en mogelijkheden voor watergebruik. Hier staat wel een enkele opmerking over in de stukken, maar naar onze mening verdient dit aspect veel meer aandacht. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat alle watergebruikers nog steeds veilig van het water gebruik kunnen maken? Welke alternatieven worden geboden aan scouting en roeiers? In de visie wordt de nadruk gelegd op groen in de nieuwe wijk. Als bewoners van een oude wijk in Utrecht kunnen we er dan niet bij hoe het kan dat er een weg wordt gepland door het bestaande Hamerplantsoen. Dit is een plantsoen waar de wijk bij elkaar komt, waar gesport, gespeeld en gepicknickt wordt. Ongeachte de precieze realisatie van de nieuwe brug en weg, dit zal negatieve impact hebben op het weinige groen dat we in de wijk hebben. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat het Hamerplantsoen de plek blijft die het nu is? Hoe zorgt de gemeenteraad voor compensatie van dit bestaande groen? We maken ons ook zorgen over de toekomst van de twee woonboten die precies daar liggen waar een brug gepland is. Hier wonen mensen al heel lang met veel plezier. De bewoners nemen deel aan de wijk en u heeft nu in één klap hun toekomst zeer onzeker gemaakt. Dit betreft zowel financiële als niet-financiële aspecten. Hoe zorgt de raad ervoor dat deze bewoners op korte termijn weer zekerheid krijgen? Gaat de raad de financiële schade op korte termijn compenseren? Naast botenbezitters zullen de bezitters van woningen grenzend aan het Hamersplantsoen ook financiële schade hebben door de geplande bruggen. Hoe gaat deze planschade gecompenseerd worden? Als laatste willen wij onze zorgen over de veiligheid melden. Dit betreft de veiligheid van de gebruikers van het Hamersplantsoen, zoals spelende kinderen, maar ook voor	

	de fietsers die met duizenden door de Karperstraat moeten gaan. Een straat die hier volledig ongeschikt voor is. Naast verkeersveiligheid zijn we bezorgd voor een stijging in criminaliteit; met een extra brug ontstaat een extra verbinding waar criminelen gebruik van kunnen maken. Er zijn al genoeg diefstallen in de wijk. Hoe denkt de gemeente de veiligheid in de wijk op minimaal het huidige peil te houden? Op dit moment zin wij nauwelijks tot geen handhaving in de wijk. Op de fietspaden in Utrecht zien we zeer veel brommers, en geen enkel optreden van handhaving, dit geeft geen vertrouwen dat een fiets- en voetgangersbrug enkel door fietsers en voetgangers gebruikt zal worden. Naast de zorgen die wij hierboven hebben geuit hebben wij ook een aantal vragen of opmerkingen over de stukken. Deze kunt u op de volgende pagina, puntsgewijs vinden. Graag ontvangen we per punt een reactie. • Bijlage 1.1: "Overzicht van de participatie": In deze bijlage wordt gesproken over de participatie in het kader van omgevingsvisie deel 2. Ik zie dat er een Klankboordgroep Merwede is gevormd, waarin de wijk Hoograven niet vertegenwoordigd is. ○ Hoe kan het zo zijn dat er een visie wordt neergelegd waarbij de bewoners die er direct mee te maken krijgen niet gehoord zijn? ○ Vanaf 2018 zijn er al gesprekken met andere wijken, hoe kan de gemeenteraad een goed besluit nemen over een visie waarin de bewonersparticipatie met betrekking tot deelgebied 6 niet is uitgevoerd? • Bijlage 1.2.: Nulmeting Rivierenwijk, Transwijk: ○ Is er ook een nulmeting uitgevoerd in het zuidelijke deel van Hoograven tegenover deelgebied 6? ○ Zo ja; waarom is deze niet toegevoegd aan de documentatie? ○ Zo nee; hoe garandeert de collegeraad dat de missende nulmeting de besluitvorming niet beïnvloedt? ○ Wij willen bij deze nogmaals expliciet benadrukken dat wij ons als bewoner van het zuidelijke deel van Hoograven zorgen maken over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van onze buurt. Het feit dat hier geen nulmeting wordt gedaan lijkt erop te duiden dat de gemeenteraad nog niet klaar is om een besluit te nemen over deelgebied 6.	

	• Bijlage 1.4: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone: ○ Er worden in deze bijlage een aantal cijfers gepresenteerd over verwacht fietsverkeer. Wat zijn de onzekerheidsmarges en betrouwbaarheidsintervallen? ○ In dit document staat dat het gesprek met bewoners in Hoograven over inpassing wordt opgestart als de planvorming wordt opgestart. Waarom maakt deelgebied 6 dan nu al deel uit van de visie? Graag ontvangen wij een reactie van de gemeente op alle vragen die wij stellen in deze reactie op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2	
126	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
127	Ik heb de alternatieven voor de inrichting van het Ledig Erf met belangstelling bekeken. In uw plannen lijkt het autoluw maken van het Ledig Erf te leiden tot een flinke verkeerstoename in de rest van Hoograven (met name Constant Erzeijstraat). Ik heb het idee dat de leefbaarheid (luchtkwaliteit, veiligheid) in ons deel van Hoograven onvoldoende wordt meegenomen. Zou u die invloed van de keuzes op de rest van Hoograven duidelijk willen maken en zou u daar rekening mee willen houden in uw keuze?	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
128	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
129	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
130	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat…, reageren op het mobiliteitsplan 2040.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

	Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan te spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken om ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan niet integraal op te nemen in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	
131	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat…, reageren op het mobiliteitsplan 2040. Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan te spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken om ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan niet integraal op te nemen in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

132	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
133	*De meegestuurde kaarten bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met geweldige interesse heb ik de informatiebijeenkomst bijgewoond. Er was geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst de volgende vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* **Het antwoord moesten de breakoutsessiebegeleiders eerst schuldig blijven, in een reprise bleek ondubbelzinnig dat er geen onderzoek naar gedaan is. In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase.** Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden? Laat me in het licht van aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recente geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug. (ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, tenzij iemand denkt dat door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is) Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een naar uw eigen zeggen niet-op-specifiek-brugniveau-onderzochte **aanname**. Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. <- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen forensen, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Kan ik uit ervaring delen. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Verandering van supermarkt brengt daar ook geen verandering - de wekelijkse boodschappen doe je nu eenmaal niet op de fiets. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet het in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 3 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden.*	

	Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen, ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken fietsende horecabezoekers zodra dat weer kan, aan toevoegen. Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen (!), ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen. <- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? En komt er dan ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu iets meer dan 20 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier wekelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van de bomen bij de waterzuiveringsinstallatie en de bomenkap bij de de voetbalclub op de Vechtdijk, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?).	

	Minder en minder groen - en concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 100 huishoudens er blij mee zijn?Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En - in tegenstelling tot het traject tot dusver - benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.* Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als parttime sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren,	
134	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Bijgaand onze *Zienswijze* op het Mobiliteitsplan 2020-2040. We geven hierbij onze visie op de Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied. Het gebied heeft een geheel eigen en zeer bijzondere identiteit in onze stad. We willen deze identiteit versterken als een verkeersluw verblijfsgebied waar alleen bestemmingsverkeer welkom is. Het sluit naadloos aan op de binnenstad en dient als deel van de 'binnenstad' te worden gezien. **Het Noordelijk Poortgebied** Zoals aan de zuidzijde van het singelgebied is er ook een *noordelijk poortgebied*. Dit is het gebied rondom het waterplein, de sluizen en de Weerdpoort: Oudenoord, Kaatstraat, Gruttersdijk, Weerdsingel OZ en Weerdsingel WZ. Hier loopt het oude	

	centrum over in een stuk oude binnenstadschil, de buitenzijde van de singels en de Vecht. Eigenlijk maakt dit stuk binnenstadschil deel uit van de oude binnenstad en is dus ook zone A gebied. Het gebied is een oude, middeleeuwse voorstad van Utrecht (12e eeuw).1 Historische stukken van onze stad zijn hier nog zichtbaar: de watertoegang tot de stad, eeuwenoude kades, de oude vaarweg naar Amsterdam via de Vecht en de eeuwenoude sluizen naar de Vecht (Rijksmonument Weerdsluis). Hier staan middeleeuwse huizen en aansluitend oude singelpanden uit de 19e eeuw Het gebied bevat zeer veel rijksmonumenten. Een groot deel van het gebied valt onder de rijksmonumenten 'Historische Stadswallen' en 'Weerdsluis' (geel in onderstaande kaart) - inclusief het waterplein. **Allure gebied – attractiviteit** In dit 'allure' gebied kan men genieten van de historische stad, het handbediende sluiscomplex met zijn draaiende voetgangersbrug, de oude kademuren, het uitzicht op de Dom vanuit het waterplein, etc. Er zijn tal van attracties (Weerdsluis, Oude Gracht, rondvaartboten, Nijntje en in de nabije toekomst de historische kraan bij de Monicabrug), er is leuke horeca zoals het Muzieklokaal en voor de kleintjes Meneer Peer, er zijn passantenligplaatsen, kadeconcerten in de zomer, Sinterklaas in de winter, men kan wandelen langs de singels, ijsje eten op de trappen bij de sluisjes, kijkend naar de boten in de sluis, etc. Het noordelijk poortgebied moet in de toekomst verder tot een aantrekkelijk, 'rustig', verkeersluw verpoos gebied met verblijfsfunctie ontwikkeld worden, d.w.z. een zone A gebied waar voetgangers, toeristen en de niet gehaaste fietsers welkom zijn en zich veilig voelen, waar hooguit 'erftoegangswegen' op uitkomen en zónder doorgaande wegen voor fietsers of auto's. Het hart van het Noordelijk Poortgebied ligt aan de Bemuurde Weerd Oostzijde en bij de sluisjes. De aantrekkingskracht van het Noordelijk Poortgebied is de rust die het biedt. Het is een ander type ontmoetings- en verblijfsgebied voor	In het mobiliteitsplan hebben we geen aparte categorie 15 km/u. Het noordelijk poortgebied is onderdeel van de A-zone.

	stadgenoten en toeristen dan het zuidelijk poortgebied met een eigen beleving en eigen *doelgroepen:* voetgangers, toeristen en de langzame fietsers, d.w.z. relaxte fietsers, ouders die hun kind op de fiets begeleiden, ouderen, toeristen, etc. Dat betekent: 1. **Verkeersluwe inrichting** die de kwaliteit van het gebied verhoogt. o het hele gebied inrichten als **woonerf** o **15 km. gebied**: m.n. in het hart van het Noordelijk Poortgebied is de maximale verkeerssnelheid stapvoets, zoals dat ook in de binnenstad zou moeten. o auto**bestemmingsverkeer** blijft welkom; er zijn bescheiden parkeervoorzieningen. o inrichting die **veiligheid** waarborgt voor verkeersdeelnemers, verblijfsgasten en bewoners. o huidige inrichting **ontrommelen**: minder paaltjes, meer fietsenrekken, etc. 2. Het Noordelijk Poortgebied moet qua inrichting beter **aansluiten** op onze **monumentale singels**; die aansluiting moet beter vorm worden gegeven qua **verkeersluwheid** en **groeninrichting**. Dit kan door ook het stukje Weerdsingel WZ tussen Oudenoord en sluisjes en Weerdsingel OZ tussen sluisjes en Hopakker als woonerf in te richten. Oudenoord tussen Monicabrug en Kaatstraat eveneens herinrichten tot aantrekkelijk verblijfsgebied met veel groen. Meer kwaliteit aan de Oudenoord – hierin wordt voorzien in gemeentelijk tienjaren plan. 3. **Ontlasting binnenstadsas** door *juist* de niet gehaaste fietser naar de noordelijke fietsroute te (ver)leiden en bij het Noordelijk Poortgebied een plek te bieden om even af te stappen en te verpozen. Deze langzame fietsers hebben juist het meeste last van de gehaaste fietsers op de binnenstadsas. Zij hebben i.h.a. meer oog voor hun omgeving: de singel zelf vormt al een attractie. Die fietsers zijn niet geïnteresseerd in geasfalteerde fietssnelwegen. Het is toch al de vraag of de gehaaste fietser een langere route via de singels zal kiezen. 1 Bron: Erfgoed Utrecht Brach_75_Gruttersdijk_1_.pdf 4. Verander **de Singel Noord** fietsroute in een **groene toeristische fietsroute** t.b.v. het langzame fietsverkeer, een groene noordelijke singelfietsroute, die langs buiten- en binnenzijde van de singels loopt (Paardeveldbrug, Park Paardenveld, Nieuwekade,	Daarmee staat de voetganger op 1. Echter, de route Wittevrouwensingel - Weerdsingel OZ – Weerdsingel WZ is een hoofdfietsroute in het fietsnetwerk en de route langs de Bemuurde Weerd is eveneens een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer richting Oude Gracht. Op dit moment loopt een studie om de Weerdsingel in te richten net als andere delen van de singel. In het Mobiliteitsplan halen we het onderscheid tussen drukke en rustige routes weg. De fietser kan zelf kiezen welke route hij wil gebruiken. De route over de Weerdsingel is een van de alternatieven voor de binnenstadsas. We willen graag alle hoofdfietsroutes hetzelfde comfortniveau bieden, inclusief rood asfalt.

	Zandbrug, Asch van Wijckskade, Weerdsingel OZ), maar ook aansluiting biedt op de fietsroute langs de Vecht via Lauwerecht. 5. **Bereikbaarheid**: Het Noordelijk Poortgebied is gemakkelijk bereikbaar vanuit de binnenstad en de andere stadswijken. Het gebied is op loopafstand van OV (Potterstraat, Adelaarstraat), Centraal Station (15 minuten). Doorgaande (snel) fietsroutes om de hoek, grenst aan doorfietsroute Kaatstraat-Adelaarstraat die in de toekomst als fietsstraat wordt ingericht en de toeristische noordelijke route langs de singels. 6. **Stallingsmogelijkheden - parkeervoorzieningen**: fietsstallingsmogelijkheden bij Lange Koestraat, eventueel fietsstallingen uitbreiden (Gruttersdijk, Oudenoord); parkeergarages zijn in de buurt (Bijenkorf, Paardeveld). Allemaal op minder dan 15 minuten loopafstand. 7. **Knelpunten in de geplande fietsroute 'Singel Noord'** verdwijnen door een 'noordelijk poortgebied' in te richten als verblijfsgebied tussen de noordelijke groene toeristische fietsroutes aan weerszijden van de singel. o Naadloze aansluiting op de iets noordelijker gelegen, oost-west snelle doorfietsroute Kaatstraat - Stenenbrug -Adelaarstraat. o Een nieuwe fietsbrug over het 'waterplein' is niet nodig (geen route verkorting, onveilig) en bederft het aanzicht van de Rijksmonumenten (Weerdsluis en Waterplein - onderdeel is van de Stadsbuitengracht). Hiertegen rijzen terechte bezwaren vanuit de monumentale status van de omgeving en de sluizen. o Herinrichting van de Weerdsingel OZ is niet meer nodig, want de doorfietsroute ligt noordelijker en de singel is een noordelijke toeristische groene fietsroute geworden. Asfalt is noch op de Weerdsingel OZ en noch op de Weerdsingel WZ nodig. Rotonde, verkeersgeleiders en inrichting van de Weerdsingel OZ kunnen gehandhaafd, bijna zonder extra kosten. o Het stuk Weerdsingel WZ (tussen Oudenoord en Bemuurde Weerd) kan een ondoelmatige herinrichting tot fietssingel bespaard blijven. 8. **Vergroening**. De randen van het Noordelijk Poortgebied, m.n. Oudenoord, maar ook de Kaatstraat en de Gruttersdijk, kunnen groener en dus aantrekker worden ingericht. Voor de Kaatstraat-Adelaarstraat staat een inrichting als fietsstraat op het programma.	De route Wittevrouwensingel - Weerdsingel OZ – Weerdsingel WZ is een hoofdfietsroute in het fietsnetwerk en de route langs de Bemuurde Weerd is eveneens een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer richting Oude Gracht. Daarmee zullen deze routes ook gebruikt worden door niet-bestemmingsverkeer.

	Samenvattend: Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied moet in overeenstemming zijn met de mobiliteit in de binnenstad (zone A): verkeersluw verblijfsgebied zonder niet-bestemmingsverkeer. **De Dom staat in het midden van de Vecht – een prachtige, zeer oude zichtas die niet verstoord mag worden.** 16-1-2021 mede namens een tiental buurtgenoten	
135	In deze zienswijze van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht op concept Mobiliteitsplan 2040 en concept Parkeervisie kijken we in een bredere context naar de plannen voor Overvecht. Wij gaan vervolgens in op de totstandkoming van deze zienswijze en de inhoudelijk reactie – in het algemeen en specifiek op onderdelen – om tot slot een voorzet te doen voor het vervolg. Context Overvecht zal de komende 20 jaar een transitie ondergaan: fysiek en sociaal. Het Mobiliteitsplan, de Parkeervisie en de vernieuwde Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zijn de uitgangspunten voor de aanpassingen in Overvecht. Wij zien het Mobiliteitsplan en de parkeervisie dus ook als toetsing voor de ontwerpen van wegen en de openbare ruimte die de komende decennia in de wijk worden aangepast. De op 22 januari 2021 gepresenteerde RSU en het Mobiliteitsplan kunnen niet afzonderlijk van elkaar beoordeeld worden. Gezien het tijdspad hebben we de uitgangspunten in de RSU en de verhouding met het Mobiliteitsplan niet mee kunnen nemen in deze zienswijze. Wij zullen de zienswijze over de samenhang dus meenemen in de zienswijze over de RSU. Naar verwachting zal dit ook gevolgen hebben voor de inhoud van de zienswijze die wij nu doen op het Mobiliteitsplan. Zeker ook omdat de RSU richting geeft aan een breder beeld ten aanzien van Overvecht in de toekomst, waarin mobiliteit een belangrijk onderdeel is. Maar ook de woonvisie en andere stedelijke ontwikkelingen moeten in die bredere context worden beoordeeld. Naast de bredere context en bijbehorende beoordeling zien wij het Mobiliteitsplan als stip op de horizon. Wij zijn ook met name benieuwd naar de sturingsmiddelen op de middellange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. De coronacrisis heeft aangetoond dat onvoorziene omstandigheden er voor kunnen zorgen dat de toekomst, en ook dus de mobiliteit, er anders uit kan gaan zien. Maar ook ontwikkelingen zoals andere vormen van mobiliteit (zoals deelmobiliteit). En dan hebben we het nog niets eens	Wij denken eveneens dat er in Overvecht veel kansen liggen voor meer gebruik van lopen, fiets, OV en deelmobiliteit. Ook in Overvecht wonen mensen die werken in de grotere kantorenlocaties waarvoor we vooral willen inzetten op thuiswerken en reizen buiten de spits. Voor en andere vervoerwijzekeuze zullen ook in Overvecht de alternatieven

	over mobiliteitsgedrag, waar zeker in een wijk als Overvecht nog veel winst te boeken is. Wij zijn benieuwd hoe de gemeente hier naar kijkt. Totstandkoming inspraakreactie De gecombineerde werkgroep verkeer van het Wijkplatform Overvecht en het Bewonersplatform Overvecht volgt al jaren de ontwikkelingen rondom verkeer en mobiliteit in Overvecht. De werkgroep heeft bijgedragen aan de Wijkdialoog op 15 december 2020 (50 deelnemers, waarvan 35 bewoners) die vanwege de corona-maatregelen digitaal is gehouden. Bewoners hebben in breakout-sessies hun reactie gegeven. Aanvullend is op 7 januari 2021 een online bijeenkomst geweest met de projectleider van het Mobiliteitsplan, de strategisch gebiedsadviseur mobiliteit voor Overvecht en een groep van 14 bewoners , waarin een aantal aspecten van het Mobiliteitsplan meer in detail zijn besproken. Deze inspraakreactie is gebaseerd op de inbreng van de werkgroep verkeer en de reacties van de bewoners die aanwezig waren bij de Wijkdialoog en de aanvullende bijeenkomst op 7 januari. Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk. Inhoudelijke reactie - algemeen 1. Het Mobiliteitsplan is een omvangrijk document met veel herhalingen. Het is niet voor iedereen leesbaar en toegankelijk. Wij pleiten voor een publieksversie met een overzicht van voorgestelde maatregelen per wijk. 2. Terugkijkend zien we dat de ambities uit het eerdere mobiliteitsplan met moeite worden omgezet naar een uitvoering. Zo is gebleken dat er of te weinig geld beschikbaar is om het ineens goed te doen, of iets anders in de wijk moet eerst gebeuren, of het zou niet kunnen vanwege … (vul maar in, diverse redenen). Een goed voorbeeld is de herinrichting naar 30 km per uur. Deze ambitie ligt er al 25 jaar, maar er worden nog steeds wegen aangepakt die dan toch 50 km blijven. Daar waar het wel 30 km wordt, is het vaak dank zij de vasthoudendheid van bewoners die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid in de wijk. Gezien de transitiefase waarin Overvecht zich bevindt, pleiten wij voor een integraal plan waarbij, voortbouwend op het Mobiliteitsplan en Parkeervisie een wijkverkeersplan komt. Een dat niet financieel gedreven is, maar doelgedreven. Het is nodig dat hierdoor meer consistente oplossingen gecreëerd worden in de wijk, zodat ook mensen met beperkte kennis van verkeersregels door herkenbare verkeerssituaties zich toch veilig door de wijk kunnen	(m.n. fiets en OV) aantrekkelijker moeten worden. Daarom hebben we ook betere verbindingen tussen Overvecht en belangrijke bestemmen en knooppunten (USP, binnenstad, Centraal Station, LRC, Lage Weide) opgenomen, per fiets en/of OV. In de RSU zijn ook ambities voor Overvecht gesteld. Door verdichting en herstructurering in Overvecht ontstaan kansen en logische momenten om ook met gebiedspecifieke deelmobiliteit en parkeren aan de slag te gaan. We hebben een filmpje met een samenvatting van het mobiliteitsplan gemaakt. Deze is te vinden op de website van het Mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan bevat een visie en een aanpak, maar geen concrete maatregelen. Deze worden pas bij de uitwerking van het mobiliteitsplan in uitvoeringsprogramma's concreet worden. Daarom kunnen we nu ook niet per wijk een overzicht van maatregelen geven. Na vaststelling van het mobiliteitsplan en RSU zal de gemeente starten met de uitwerking. Voor sommige opgaven of gebieden zou een wijkverkeersplan een logische uitwerkingsslag kunnen zijn. Voor financiële dekking van dergelijke plannen zal t.z.t. naar middelen gezocht moeten worden, waarbij steeds naar prioritering op basis van bijdragen aan doelen en ambities zal worden gekeken.

	verplaatsen. Het wordt onduidelijk als er steeds weer andere situaties zijn met andere verkeersregels die daarop van toepassing zijn. 3. Als een herinrichting niet het beoogde doel heeft gehaald of er onbedoelde neveneffecten zijn, is er geen geld meer voor herstel en blijft de ongewenste situatie jarenlang gehandhaafd. In het Mobiliteitsplan worden veel nieuwe concepten voorgesteld en in de uitvoering zien we veel nieuwe vormen van herinrichting. Een voorbeeld is 't Goylaan. Wij pleiten ervoor om een herinrichting pas als afgerond te beschouwen tot de beoogde doelen zijn bereikt. 4. Veel problemen kunnen worden voorkomen door bewoners die de dagelijkse praktijk kennen en kunnen inschatten wat de effecten worden vroegtijdig te betrekken bij de plannen. Dit dient voorafgaand aan het ontwerpen te gebeuren in de fase dat een programma van eisen wordt opgesteld. 5. In het hoofdstuk monitoring en evaluatie wordt vooral gekeken naar beschrijvende effecten. Een tekortkoming in het Mobiliteitsplan is dat er onvoldoende aandacht is om vooraf inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen. De impact van een maatregel voor verkeer heeft immers in een ruim gebied effecten voor verschillende verkeersdeelnemers (of vervoersmodaliteiten). Als illustraties hiervoor: a. Het onderzoek naar de effecten van het doseren vóór de Westelijke Stadsboulevard op de verkeersstromen in Overvecht. Dit onderzoek is pas uitgevoerd nadat raadsleden door bewoners waren geattendeerd op het hiaat van de effecten op de Einsteindreef (tevens in relatie tot de NRU) en voor dit onderzoek een motie is aangenomen. b. De effecten van de een halve aansluiting Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef op de binnenwijkse maatregelen die nodig zijn voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Hier is nog steeds geen inzicht in. Daarom moet in het Mobiliteitsplan worden opgenomen dat bij maatregelen die effecten hebben op verkeersstromen vooraf een onderzoek plaatsvindt naar een ruim gebied buiten het plangebied. 6. "Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad."1 Het Mobiliteitsplan beoogt een samenhang te geven voor de diverse vervoersmodaliteiten. Wij constateren echter dat er tussen vervoersmodaliteiten en zelfs binnen één modaliteit een spagaat is met wat realistisch is. Soms zijn er tegenstrijdigheden en we zien dat de uitvoering in de praktijk leidt tot praktische	Wij proberen besluiten tot aanpassing van een situatie altijd goed te onderzoeken en voor te bereiden. Als desondanks een situatie na aanpassing niet blijkt te functioneren, dan zoeken we naar een passende oplossing. Dit is bij de 't Goylaan ook gebeurt. Een programma van eisen maakt de doelen en randvoorwaarden duidelijk. Pas bij het ontwerpen en de toetsing daarvan wordt meestal duidelijk wat mogelijke effecten kunnen zijn. Vaak wordt in de ontwerpfase afstemming met omwonenden gezocht. Bij het formuleren van een opdracht voor een onderzoek bepalen we de scope van die opdracht. Daarbij proberen we zo goed mogelijk in te schatten welke mogelijke effecten kunnen optreden. Veelal vindt dit in een aantal stappen plaats: eerst onderzoeken wat de effecten op hoofdlijnen en daarna verdiepen op geconstateerde knelpunten. Soms moet tijdens het onderzoek de scope worden bijgesteld.

	problemen. Wij pleiten ervoor dat de punten hieronder van onze inspraakreactie die niet behoren tot het Mobiliteitsplan wel worden opgepakt in de uitgangspunten voor uitvoering. De vraag is: in welke beleidsdocumenten die dan worden beschreven? Inhoudelijke reactie - auto 7. De auto's worden gestimuleerd om zo lang mogelijk via de Ring te rijden. Onderdeel van de Ring is de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Ofschoon niet expliciet genoemd in het plan, wordt uitgegaan van een opgewaardeerde NRU. Wij pleiten al jaren voor onderdoorgangen bij de pleinen zodat op termijn de gehele weg verdiept of – nog beter – in een tunnel komt. Het is op dit moment onduidelijk of er voldoende geld komt om in 2040 de NRU opgewaardeerd te hebben. Vanwege het dalen van de filedruk door meer thuiswerken is het ook de vraag of opwaardering conform de oorspronkelijke plannen nog realistisch zijn. Wat betekent een wijziging van de plannen NRU voor het Mobiliteitsplan? Het gaat dan niet alleen om de verkeersintensiteiten op de NRU en de stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef, maar ook op de impact op de leefbaarheid in de wijk. 1 Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 3. 8. Aanvullend op het vorig punt: de aantallen voertuigen per etmaal op stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef in Overvecht gaan aanzienlijk toenemen als de NRU wordt opgewaardeerd. Dit is te lezen in de bijlage 9 Verkeer van het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (met identificatiecode NL.IMRO.0344.BPNOORDELRANDWEG-ON01). Vergeleken met de referentiesituatie in 2030 zal het verkeer bij een opgewaardeerde NRU op de Franciscusdreef toenemen met 28%, op de Einsteindreef met 44% en op de Darwindreef met 11-15%. <u>De kaart op pagina 160 toont de verandering drukte autoverkeer, maar daar is die toename niet gevisualiseerd. De kaart is derhalve misleidend.</u> 9. Onduidelijk is of wordt uitgegaan van een halve aansluiting van de Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef. Er is in het Mobiliteitsplan te weinig aandacht voor de noodzakelijke binnenwijkse aanpassingen ten gevolge van een wijziging van de aansluiting. 10. Om te voorkomen dat de Ring vastloopt, wordt gedoseerd vóór de Ring. Er mag niet meer verkeer op de Ring (en als onderdeel daarvan de NRU) komen dan de	Zie paragraaf 2.8.2 in de Nota van Beantwoording. In de kaart op pagina 160 zijn deze wegen oranje-gekleurd. Oranje betekent een afname ten opzicht van de referentie, maar wel een toename t.o.v. 2015. Daarmee is de kaart consistent met het NRU-rapport. De aangepaste NRU zit reeds in de referentie, inclusief de groei om de wegen in Overvecht. In het Mobiliteitsplan is een aanpak toegevoegd die leidt tot minder autoverkeer dan in de referentie (maar nog wel steeds meer dan in 2015). Doseren zoals bij de Leidsche Rijn tunnel is een mogelijke invulling van dit doseren voor de Ring. Echter, dit is nog niet onderzocht en uitgewerkt. We weten dus nog niet wat het

	wegcapaciteit aankan. Onduidelijk is wat dit betekent voor de aanpassing van de toegangswegen voor de Ring. Is dit vergelijkbaar met het doseren van de Leidse Rijntunnel?	betekent voor toegangswegen tot de Ring. Ook andere manieren zijn mogelijk. Een doseren bij de Leidsche Rijn tunnel betreft niet vóór de Ring, maar eerder óp de Ring.
	11. De dosering van de Leidse Rijntunnel ontmoedigt autogebruikers gebruik te maken van dat deel van de Ring, met als alternatief toch weer rijden door de stad. De dosering in de Leidse Rijntunnel is nodig om daar de veiligheid te waarborgen. Het is dus noodzakelijk dat de gemeente er bij het Rijk voor pleit dat de veiligheid in de tunnel wordt geoptimaliseerd zodat minder vaak de tunneldosering nodig is.	De tunneldosering wordt vaak ingezet omdat er incidenten en congestie is op wegvakken ná de tunnel. Door de aanpak van het mobiliteitsplan beogen we dat er minder incidenten en congestie optreden, waardoor de tunneldosering minder vaak gebruikt hoeft te worden. Tevens zou door dosering vóór de Ring ervoor moeten zorgen dat automobilisten niet of minder via het onderliggend wegennet gaan rijden, omdat dat niet meer logisch is.
	12. Om bezoekers met bestemming stad te ontmoedigen gebruik te maken van de Ring, wordt gedacht aan een transferium (P+R) op de A27. Mogelijk kan er weer een treinhalte komen bij Groenekan.	De P+R-locatie aan de A27 is nadrukkelijk gekoppeld aan een treinstation. Dit zou zowel bij Groenekan als bij Maartensdijk kunnen zijn.
	13. Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, zullen nieuwe bewoners buiten de wijk de auto moeten parkeren (Park + Bike). Dit kan alleen als de bereikbaarheid van zo'n multimodaal knooppunten op orde is. Behalve het zoekgebied moet het (sociaal) veilig vervolgen van de reis op verschillende tijdstippen van de dag meegenomen worden bij het aanwijzen van een locatie. Zie verder ook hieronder de sociaal veilige fietsroutes (punt 27).	Vanzelfsprekend.
	14. In de stad Utrecht groeit het autoverkeer nauwelijks. Overvecht is ontworpen voor de auto en voorkomen moet worden dat het autoverkeer in Overvecht gaat groeien. Binnen Overvecht kan het autoverkeer ontmoedigd worden door meer knips en door parkeerplaatsen weg te halen (bijv. vergroenen). In Overvecht-Zuid is de Rubicondreef voor auto's geknipt en in Overvecht-Noord de Mekongdreef. De woongebieden zijn daar rustiger geworden, terwijl de voetgangers en fietsers nog steeds de route kunnen nemen. De vele doorgaande routes in de wijk leidt tot veel (sluip)verkeer en hard rijden.	In het mobiliteitsplan hebben we alleen naar netwerkaanpassingen gekeken die invloed hebben op het reis- en routekeuzegedrag op het schaalniveau van de stad en niet voor de opgaven binnen de wijken. Uw suggesties zouden aanpassingen kunnen zijn die bij de uitwerking van het mobiliteitsplan en aanpak van wijkgerelateerde knelpunten kunnen oplossen, maar dit is nog niet onderzocht. In het mobiliteitsplan is de optie voor transformeren van parkeerplaatsen naar andere functies (b.v. meer groen) als specifieke, stadsbrede maatregel opgenomen (zie H7 slim parkeren).
	Inhoudelijke reactie - nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer	

	15. In het Mobiliteitsplan staat “Bij het op orde brengen van de netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.”2 Stadsboulevards worden uitgevoerd met 2 x 1 rijstroken. Dit staat op gespannen voet met de doorstroming (en dus aanrijtijd) voor nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer. Het doel van de inrichting als stadsboulevards is om dit juist minder aantrekkelijk te maken door de wegcapaciteit te verminderen en door langere reistijden met doseren achter een halterende bus. De nood- en hulpdiensten en het logistiek verkeer zullen dezelfde hinder ervaren. Voorkomen moet worden dat er onveilige situaties ontstaan als nood- en hulpdiensten gebruik maken van fietspaden (zie hieronder ook onderdeel fiets) en verhuizers steeds een fietspad moeten oversteken omdat tussen autoparkeren en trottoir het fietspad ligt en de verhuiswagen niet dichterbij de woning kan parkeren. Wij pleiten voor vrije busbanen, die dan tevens door hulp- en nooddiensten gebruikt kunnen worden. Inhoudelijke reactie - openbaar vervoer 16. Voor het OV is het model Het Wiel voorgesteld. Met een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding worden station Overvecht en Zuilen verbonden. Dit is volgens de kaart een directe route. Het is onwaarschijnlijk dat treinreizigers het centraal station gaan mijden en een extra overstap nemen door gebruik te maken van die HOV. Veel waarschijnlijker is dat die HOV juist rendabel wordt door reizigers uit Overvecht. Wij pleiten er dan ook voor dat die HOV een ruimere boog door de wijk neemt om passagiers uit Overvecht Zuid en Overvecht Noord mee te nemen. De snellere OV kan dan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door minder omwegen door de wijk en minder haltes. 17. Het is goed dat er ook intercity treinen gaan stoppen op Overvecht station. Dit voorkomt dat reizigers met de bus of trein naar het centraal station gaan en daar de intercity nemen. We hebben in de bijeenkomst op 7 januari mondeling vernomen dat alleen intercity treinen naar van/naar Hilversum in Overvecht gaan stoppen. Dit is opmerkelijk, want er rijden alleen sprinters op dat traject. De tijdwinst door het overslaan van twee tussenliggende stations zal minimaal zijn. Bovendien is er nog een zoekgebied voor een P+R langs de A27. Worden we in Overvecht niet blij gemaakt	Het realiseren van vrije businfrastructuur is kostbaar en kost ruimte. We zetten vooral in op het realiseren van het Wiel. Naar verwachting zal deze maar deels samenvallen met de stadsboulevards. Daarmee is er voor het OV geen noodzaak tot een vrije busbaan op de (meeste) stadsboulevards. Voor de doorstroming van het autoverkeer op de stadsboulevards (en dus ook van overige buslijnen en nood- en hulpdiensten) zetten we in op verkeersmanagement maatregelen (zie hoofdstuk 9 slim sturen). Daarnaast is altijd maatwerk mogelijk. Zie ook paragraaf 2.7.2 in de Nota van Beantwoording. Het doel van het Wiel is juist wél om minder treinreizigers via Utrecht Centraal te laten reizen. Uit de toetsing van het mobiliteitsplan blijkt dit wel degelijk kansrijk te zijn. Een ruimere boog past hier niet bij. Wel is versterking van de spaak Overvecht – Utrecht Centraal voorzien, die ook grote delen van Overvecht bedient. Het is ook mogelijk dat busverbindingen ook deels via het Wiel en deels door de wijk rijden. Met het mobiliteitsplan wordt overigens nog niet voor een tracé gekozen. Tracévarianten moeten nog worden onderzocht. Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke

	met een dooie mus? Voor reizigers is er echt winst te behalen bij een intercity stop voor treinen van/naar Amersfoort en Zwolle. De huidige reistijd (hetzij via Utrecht centraal of met een lange overstaptijd in Amersfoort) wordt daarmee aanzienlijk verkort waardoor reizen met de trein concurrerend wordt met de auto. Het gebruik van NS station Overvecht zal daarmee aantrekkelijker gaat worden en het Centraal Station wordt daarmee ontlast. Wij pleiten er dan ook voor om van NS Overvecht een echt intercity station te maken. 18. Omdat er ook veel reizigers richting Amsterdam reizen, zouden de intercity treinen ook op station Zuilen moeten stoppen. Behalve dat de sprinter tussen Zuilen en Amsterdam veel stops kent, moet er halverwege ook nog overgestapt worden. In de inleiding van het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat Utrecht wil investeren in betere OV verbindingen en daarnaast is er een noodzaak om Centraal station te 2 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41. ontlasten. Dit pleit er voor dat de gemeente samen met ProRail en NS zich moeten gaan inspannen om van Overvecht en Zuilen intercity stations te maken en daarmee echt de systeemsprong naar OV te realiseren. 19. Veel treinreizigers nemen nu al de overstap op station Overvecht en gaan met de bus naar Utrecht Science Park (en omgekeerd). Dit pleit er ook voor om Intercity treinen te laten stoppen op Station Overvecht en daarmee het concept van het Wiel in de praktijk te versterken. Dit betekent wel dat de busverbinding ook voor de avondstudenten en medewerkers van het Utrecht Science Park (o.a. UMC) beschikbaar moet zijn. Als nu al geen goede dienstregeling is voor bussen tussen	Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te waarderen naar een Intercity. Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers. Halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren. Zie ook paragraaf 2.7.1 in de Nota van Beantwoording. Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity's dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity's kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dichter bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op. Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam. Door het realiseren van het Wiel met vrije infrastructuur tussen Overvecht en USP wordt deze busverbinding sterk verbeterd. Uitbreiding van de dienstregeling hoort ook bij deze verbetering. Of deze verbinding op termijn zoveel reizigers trekt

	station Overvecht en Utrecht Science Park (na 19.00 uur geen bussen meer), dan is een tramverbinding nog ver van realistisch.3 20. Bus Rapid Transit (BRT) is een alternatief voor een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn.4 De stadsboulevards worden nu ingericht zonder een vrijliggende infrastructuur voor HOV. De gewone OV bussen rijden tussen het autoverkeer en halteren op de rijbaan. Hiermee wordt beoogd het autoverkeer te ontmoedigen om door de stad te rijden. Echter, als een HOV route (conform Het Wiel) van dezelfde rijbaan gebruik maakt, zal die gewone OV bus ook het HOV belemmeren om een goede doorstroming te krijgen en kortere reistijden te realiseren. Passeerstroken op bepaalde punten zullen weinig soelaas bieden. Wij pleiten voor vrijliggende OV rijbanen op de belangrijke OV verbindingen, zoals op de Stadsboulevards. 21. We pleiten voor een vrije busbaan op de Stadsboulevards en bij de herinrichting van de Brailledreef (gaat niet ten koste van groen). 22. Bij verdere verstedelijking wordt gedacht aan een tram naar Overvecht. Het is noodzakelijk om daar nu al ruimte voor vrij te houden en de route in te tekenen op een kaart om te voorkomen dat de route straks niet meer mogelijk is vanwege de bebouwing ten gevolge van die verstedelijking. 23. Zolang een tram naar Overvecht nog niet haalbaar is, pleiten we voor een HOV-verbinding (= spaak van het wiel) naar het centrum. In het verleden reden er bijvoorbeeld snelbussen in de spits die bij minder haltes stopten en daardoor een korte reistijd hadden. Deze snelbussen kunnen weer ingezet worden. Inhoudelijke reactie - fiets 24. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de diverse soorten fietsen. Er komen steeds meer soorten snellere fietsen en andere soorten rijwielen (vrachtfietsen, scooters, etc.). In het Mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat fietsers hun snelheid zullen aanpassen in de stad en vooral snel rijden waar het kan. “Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker.”5 Wij gaan niet zomaar uit van dit gedrag (“anders zou ze wel een gewone fiets nemen”, was een reactie van een hogesnelheidsfietser tijdens de 3 Zie Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 97. 4 Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 89. 5 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 75.	dat vertramming logisch wordt, hangt af van veel onzekerheden en nog te maken keuzes. Zie antwoord op vraag 16. Bij verstedelijkingsplannen zal hiermee nadrukkelijk rekening gehouden moeten worden. We zetten als eerste in op het verbeteren van de spaak als busverbinding. Dit zijn suggesties die meegenomen kunnen worden bij de uitwerking daarvan.

	Wijkdialoog) en Utrecht als beoogde fietsstad moet het voortouw nemen om rekening te houden met de verschillende snelheden van fietsers. Anders gaat straks in Overvecht de fietser 'hufter'gedrag tonen (iets wat nu wordt toegeschreven aan veel automobilisten). Wij pleiten voor een beperkt aantal routes waar fietsers sneller mogen fietsen.	We maken geen onderscheid binnen het fietsnetwerk voor verschillende snelheden. Zeer snelle fietsers (zoals de speedpedelec kunnen net als snorfietsen en scooters van de autorijbaan gebruik maken. Wel zijn sommige fietsroutes door hun ligging en goede doorstroming waarschijnlijk aantrekkelijker voor de snellere fietser. Zie ook paragraaf 2.6.4 van de Nota van beantwoording.
	25. De kaarten zijn niet duidelijk, maar er lijkt toch een (snel)fietspad door Park de Gagel te lopen tussen de Carnegiedreef en de fietsbrug over de NRU. In onze optiek zijn er betere alternatieven voor een snelle fietsverbinding naar Westbroek die bovendien minder impact heeft op de rust in het park.	De fietskaart geeft gewenste verbindingen weer om een aantrekkelijk, fijnmazig hoofdfietsnetwerk te creëren. Voor nieuwe schakels zijn nog geen tracés onderzocht.
	26. De kruisingen op de Franciscusdreef en een ontbrekend stuk fietspad op de ventweg zijn knelpunten en het is goed dat deze zijn benoemd in het Mobiliteitsplan. Er zijn echter nog meer ontbrekende fietsroutes en knelpunten ten aanzien van oversteekpunten voor fietsers, zoals bij de kruisingen Theemsdreef-Humberdreef, Marnedreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef-Marnedreef, Zamenhofdreef-Theemsdreef. De ontbrekende routes (nader in te vullen) en de knelpunten moeten worden toegevoegd, waarbij aangegeven dient te worden dat deze lijst niet volledig is.	Op de fietskaart met maatregelen zijn de belangrijkste knelpunten op de hoofdfietsroutes aangegeven. Daarnaast zijn er nog veel meer fietsroutes in de stad, maar die hebben een andere prioritering. Knelpunten daarop kunnen via de wijkoverleggen worden meegeven. Bij het actualiseren van het uitvoeringsprogramma fiets wordt steeds naar urgente en actuele situaties gekeken.
	27. Overvecht heeft veel (hoofd)fietsroutes door en langs het groen, het kwaliteitskenmerk van de wijk. Dit zijn prettige fietspaden overdag, maar niet 's avonds als het donker is. Er is tijdens de sessie op 7 januari aangegeven dat er een ambitie is om het fietsnetwerk te verdichten. Wij pleiten er voor om die fietsstructuur voor Overvecht uit te werken en daarin ook sociaal veilige fietsroutes op te nemen.	Na besluitvorming over het mobiliteitsplan 2040 wordt de schaalsprong fiets verder uitgewerkt in projecten. Hierbij wordt ook de Fietsersbond betrokken. Daarnaast worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij projecten in hun wijk. Zie ook paragraaf 2.6.5 in de Nota van beantwoording.
	28. De voorgestelde maaswijdte van 400 m wordt niet overal gehaald in Overvecht6. De Rubicondreef route (tevens sociaal veilig) zou in Overvecht Zuid de fietsstructuur	Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. De figuur

	versterken. Voorkomen moet worden dat deze route wordt ontmanteld door andere ruimtelijke plannen die nu op tafel liggen.	Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. De Rubicondreef is geen hoofdfietsroute, maar kan binnen de wijk nog steeds een belangrijke route zijn. Hetzelfde geldt voor de Seinedreef.
	29. In het gebied van Shoppingcenter Overvecht ontbreekt nog steeds een goede fietsroute langs de Seinedreef. Ook het nieuwe Mobiliteitsplan voorziet niet in die fietsroute. Deze nog toevoegen. 30. In het Mobiliteitsplan staat: “In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn, en goede alternatieven voor automobiliteit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto’s laag zijn, en de parkeernormen voor fietsen juist hoog.”7 Nog te vaak wordt bij de herinrichting van de openbare ruimte vooral gekeken naar het autoparkeren (minimaal hetzelfde aantal parkeerplekken) en krijgt fietsstallen een lagere prioriteit (te weinig en niet dicht bij de winkels). Om fietsen te bevorderen zijn er meer fietsstallingen nodig dicht bij winkels en andere publiekstrekkers. Tevens moet rekening gehouden worden met het stallen van diverse maten fietsen (bijvoorbeeld bakfietsen) en (deel)fietsen/scooters. 31. Voorkomen moet worden dat nood- en hulpdiensten gebruikmaken van de fietspaden. Met name bij de herinrichting naar Stadsboulevards (met 2x1 rijstrook	Eens, dit zijn belangrijke aandachtspunten in het mobiliteitsplan. Bij de uitwerking van de Stadsboulevards is dit een belangrijk aandachtspunt.
	6 Concept Mobiliteitsplan, december 2020, pag. 73. 7 Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 13. zonder een vrijliggende baan voor OV) wordt dit gevaarlijk, vooral bij een 2-richtingen fietspad. 32. Gebruik meer intelligente verkeerslichten. Het is niet logisch dat een voetganger groen heeft en voor dezelfde richting de fietser moet stoppen voor het rood.	Dit heeft vaak te maken met dat voor voetgangers en fietsers andere ontruimingstijden gelden en voetgangers vaak in 2 keer oversteken en fietsers niet. Het toepassen van intelligente verkeerslichten heeft hier geen invloed op. Dit nemen we mee in de uitvoeringsplannen voor het fietsnetwerk.
	33. De verlichting van fietspaden in parken en langs groen moet beter, waarbij de ecologische waarde van nachtrust voor vogels en zoogdieren en het gevaar van straatverlichting voor (nacht)vlinders in het oog moet worden gehouden. 34. Te weinig wordt bij verkeer en mobiliteit gekeken naar het ‘natuurlijk’ gedrag van fietsers. Door te kijken naar het gedrag wordt voorkomen dat met een herinrichting	Dit is een zinvolle suggestie. Een deel van onze ambtenaren heeft veel lokale kennis (die doen ook observaties). Die kennis

	niet het behaalde doel wordt bereikt. De route op papier blijkt dan niet logisch te zijn. Wij pleiten ervoor dat bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken en fietsnetwerken eerst het natuurlijk gedrag wordt geobserveerd en gebruikers worden geraadpleegd voordat men naar de tekentafel gaat. Inhoudelijke reactie – voetgangers 35. Aanvullend op het vorig punt, wordt ook te weinig gekeken naar natuurlijke oversteekroutes (zoals olifantenpaadjes). Voor mindervalide verkeersdeelnemers zijn wegdrempels of plateaus prettige oversteekplaatsen, mits deze voor hen op de goede (lees natuurlijke oversteek)plek liggen. 36. In het Mobiliteitplan staat: “Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden.”8 Door diverse groenstroken in Overvecht worden de fietsroutes ook gebruikt door recreatieve wandelaars, zoals de routes langs het spoor op de Winterboeidreef en Vestadreef. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers shared space wordt gecombineerd met wandelen. Wij pleiten voor gescheiden voetpaden in dergelijke groene zones. 37. Voor Overvecht ligt er een kans om een voetgangersnetwerk te maken, waarbij verbindingen tussen parken (inclusief Noorderpark) en groene zones worden verbonden tot recreatieve routes. Dit toevoegen in het Mobiliteitsplan. 38. Voor slechtzienden dienen de voetpaden door middel van taststroken gescheiden te worden van fietspaden. 39. Waar de ruimte onvoldoende is voor aparte voetgangersstroken (zoals op de Vechtdijk), dient de snelheid te worden beperkt, ook voor fietsers. 40. Voor de toegankelijkheid van voetgangers moet worden voorkomen dat trottoirs en voetpaden gebruikt worden voor (ongestructureerd) fietsstallen of stalling van andere voertuigen. Dit pleit voor goede fietsstallingen en stallingen van (deel) scooters. Zie ook onderdeel fiets (punt 30). 41. Voorkom dat door vergroening van trottoirs er te weinig plek is voor de mindervaliden (rolstoel of rollator). 8 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41. Inhoudelijke reactie - overig	gebruiken we bij het ontwerpen. Maar we maken ook graag gebruik van kennis van gebruikers en omwonenden. Dit zijn suggesties die bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Deze figuur wordt geactualiseerd door de RSU en vervolgens weer overgenomen. Dit is uitwerking, maar een goede suggestie.

	42. Het symbool “3e keus buiten de stad” in Overvecht op de illustratie van pagina 46 staat niet goed. 43. Voorzie de P+R en P+B locaties van laadpunten en van PV panelen voor het opwekken van energie, zodat de locaties ook bijdragen aan duurzaamheid. 44. In de wijk is er sprake van vervoersarmoede. Vanuit de ambitie inclusiviteit (iedereen moet kunnen deelnemen) is het aan te bevelen dat er meer ingezet wordt op de mobiliteit voor bewoners met minder (financiële) mogelijkheden en andere beperkingen. 45. Als de ambitie is dat over 20 jaar meer bewoners van de fiets gebruikmaken, dan is het noodzakelijk om kinderen vroegtijdig de fietsvaardigheden te leren. Wij pleiten ervoor hier meer op in te zetten. Dit kan door fietsprogramma’s én door ruimte te creëren voor verkeerstuinen. Tot slot Deze zienswijze is een formele inspraakreactie, die wij als zodanig behandeld willen zien. Maar wij zien deze ook als een aanleiding om met elkaar in dialoog te gaan over mobiliteit in relatie tot de bredere context zoals beschreven in de net verschenen RSU. Wij zien het Mobiliteitsplan als een stip op de horizon (2040), maar willen met name ook met elkaar in dialoog over de middellange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. Want met bewoners waar wij samen deze inspraak hebben gemaakt onderstrepen we nogmaals dat het Mobiliteitsplan 2040 wat hun betreft ook een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van problemen die er nu zijn in de wijk, buurt en eigen straat. Wij als Wijkplatform en Bewonersplatform pakken deze handschoen graag samen met gemeente, maar ook met organisaties en bewoners in de wijk, op. Indien nodig zijn wij uiteraard bereid deze zienswijze verder toe te lichten.	Dit is zeker een aandachtspunt in het Mobiliteitsplan onder de term Mobiliteit voor iedereen. Dit wordt verder uitgewerkt in de samenwerking tussen mobiliteit en het sociale domein. Utrechtse basisschoolleerlingen doen via hun school een fietsexamen. Tevens is er aandacht voor fietsvaardigheden voor inwoners die nog niet over voldoende fietsvaardigheden beschikken.
136	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
137	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

138	Hierbij wil ik, als bewoner van de Vechtdijk, graag bezwaar maken tegen de voorgenomen plannen van een brug over de Vechtdijk die is opgenomen in het mobiliteitsplan Utrecht 2040. Ik kan er kort over zijn, het is een verschrikkelijk plan om ieders wereld en onze Vechtdijk nog meer in kleine stukjes te verdelen. De huidige voorzieningen om de Vecht over te steken zijn met de 'De Muinck Keizer brug' en de 'Marnixbrug' meer dan voldoende aanwezig. Een nieuwe brug voegt hier voor mij niets aan toe. Daarnaast zal een extra brug zorgen voor extra drukte op de Dijk wat mij niet gewenst lijkt. Er is nu al sprake van gevaarlijke situaties die alleen maar toe zullen nemen. Het geeft nu onrust en aanleg van een extra brug zal nog meer onrust geven. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraak reactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.	Zie voor beantwoording paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.
139	*De meegestuurde afbeelding vindt u in de bijlage.* Met belangstelling hebben we kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 van Utrecht. Nieuwegein is qua mobiliteit zeer sterk met Utrecht verbonden, en andersom. Dit is te zien in het rapport Mobiliteit in Nieuwegein, dat gebruikt is als bouwsteen voor de Nieuwegeinse Mobiliteitsvisie 2030. *Pendelrelatie Nieuwegein met Utrecht en andere omliggende gemeenten (blz 13 van rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020)* Helaas is in dit figuur niet goed te zien welke bestemming de fietsers uit Nieuwegein in Utrecht hebben (en andersom). Echter uit de gegevens van de Fietstelweek 2016 en fietstellingen die ten behoeve van het onderzoek naar een tunnel bij de Liesbosch in 2018 zijn gedaan, blijkt dat via de Jutfasebrug zo'n 8000 fietsers per etmaal rijden en via de Nieuwegeinsebrug een kleine 3000. De potentie van deze routes ligt echter vele malen hoger. **Wiel met spaken, ook voor de fiets**	Omdat de schaalsprong fiets wezenlijk andere kenmerken heeft, dan de schaalsprong OV. Beide schaalsprongen gaan over directe routes naar Utrecht centrum en tangent/bypassroutes

	Het Utrechtse Mobiliteitsplan spreekt veelvuldig van het wiel met spaken voor het OV. Waarom niet ook zo'n wiel met spaken voor de fiets? De 'spaak' Nieuwegein - Utrecht Science Park tot snelfietsroute opwaarderen biedt kansen. Dan moet wel het middenstuk door Lunetten (vanaf de fietsbrug over de A12 tot station Lunetten) verbeterd worden en de nieuwe kruising bij de Hornbach in Nieuwegein ondertunneld. Ook valt te denken aan een soort 'binnenring' langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moet je nog een omslachtige route door Hoograven nemen om fatsoenlijk in Lunetten te komen. Deze binnenring stond al gepland als bijvangst bij de verbreding van de A12/A27, maar dat geld kan beter besteed worden aan de bijvangst dan aan de verbreding. Papendorp en Rijnenburg Als Rijnenburg ontwikkeld wordt tot woningbouwlocatie vraagt dat veel aanpassingen, ook in Nieuwegein. De in de RSU2040 voorgestelde vier kernen, waaronder Papendorp/Galecop, zijn vanuit Nieuwegein al redelijk goed ontsloten voor fietsers met drie routes.	naar andere belangrijke bestemmingen, maar bij fiets ligt de focus meer op keuzevrijheid en fijnmazigheid. Het middenstuk Lunetten is ingetekend in de netwerkkaart fiets, evenals de aansluiting op de (regionale) fietsnetwerken van Nieuwegein-Houten. Een ondertunneling bij de Hornbach in Nieuwegein valt buiten de scope van dit mobiliteitsplan. De verbinding Oostkant Mewedekanaal-Hoograven-Waterlinieweg is ingetekend op de netwerkkaart. Zie ook paragraaf 2.1 en 2.6
140	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
141	In het mobiliteitsplan wordt meermalen aangegeven dat deelmobiliteit zal worden gestimuleerd. Hopelijk betreft dat vooral deelauto's en deelfietsen. De deelstepjes blijken vooral in plaats van lopen te worden gebruikt, terwijl OV-fiets het gebruik van de trein i.p.v. de auto mogelijk maakt. Een groot verschil! Ik heb al jaren een deelauto-abonnement en als ervaringsdeskundige wil ik mijn tips graag met u delen. Ook het onderzoek dat is gedaan https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/deelvervoer/2019-10 -onderzoek-naar-het-gebruik-van-deelautos-in-utrecht.pdf geeft aan dat deze punten belangrijk zijn.	

	Er blijken vooral ritten met business-to-consumer auto's te worden gemaakt. Dit zijn de duurste aanbieders, met peer-to-peer auto's zijn de kosten per rit lager. Bij Greenwheels kun je maar uit 2 soorten auto's kiezen en betaal je 6 euro per uur en 0,34 euro per kilometer bij het af-en-toe-abonnement. Bij Mywheels en Snappcar heb je geen vaste maandelijkse kosten en zijn veel auto's voor 2,50 euro per uur te huren en betaal je minder dan 20 ct./km voor brandstof. Daarnaast is er bij peer-to-peer een grotere variatie aan auto's te huren: al- of geen kinderzitje, trekhaak of fietsendrager. Huisdieren mogen mee (fijn voor hondenbezitters) of juist niet (fijn voor mensen met allergie). De grootste makke van de peer-to-peer auto's is het lastige huren. Je moet de eigenaar mailen, hij moet toestemming geven en de sleutelmoet overgedragen worden. Er zijn recensies van het type "eigenaar kwam niet opdraven bij de sleuteloverdracht". Dan huur je eens maar nooit weer. De helft van de autodelers heeft geen eigen auto. Voor je je auto de deur uitdoet is het belangrijk dat je zéker weet dat je altijd vlot een auto kunnen huren als hij ineens nodig zou zijn. Op het moment dat mensen deelnamen aan autodelen, ging de eigen auto (eventueel na een tijdje) vaak de deur uit. Voordat begonnen werd met delen hadden 100 deelnemers samen minstens 47 auto's, daarna 26 (Zie pag. 15 van het onderzoek). Dat betekent dat er op 100 deelnemers zo'n 20 parkeerplaatsen vrij zijn gekomen. Prachtig natuurlijk, maar je doet je auto alleen de deur uit als je daadwerkelijk zeker weet dat er 24 /7 auto's te huren zijn in je directe omgeving. Het onderzoek onder het bewonerspanel geeft aan dat gemakkelijk reserveren belangrijk is, meerdere deelauto's in de buurt beschikbaar moeten zijn en dat de kosten laagmoeten zijn. Dat laatste vraagt ompeer-to-peer deelauto's als Snappcar en Mywheels, maar dan met makkelijker huren. Mywheels heeft inmiddels de auto's geschikt gemaakt om met je smartphone te openen. Voor Snappcar zou de gemeente daarvoor subsidie moeten verstrekken. Veruit de meeste auto's in de gemeente worden immers aangeboden via Snappcar. https://ritjeweg.nl/ Hiervan is maar een zeer beperkt deel direct en keyless te huren en te openen zijn. Voor de andere auto's is er "gedoe" rond het reserveren en de sleuteloverdracht. Terwijl makkelijk reserveren een van de belangrijkste punten is met deelauto's. Als een eigenaar van een auto hem aan gaat bieden als deelauto, dan zul je niet gauw de investering doen in een "kastje" om je de auto keyless te openen. De eigenaar zal	

	zich afvragen of hij die investering wel terug gaat verdienen. Dat is jammer, want als er wél zo'n kastje wordt ingebouwd zal de automakkelijker te huren zijn en vaker worden gehuurd. De gemeente heeft er veel baat bij als de eigenaren zo'n kastje inbouwen. Bij herinrichtingsplannen en bij sommige bouwplannen is het aantal parkeerplaatsen beperkend voor wat er gebeurt. Het Rachmaninoffplantsoen heeft de krant hiervoor gehaald. Bij de Socrateslaan worden parkeerplekken verplaatst, voor dat plan zou het enorm schelen als er 20 plekken zouden kunnen verdwijnen. Voor de herinrichting van de Ooster- enWesterkade moeten eveneens een aantal plekken verdwijnen, dan kan er een wandelroute langs het water worden gemaakt in plaats van de huidige parkeerstrook. Dit leidt tot mijn volgende suggesties. 1 . De gemeente moet het "kastje" betalen om de auto te openen, onder de voorwaarde dat de auto 4 jaar lang als "direct boeken" beschikbaar wordt gesteld op een deelautoplatform. Voor elk jaar dat iemand er eerder mee stopt, moet hij eventueel een deel van de kosten van het kastje terugbetalen. Op deze manier kunnen er in korte tijd flink wat deelauto's bijkomen, die keyless te openen zijn. Ze staan gewoon in woonwijken geparkeerd en vragen geen premiumplek bij stations) o.i.d. Dit is goed voor het gemak van huren, de zekerheid dat er altijd een auto beschikbaar is en het verlaagt de loopafstand naar de beschikbare deelauto's. 2 . Werf deelnemers die hun auto willen verhuren vooral in gebieden waar over een of twee jaar een herinrichting of een nieuw gebouw komt. Dat zijn de plekken waar overbodig geworden parkeerplekken direct door groen kunnen worden vervangen. Ook maakt het herinrichting of bouw eenvoudiger als er minder parkeerplekken terug moeten komen. Start hiermee ook bij het Rachmaninoffplantsoen! 3 . Biedt aan inwoners van de omgeving van herinrichtingen of nieuwbouw een incentive aan, (ongeveer een jaar voor de werkzaamheden) als ze zich aansluiten bij een deelauto organisatie. Het "gedoe" rond het afsluiten van een abonnement (rijbewijs uploaden etc.) hebben ze dan gehad en ze hebben ervaren dat het huren van een deelauto makkelijk en snel is. Geef daarna (en tijdens de inloop- en informatieavonden over de herinrichting/bouw) informatie over deelauto's. Maak de verschillen in kosten met de	Deze suggesties nemen we mee in de uitwerking.

	eigen auto duidelijk, veel mensen “vergeten” de afschrijvingskosten en andere vaste lasten van de eigen auto. Maak duidelijk dat als mensen nú hun auto de deur uitdoen, de ruimte direct veel mooier ingericht kan worden dan wanneer alle parkeerplaatsen “gecompenseerd” moeten worden. Geef het win-win karakter van deelauto’s duidelijk aan. Omdat er eerder al meerdere deelauto’s bij zijn gekomen in die wijk, zijn er voldoende deelauto’s aanwezig om mensen de zekerheid te geven dat er altijd een beschikbare auto is. Dit is op termijn voordeliger dan mensen vragen hun auto te parkeren in parkeergarages, waarbij de gemeente het abonnement in de garage betaalt. Bij de herinrichting rond de Socrateslaan zouden bijvoorbeeld 20 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dat vraagt om 100 extra deelnemers aan deelauto’s. Tussen de Socrateslaan en de roerstraat (500 m lopen) staan 6 auto’s van Snappcar en 1 van Greenwheels. Deze 6 auto’s zouden direct en keyless te huren moeten zijn en er zouden liefst nog 14 van deze auto’s bij moeten komen in deze omgeving. Voor de 100 deelauto gebruikers zijn er dan 21 auto’s beschikbaar. Dan moet het lukken om 20 parkeerplaatsen goedschiks op te heffen. Het kost de gemeente promotiemateriaal, incentives en 20 kastjes om auto’s te openen. Het levert een veel mooiere openbare ruimte op. Efficiencywinst: er hoeven niet eerst parkeerplaatsen aangelegd, die later weer weg kunnen voor groen. De ondergrond kan direct voor groen geschikt worden gemaakt, dat scheelt duur graafwerk.	
142	Met interesse hebben wij kennisgenomen van het Mobiliteitsplan 2040. We wonen ruim 30 jaren aan de Vechtdijk en volgen met belangstelling plannen die direct of indirect invloed hebben op onze woonomgeving. We wonen met veel genoegen in dit stukje Utrecht. In voorkomende gevallen denken we graag constructief mee. Wij reageren met deze inspraakreactie specifiek op de in het Mobiliteitsplan aangegeven brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug te realiseren. Helaas zien we met betrekking tot nog een brug alleen maar nadelen. Tegen het plan voor een brug op deze locatie (of nog een brug over de Vecht op een andere locatie) hebben wij de volgende bezwaren.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	> Een nieuwe brug is overbodig. De locatie van de brug bevindt zich tussen twee bestaande bruggen: de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. De afstand tussen deze bruggen is circa 1,5 km. De afstand tussen een bestaande brug en een nieuwe brug zal dus (minder dan) 750 meter zijn. Met de bestaande bruggen, die prima ingericht zijn voor gebruik door fietsers en andere verkeer, is een nieuwe brug overbodig. Er zijn routes die over de bestaande bruggen gaan. Als een route nodig is voor het gaan over een nieuwe brug, dan zal die route gecreëerd dienen te worden. De route zal niet haaks aansluiten, maar schuin, waardoor de winst in afstand veel minder zal zijn dan 750 meter. Met een gemiddelde fietssnelheid zal de tijdwinst minder dan 2 minuten zijn. > Een nieuwe brug sluit niet aan op een bestaande route. Op de betreffende locatie (en ook niet op andere locaties tussen de twee bestaande bruggen) is er geen fietsroute aanwezig aan beide zijden van de Vecht waarop een route over de brug kan aansluiten. Het aanleggen van een dergelijke route (of routes) zal een onnodig negatief effect hebben op de bestaande situaties aan beide zijden. > Een nieuwe brug zal een negatief effect hebben op de bestaande inrichting van de omgeving. Aan de zijden van Overvecht en Zuilen zijn plantsoenen gesitueerd. In de wijken zijn deze plantsoenen populaire locaties waar veel mensen wandelen en in deze rustige groene omgeving verblijven. Door de aanleg van een route naar een nieuwe brug zal in iedere wijk groen opgeofferd moeten worden. Bovendien zal het gebruik van de route door fietsers (maar ook gemotoriseerd verkeer, brommers/scooters) een negatieve invloed hebben op de locaties waar dan minder rust ervaren kan worden door mens en dier. > Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor weggebruikers. De Vechtdijk wordt volop gebruikt door fietsers, wandelaars, skaters, rolstoelers, wielrenners en andere deelnemers. In de bestaande situatie is het al een uitdaging om alle gebruikers veiligheid te bieden. Een nieuwe brug zal de bestaande situatie doorkruisen en hinder en vergroting van onveiligheid veroorzaken voor de gebruikers van de Vechtdijk.	

	> Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor scheepvaart. Een groot deel van het jaar varen recreatie- en beroepsschepen op de Vecht. Er is een grote verscheidenheid aan gebruikers, met onder meer open boten, rondvaartboten, roeiboten, kano's, waterfietsen, sups. De aanwezigheid van een brug zorgt voor hinder en onveiligheid. > Een nieuwe brug zal overlast veroorzaken voor bewoners en passanten. De bestaande twee bruggen worden gebruikt door mensen die overlast veroorzaken, door verblijf eronder en ernaast. Er is al vele jaren sprake van criminaliteit, er verblijven (met name 's avonds en 's nachts) mensen die onder meer handelen in drugs. Dat is een bekend fenomeen. De gemeente treedt niet of nauwelijks handhavend op. Een nieuwe brug zal nieuwe mogelijkheden bieden aan dergelijke overlast veroorzakende mensen. Ook zal de nieuwe brug als hangplek een aantrekkende werking hebben voor overlast veroorzakende mensen/randfiguren bij de nabij geplande prostitutielocatie het Nieuwe Zandpad. Bewoners van de Vechtdijk hebben zeer negatieve ervaringen vanuit de tijd toen de vorige prostitutielocatie in gebruik was. Een terugkeer van overlast is te verwachten als het Nieuwe Zandpad in gebruik genomen zal worden en een nieuwe brug zal het risico hierop vergroten. > Een nieuwe brug zal nadelige gevolgen hebben voor omwonenden. Door de komst van een nieuwe brug zal/zullen woning(en) moeten verdwijnen, in dit geval drijvende woningen oftewel woonboten. Bovendien zullen de (bewoners van) woningen/woonboten die gesitueerd zijn naast de locatie van de nieuwe brug nadelige gevolgen ondervinden vanwege extra verkeersbewegingen, verminderd gevoel van privacy en verminderd uitzicht en licht. > Een nieuwe brug zal zicht op het water ontnemen. Door de komst van een nieuwe brug zal het zicht op het water verminderen. Dat staat haaks op het streven van de gemeente Utrecht om zicht op het water te behouden en waar mogelijk te verbeteren. > Een nieuwe brug zal negatieve invloed hebben op het landelijke karakter.	

	De Vechtdijk is een bijzondere locatie in Utrecht. Aan de ene kant een plantsoen met veel groen en een beperkt aantal historische huizen. Aan de andere kant het water met aan een deel van de oever een aantal woonboten in gevarieerde verschijningsvormen. Een nieuwe brug zal het bijzondere karakter negatief beïnvloeden. > Een nieuwe brug zal veel geld kosten dat beter elders besteed kan worden. Voor de brug zal een investering van miljoenen euro's nodig zijn. Een exact bedrag zal niet bekend (kunnen) zijn. Onze ervaringen uit het verleden geven ons weinig vertrouwen dat de kosten op een redelijk niveau zullen zijn of blijven. Er zijn diverse projecten geweest die ver boven de begroting eindigden. Bovendien zijn er locaties in de directe omgeving waar voor verbetering het geld beter gebruikt kan worden. Denk bijvoorbeeld aan het Zandpad, dat na de sluiting/beëindiging van de prostitutie in 2013 verworden is tot een afbraaklocatie. Waar bovendien inmiddels al bijna acht jaren er grote onduidelijkheid en onveiligheid is met betrekking tot gebruik door fietsers en andere verkeersdeelnemers. Of denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de situaties bij de bestaande twee bruggen. Als er blijkbaar gedacht wordt aan het optimaliseren van de mogelijkheden voor gebruik door fietsers, dan kan geld geïnvesteerd worden in verbetering van de routes die gaan via deze twee bruggen. We vertrouwen erop dat we hiermee een duidelijke reactie afgeven op het plan met betrekking tot de Vechtbrug. Graag vernemen we uw reactie.	
143	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
144	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat .., te Utrecht, reageren op het mobiliteitsplan 2040. Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan ten spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

	Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken, ik zie dus graag ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan integraal terug in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	
145	Gaarne willen wij reageren op het mobiliteitsplan 2040. We hebben de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan bestudeerd. Deze kunnen niet anders leiden dan tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeystaat-Vultostraat-Briljantlaan. Deze straten krijgen nu al te veel auto's te verwerken (hetgeen erg schadelijk is voor de luchtkwaliteit). Veel automobilisten houden zich bovendien niet aan de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (een snelheid die te zonder ook maar één snelheid-onderbrekend obstakel voor deze woonstraten te hoog is) hetgeen ook nog eens extra bijdraagt aan de onveiligheid. Daarnaast rijden er, vaak ook met hoge snelheid, zware vrachtwagens die huizen doen schudden en beven. Wij zien dan ook van de gemeente Utrecht heel graag tegemoet een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze eigen Constant Erzeystraat en in de Vultostraat en Briljantlaan. We hebben nu niet de indruk dat hiermee in het mobiliteitsplan 2040 ook maar iets rekening wordt gehouden. We hebben echter alle vertrouwen in de gemeente dat dit alsnog gebeurt.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.
146	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. **Concept Mobiliteitsplan 2040:** Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: "het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)". Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen. **Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:** De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het "verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatie keuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. **Sfeerbeeld Niftarlakepark:** Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiiteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of	

	er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonder-heden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik er aan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene / blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. **<u>Ecologische verbindingszone en groen:</u>** De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden. De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere voges en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels; ik kom daar regelmatig een buizerd, specht, puttertjes en Vlaaimse Gaaien tegen.	

	Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). **Recreatie en beleving Vecht:** Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. Een veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets- / scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu, lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk een drukgebruikt fietspad en een fietsbrug zijn **(Verkeers-)veiligheid:** Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke	

	bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er onstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandel-pad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvoers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. **<u>Infrastructuur:</u>** Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Maar, dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het	

	meest logische is. Recent is veel geinvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Het zou misschien logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizer brug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verneteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren, omdat veel fietsers deze brug nu niet willen of durven gebruuiken. **<u>Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn namelijk al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
147	Met deze mail reageren wij op het mobiliteitsplan 2040. Wij hebben grote zorgen over de toename van de verkeersdruk in de straten C. Erzeijstraat – W.A.Vultostraat – Briljantlaan als de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard “t Goylaan – Socrateslaan uitgevoerd worden. De verkeersdruk zal toenemen waardoor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit zullen afnemen in onze straten. Wij willen dat de genoemde straten meegenomen worden in een plan om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren. Wij zien jullie reactie graag tegemoet.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

148	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
149	Na mijn deelname aan de zoom meeting dat door u gehouden is op 18.01.2021 zou ik graag het volgende onder u attentie willen brengen: **<u>Bruggen over de Merwedekade en de wijk achter de bruggen</u>** 1. **Hoezo is het noodzakelijk op 1 km 4 bruggen te hebben?** 2. **Hoezo wordt er niet voor gekozen de bestaande bruggen te optimaliseren (betere oprit van Kanaalweg na Balijelaan)?** Ik sluit mij bij het voorstel van een aantal bewoners van de Rivierenwijk aan: --- **Voorstel: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.** Wij pleiten ervoor dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd. **---** 3. **Als de nieuwe bruggen er komen - hoe willen jullie de veiligheid op de Waalstraat waarborgen?** 4. **Hoe willen jullie de Rotonde Waalstraat / Rijnlaan inrichten, zodat afslaande auto's en fietsers geen gevaar voor elkaar vormen?** Ik verwacht hier net zo een gevaarlijk kruispunt krijgen als die bij de Rotonde Goylaan - Constant Erzeijstraat. Tijdens de presentatie is genoemd, dat bij de ontwikkeling van een wijk een Mobiliteitsplan ingediend moet worden. Gezien hoe ver de Merwedekadeprojekt is: 5. **Hoe ziet de mobiliteitsplan voor de Merwedekadeprojekt tot betrekking met de Waalstraat er uit?**	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording.

	Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en antwoord op mijn vragen. Voor een gesprek en verder uitleg sta ik graag ter beschikking.	
150	Is het niet mogelijk om de busbaan over de Amethistweg open te stellen voor Vrachtverkeer en eventueel ook gewoon verkeer zodat de drukte op ‘t Goyplein en te Goylaan afneemt?	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.12.4 in de Nota van Beantwoording.
151	Bij deze reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Het zijn weliswaar mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan., maar deze zullen waarschijnlijk leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt, en ik ben erg benieuwd naar de plannen daarvoor.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.
152	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn zienswijze mbt bovenstaande onderwerpen in te dienen. Ik begrijp dat het een hele opgave is een goed plan te maken, maar er ontbreken essentiële delen om zich als burger een beeld te vormen wat deze plannen dan in de praktijk zullen betekenen. Omdat ik in de Rivierenwijk woon, zal ik in het vervolg deze als voorbeeld nemen, maar ik denk dat onderstaande aandachtspunten ook betrekking hebben tot andere wijken. 1) Er ontbreekt een mapping van het streek,- en stadsbus vervoer in alle tekeningen. Voorbeeld Rijnlaan Uw visie is om van de Rijnlaan een soort Voetgangers/fietsstraat te gaan maken. <u>Maar nergens zie ik of het straks mogelijk blijft om een stadsbus (in dit geval lijn 1) naar het Centraal station te rijden?</u> Zo ja, hoe ver liggen dan de nieuwe haltes uit elkaar? Dit soort informatie is belangrijk voor ouderen en mindervaliden. Pas dan kan men een goede inschatting van het plan maken. 2) Ouderen en mindervaliden U wilt ouderen faciliteren door het creëren van rustige fietsroutes, maar omdat hoofdzakelijk fietsers noemt, wordt een verkeerd beeld geschetst. Voorbeeld	In de kaart Basisnet in het Mobiliteitsplan is aangeven op welke routes we ontsluitende buslijnen (zoals lijn 1) willen blijven faciliteren. De provincie Utrecht maakt echter de keuze voor het lijnennet. Met het Mobiliteitsplan maken we geen keuze om het lijnennet aan te passen. Zie ook paragraaf 2.7.3 in de Nota van Beantwoording.

	Volgens het plan lijkt het dat op de Kanaalweg en over de in het plan Merwedekanaalzone voorgestelde nieuwe “loop en-fietsbruggen” naar de Rivierenwijk, niet alleen maar gewone fietsen ook bromfieters, scooters, speedpedelecs, highspeed bak/vrachtfietsen, e-bikes zijn toegestaan. Dat brengt zeer veel onveilige situaties met zich mee vooral op de kruispunten van de bruggen met het Merwedeplantsoen en de dwarslopende straaten. Buurtbewoners, bij voorbeeld ouderen die een ommetje door het Merwedeplantsoen lopen, maar ook voor spelende kinderen in de buurt lopen gevaar als bovengenoemde soorten tweewielers door onze rustige wijk mogen gaan racen. Vraag: <u>Hoe gaat u deze situaties beveiligen? Hoe gaat u de te verwachten grote toestroom van</u> <u>bromfieters, scooters, speedpedelecs etc weren uit de smalle straten in de Rivierenwijk?</u> Het zal om vele duizenden fietsbewegingen gaan! Dit is een enorme aanslag op de leefbaarheid van de Rivierenwijk, want de belangen van de huidige bewoners worden uit “gemak” vergeten lijkt het wel. Er wordt alleen maar gesproken over hoe men de nieuwe fietsers het best kan faciliteren door een fijnmazig fietsnetwerk en het vooruitzicht dat zij door rustige straten kunnen fietsen. Maar de veiligheid en drukte voor bestaande buurtbewoners is een ondergeschoven kind. Daarom pleit ik ervoor de bestaande bruggen zodanig aan te passen dat het verkeer van fietsers, bromfietsers, scooters, speedpedelecs etc via een nieuwe inrichting van de Socratesbrug en Balijebrug zal worden geleid. Dat zal geen tijdverlies voor de fietsers opleveren, wellicht gaat het zelfs sneller om b.v. het station of de binnenstad te bereiken. En zo worden ook de balangen van de bewoners van de Rivierenwijk gewaarborgd. Vragen: Waarom is er niet opnieuw een diepgaand onderzoek gedaan naar de herinrichting van de bestaande bruggen t.e de Socratesbrug en de Balijebrug? <u>Hoe kan het dat een zo toekomstbepalend plan, geen geld blijkt gereserveerd te zijn voor de herinrichting van de Balijelaan en het Balijeplein? Een uitermate cruciaal kruispunt en een spil in de mobiliteit van de Rivierenwijk.</u>	Zie voor beantwoording van vragen over de nieuwe bruggen in de Merwedekanaalzone paragraaf 2.6.6.4 van de Nota van Beantwoording. Zie voor de beantwoording van deze vraag de beantwoording op reactie 184.

	3) Luchtvervuiling en lawaai De EU milieunormen voor luchtverversing worden in dit gebied nu al overschreden Brommers, scooters en dergelijke zijn erg milieu onvriendelijker maken in vergelijking met auto's zelfs onevenredig veel lawaai. Het laatste verstoort nu al zomers de nachtrust bij openstaande ramen, laat staan als er straks een groot aantal nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone worden gebouwd en de drukte op de kanaalweg zal explosief stijgen. Vraag: <u>Hoe zorgt u voor schone lucht en een goede nachtrust in de Rivierenwijk en idem dito in andere wijken?</u> 4) Mobiliteitshubs en parkeerplaatsen Een mooi streven om de auto te weren, maar het moet wel leefbaar en praktisch blijven. Wederom worden ouderen en minder validen in uw plan niet goed meegenomen. Als men straks online bestellingen bij zo een hub lopend of met de fiets moet ophalen, zullen de twee genoemde groepen de dupe worden. Zij zijn dan aangewezen op nieuwe diensten die de bestelde items naar hun voordeur brengen wat de kosten enorm zal opdrijven en mensen met een smalle beurs onevenredig zal benadelen. De pandemie tegenwoordig laat zien hoe belangrijk het is dat mensen online boodschappen kunnen doen en deze aan de voordeur kunnen ontvangen. Ouderen kunnen door dit soort ondersteuning langer zelfstandig blijven wonen, maar hoe u dat breed gaat faciliteren ontbreekt. En zoals u waarschijnlijk ook weet: wetenschappers zeggen nu al een volgende pandemie met een ander virus een zeer reële kans is. Hoe gaat uw mobiliteitsplan hierop inspelen? Wij zijn nu immers al gewaarschuwd en de verzorging van mensen in het stedelijk gebied moet in zo een geval verzekerd blijven. De mobiliteit hubs werken alleen als iedereen gezond en goed ter been is en over voldoende financiële middelen beschikt om b.v. ad hoc auto's te kunnen huren. De huurprijzen van leenautos zijn wellicht berekend op korte afstanden, maar wat moet een gezin met kinderen die op zomervakantie willen gaan? Als iemand uit de Rivierenwijk zijn/haar auto in een parkeergarage in b.v. in Papendal moet stallen, moet dat gezin dan een taxi nemen om met koffers en al daar naartoe te rijden? Uit	De gemeente stimuleert elektrische voertuigen, zowel auto's, scooters als brommers. Met de inzet op spreiden van fietsverkeer door meerdere aantrekkelijke parallelle routes zal de drukte en daarmee overlast zich ook spreiden.

	eigen ervaring weet ik dat deelautos relatief duur zijn. Ook voor kleine afstanden en laat staan voor langere of zelfs voor een vakantie naar het buitenland. Er leven nog steeds mensen met een smalle beurs in onze wijk en ook zij hebben recht om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. De kans is echter groot deze mensen en gezinnen noodgedwongen moeten verhuizen, omdat het te duur en onwerkbaar wordt voor hen. Ook zijn in onze wijk mensen die afhankelijk zijn van een auto om in hun levensonderhoud te voorzien. Dat werd zelfs in een rapport van Goudappel Coffing geconstateerd wat de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone betreft, maar het kreeg verder geen brede aandacht omdat men ervan uitging dat de woningen sowieso snel verhuurd/verkocht zullen worden ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Maar de ervaring leert dat wat b.v. de verkoop bij het project Nieuwe Defensie betreft, vooral de dure appartementen met parkeerplaatsen zijn verkocht en de verkoopcijfers van de andere appartementen enorm achterloopt. Vraag: <u>Wat zij uw concrete plannen om de diversiteit van bewoners in onze wijk te beschermen en mensen met een smalle beurs te faciliteren bij het gebruik van vervoersmiddelen zoals voorgesteld in uw plan?</u> Graag uw reactie.	De aanpak in 5 stappen heeft als basis om te verleiden en te stimuleren tot anders reizen. Dit betekent niet dat het verboden wordt om een eigen auto te bezitten of om boodschappen bij een fysieke winkel te doen. We stellen immers ook dat voor mensen zonder alternatief het mogelijk moet blijven om overal met de auto te kunnen komen, alleen niet altijd meer via de kortste of snelste route. Daarnaast verwachten we dat met de toename van aanbod en gemak van deelmobiliteit ook de kosten op termijn aantrekkelijker worden.
153	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
154	Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op het door de gemeente gepresenteerde Mobiliteitsplan 2040 (inspraakversie van november 2020) en op de daarmee samenhangende Parkeervisie en de Parkeernormen. Om haar groei ambities op het gebied van Wonen en Werken mogelijk te maken, wil de gemeente met name het OV en langzaam verkeer versterken. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpen en onderschrijven wij het belang van goede OV- en langzaam verkeer voorzieningen. Voor de bedrijfsvoering van Jaarbeurs is een goede bereikbaarheid van het Centrum, in het bijzonder de zijde Stationsgebied-Beurskwartier, van cruciaal belang. Een groot deel van de Jaarbeursbezoekers maakt gebruik van OV. Dat aandeel zal de komende	

	jaren groeien. Vooralsnog blijft voor Jaarbeurs ook de auto een belangrijke vervoersmodaliteit. Samen met de gemeente verkennen wij thans de mogelijkheden van parkeren op afstand voor Jaarbeurs en de gebiedsontwikkeling Beurskwartier. Wil parkeren op afstand voor Jaarbeurs een goed alternatief zijn, dan is het belangrijk dat een decentrale (veilige en aantrekkelijke) parkeervoorziening gecombineerd wordt met hoog frequent, snel (verbinding van maximaal 7 min.) en kwalitatief hoogwaardig voor- en natransport naar het Beurskwartier. In dat kader zijn wij verheugd met de ambitie voor de nieuwe (geoptimaliseerde) tramverbinding aan de zuid-westzijde van de stad, te weten de Merwedelijn inclusief halverwege een vertakking naar Papendorp. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen: Financiën en planning - De gemeente heeft externe middelen nodig voor het waarmaken van de ambities, en daartoe een aanvraag ingediend bij het Nationaal Groeifonds. <u>Waar liggen de prioriteiten indien niet alle gevraagde middelen beschikbaar komen?</u> Op basis van het bovenstaande pleiten wij voor het met prioriteit optimaliseren/realiseren van de Merwedelijn, inclusief een aftakking naar de toekomstige Mobiliteitshub XL in Papendorp; - Tramlijnen zijn wenselijk voor de bereikbaarheid van de westzijde Centrum (Stationsgebied, Beurskwartier): ook indien financiële middelen beschikbaar zijn, zal het vele jaren duren voordat deze lijnen operationeel zijn. De stad groeit intussen gestaag door. <u>Hoe wordt bereikbaarheid in de tussentijd geborgd, los van gewenste gedragsveranderingen (zoals meer thuis werken) die in het Mobiliteitsplan 2040 worden genoemd?</u> <u>Meer in het algemeen: hoe denkt de gemeente de bereikbaarheid van de stad te borgen, gegeven het feit dat infrastructuurmaatregelen (tramlijnen, hubs, enz.) een lange adem vergen (planvorming, realisatie), en sprongsgewijs tot stand worden gebracht, terwijl de stad jaar op jaar, continu blijft groeien? Met andere woorden, hoe</u>	Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan: De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan: De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan.

	ziet het groeipad 2020 – 2040 er uit, waarbij de stad bereikbaar blijft, en aan welke tijdelijke- en flexibiliteitsmaatregelen denkt de gemeente daarbij? Mobiliteitsvisie 2040 - Het mobiliteitsbeleid leunt erg zwaar op parkeren op afstand en P+R locaties, maar dit onderdeel zien wij weinig concreet uitgewerkt. Wat kan daar nu over (toe-)gezegd worden, hoe ziet het ontwikkel- en realisatieproces van voorzieningen voor parkeren op afstand er uit en met welke mate van zekerheid? In dat kader wachten wij ook de nog te publiceren module Transferia (parkeren op afstand) met grote belangstelling af; - In het kader van "Netwerken Op Orde": welke tijdelijke oplossingen kan de gemeente aanbieden/garanderen voor wat betreft parkeren op afstand/P+R, zowel qua capaciteit als vervoer van deze hubs naar het Centrum, in het bijzonder naar het Stationsgebied en Beurskwartier, zolang de definitieve situatie met de bijbehorende tramlijn niet gereed is? Voor Jaarbeurs geldt OV als een concurrerend alternatief voor de auto, als het direct en frequent, concurrerend is met direct bestemmingsverkeer, en minimaal net zo aantrekkelijk is; - Naar aanleiding van de mogelijke plannen tot het éénbaans maken van de Graadt van Roggeweg op grond van doel 6: hoe gaat de gemeente de toegangswegen voor de auto naar het Stationsgebied/Beurskwartier beschikbaar houden? Een betrouwbare en efficiënte bereikbaarheid van het Jaarbeursterrein per auto en logistiek vervoer is essentieel voor het goed kunnen voortzetten van onze bedrijfsvoering; - Hoe gaat de gemeente op korte en langere termijn om met de grote stromen fietsers die nu dagelijks door het Centrum komen (met name van west naar oost, v.v.), en tot gevaarlijke situaties met voetgangersstromen leiden? Wij vragen oplossingen voor deze situatie. Niet alleen de historische binnenstad, maar ook het Centrum aan de westzijde van het spoor dient te worden ontlast van de grote fietsersstromen. Zijn er plannen voor snelle fietsroutes om het Centrum, waar lopen die routes, en wat is de status van de plannen?; - Het goederenvervoer vinden wij enigszins onderbelicht in het Mobiliteitsplan. Hoe kijkt de gemeente, in het kader van doel 7, aan tegen een logistieke infrastructuur over het water via het Merwedekanaal, tijdens bouwfasen en structureel? Hoe	Zie 2.1. Zie 2.14 Zie 2.14 Zie hoofdstuk Fiets in het mobiliteitsplan Zie hoofdstuk Fiets in het mobiliteitsplan en 2.1 Zie 2.10

	beoogt de gemeente om te gaan met toenemende stromen van pakketdiensten en afval bij groeiende inwoneraantallen? Parkeervisie en Parkeernormen - Wij pleiten voor het toevoegen van Beurskwartier 3 (het Jaarbeursterrein ten westen van het Merwedekanaal) aan parkeerzone A; - Hoe wordt het mobiliteitsfonds in de praktijk geregeld: hoogte van de kosten, toewijzing, relatie tot parkeernorm op eigen terrein? Het ontbreekt nog aan uitwerking door de gemeente van dit mobiliteitsfonds, waardoor wij op dit onderdeel geen adequate reactie kunnen geven. Wij gaan er van uit dat op een later moment inspraak op het mobiliteitsfonds mogelijk is; - Wat zijn de verhoudingsgetallen voor alternatieven voor parkeerplaatsen: in het vigerende beleid compenseert bijvoorbeeld 1 deelauto 4 reguliere auto's, en compenseren 12 fietsen 1 reguliere auto; blijven deze verhoudingsgetallen onveranderd?: - Ten aanzien van de Fietsparkeernormen bestaat de indruk dat diverse "functies" zijn weggevallen in de tabel, waardoor deze tabel niet goed leesbaar / te begrijpen is. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet. In het kader van de beoogde herontwikkeling van het Jaarbeursterrein blijven wij vanzelfsprekend graag in gesprek met de gemeente over hoe wij een invulling aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften kunnen geven, die tegemoet komt aan de voorwaarden en ambities van zowel gemeente als Jaarbeurs.	Zie 3.2 Zie parkeervisie Zie parkeervisie Zie parkeervisie
155	Bij deze wil ik graag op persoonlijke titel gebruik maken de mogelijkheid om te reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik ben zeer te spreken over grote delen van het plan, met name als het gaat om meer ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers en ov. De stad wordt steeds groener en dat gaat de goede kant op. Maar helaas gaat de visie van de gemeente gepaard met een verkeersmodel "wiel met spaken" wat volgens mij niet de voorkeur van de reizigers zal hebben. Een reiziger wil zo snel mogelijk en met zo min mogelijk overstappen van A naar B komen.	Daar zijn we blij mee.

	Dit gaat beter met een groot centraal station dan door vele malen overstappen op allerlei kleine randstations. De gemeente heeft de curieuze keuze gemaakt om het vernieuwde station zo te bemeten dat het bij oplevering al te klein is. Dit had beter anders gekund. En het kan nog steeds anders. Door de Moreelsebrug op de perrons aan te sluiten kan de capaciteit van CS al drastisch worden verhoogd. Als dat in de verre toekomst nog steeds onvoldoende zou blijken, dan zouden zelfs de busperrons als treinperrons kunnen worden ingericht. Die busperrons zijn namelijk nu toch al niet ideaal. Ze zorgen ervoor dat buspassagiers die willen overstappen op CS vaak veel tijd kwijt zijn met wisselen van perron en lopen langs de lange perrons. Dat strookt niet met wat de reiziger wil. Maar ik heb zo'n vermoeden dat uitbreiden van CS zonder verdere analyse als een 'gepasseerd station' zal worden beschouwd. Als dan toch moet worden gekozen voor ontlastende randstations, doe het dan goed. De keuze om Utrecht Lunetten te gaan combineren met een nog te ontwikkelen station Koningsweg is in vele opzichten niet handig. De sporen liggen ter hoogte van Utrecht Lunetten al 300 m van elkaar vandaan. En dit moet dan een intercity station worden. De overstap vanuit de richting Houten-Den Bosch naar de richting Zeist-Arnhem en vice versa zal op dit station totaal niet prettig zijn. De reiziger zal veel liever doorreizen naar CS (intercity) of Vaartsche Rijn (sprinter) om daar met een veel kortere, droge loopafstand de overstap te kunnen maken. Eventuele verbinding met een tramlijn levert het probleem op dat er dus twee tramhaltes moeten komen voor beide stations. Als dan toch dit station moet worden opgewaardeerd, ga dan voor een station met perrons zo dicht mogelijk bij de 'splitsing' zodat de loopafstand zo klein mogelijk kan worden gemaakt. Dat betekent een locatie veel noordelijker dan nu gepland wordt. Dan wil ik daarnaast ook aangeven dat ik de keuze voor een tram van Nieuwegein naar USP via Lunetten al helemaal niet kan begrijpen. De stroom reizigers is zo groot niet. Wat er nu vanuit de richting Houten-Den Bosch naar USP moet, kan met gemak door lijn 31 van Lunetten naar USP worden gebracht. Deze lijn zit bij lange na nog niet aan max capaciteit. Bovendien is deze verbinding alleen in de spits nodig. Dat	Utrecht Centraal als spoorstation heeft voldoende capaciteit om de groei van treinreizigers tot 2040 te kunnen opvangen. Utrecht Centraal heeft op termijn vooral een probleem met betrekking op de capaciteit van de bus- en tramperrons, de toeleidende bus- en tramroutes (van Zijstweg, binnenstadsas en Uithoflijn) en op de capaciteit van fietsroutes en -stallingen, ruimte voor voetgangers en die plekken waar de bus-, tram-, fiets- en voetgangersstromen elkaar kruisen. Juist in de directe omgeving van het station ontbreekt de fysieke ruimte om al die stromen te laten groeien. Tevens is het zeer complex om eventueel een deel van die stromen ondergronds af te wikkelen. Ombouw van bus- naar treinperrons lost daarom het capaciteitsprobleem van Utrecht Centraal niet op. De huidige sporenligging met ongelijkvloerse kruisingen zorgt ervoor dat er niet veel opties zijn om uit te kiezen voor de exacte plek van station Koningsweg. Zo is een station ter hoogte van de Waterlinieweg niet haalbaar omdat daar een aantal sporen in een tunnelbak ligt. Het is vanuit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk om perrons in sporen in een helling of een boog te realiseren. De overstap van trein op tram en bus kan redelijk overzichtelijk en aantrekkelijk worden gerealiseerd door de bus- en tramhaltes in het midden van de sporendriehoek te situeren. Dan liggen ze tussen beide

	rechtvaardigt geen tramlijn. De reizigers uit Nieuwegein naar USP kunnen nu gebruik maken van diverse spitslijnen. Ook deze lijnen voldoen prima en zitten nog lang niet aan maximale capaciteit. Reizigers uit de richting Bunnik-Zeist rijden door naar Utrecht Vaartsche Rijn en stappen daar over op de tram. Daar komt nog bij dat Utrecht inmiddels zou moeten weten dat een tram schreeuwend duur is. Na het debacle van de uithoflijn zou er voorzichtiger moeten worden geopereerd. Een tram is een hele dure oplossing en zou alleen moeten worden overwogen als het echt niet anders kan. Dat is op deze verbinding absoluut niet het geval. Ik kan daarnaast gewoon niet geloven dat het mobiliteitsplan voorziet in een tramlijn + hoofdfietsroute dwars door park de Koppel. Dit is een belangrijke groenvoorziening van de wijk Lunetten die door verschillende snelwegen en een spoorlijn wordt ingeklemd. We zijn allemaal heel erg opgelucht dat versmalling van dat park door een verbreding van de A27/A12 voorlopig niet doorgaat. Maar we geraken van de regen in de drup als een strook van ruim 10 meter van dat park moet worden afgesnoept ten gunste van een tramlijn en een hoofdfietsroute. Dit zou een volledig indruisen tegen het streven van de gemeente om van Utrecht een groene leefbare stad te maken. <u>Deze keuze kan ik echt niet volgen.</u> <u>Wat volgens mij de twee voorgaande punten zou oplossen is om niet station Utrecht Lunetten uit te breiden, maar een nieuw station te ontwikkelen pal onder de waterlinieweg</u>. Hier liggen de sporen nog naast elkaar zodat het een echt intercity-overstap station zou kunnen worden. De begraafplaats Kovelswade zou hier dan helaas wel voor moeten verkleind maar dat beschouw ik als acceptabel. Het grote voordeel van deze locatie is niet alleen een veel comfortabeler overstap van trein naar trein en trein naar tram. Deze locatie maakt ook een overstap mogelijk van de trein op buslijnen die over de waterlinieweg rijden. Het viaduct van de waterlinieweg zou hiervoor waarschijnlijk verbreed moeten worden om busstopplaatsen mogelijk te maken. Maar de verbinding van de trein naar buslijnen naar bedrijventerrein Rijnsweerd-Noord, het Noord-oosten van Utrecht en in het zuiden Laagraven en Nieuwegein is buitengewoon aantrekkelijk. Een station op deze plek zou de voorkeur moeten krijgen. Vooral ook omdat daardoor geen dure nieuwe HOV verbinding langs Utrecht Lunetten nodig is.	treinperrons in, met een beperkte loopafstand. Dit moet echter nog uitgewerkt worden. Zie ook paragraaf 2.7.1 van de Nota van Beantwoording. Een lijn op de kaart in het mobiliteitsplan geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van het mobiliteitsplan worden voor zo'n verbinding, conform het UPP, eerst alternatieve tracés onderzocht en onderling afgewogen, waarna besluitvorming in het betreffende (deel)project volgt. Zie ook paragraaf 2.1.3 van de Nota van Beantwoording. De huidige sporenligging met ongelijkvloerse kruisingen zorgt ervoor dat er niet veel opties zijn om uit te kiezen voor de exacte plek van station Koningsweg. Zo is een station ter hoogte van de Waterlinieweg niet haalbaar omdat daar een aantal sporen in een tunnelbak ligt. Het is vanuit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk om perrons in sporen in een helling of een boog te realiseren. Deze ongelijkvloerse kruisingen (dive-unders) kunnnen niet op een andere plek.

	Vanzelfsprekend is het ontwikkelen van een station hier uitdagend door de dive-unders die zijn aangelegd. Als het station (om te beginnen) een sprinterstation zou worden, zou het in het geheel geen probleem zijn. Ik denk dat het voor 2040 voldoende zou zijn om het station op die manier vorm te geven. Maar ook voor een intercity station zijn er mogelijkheden met sporen op 2 niveuas wat een heel indrukwekkend station zou kunnen worden. Deze locatie is eigenlijk fantastisch in ieder opzicht en ik begrijp daarom niet waarom er voor de spaghaat-oplossing van Utrecht Lunetten-Koningsweg gekozen wordt. De naam voor dit station ligt ook voor de hand: Utrechtse Poort. Want de waterlinieweg waar de sporen onderdoor rijden fungeert zo als een poort voor de stad Utrecht. En het te ontwikkelen gebied Maarschalkerweerd ligt nog steeds op loopafstand. Ik wilde het hierbij laten. Ik hoop dat mijn reactie aansluit bij die van andere bewoners. Want ik denk echt dat dit mobiliteitsplan bijsturing behoeft, vooral als het gaat om de plannen in de zuidoostelijke hoek van Utrecht.	
156	Graag maak ik mijn zorgen kenbaar over het Mobiliteitsplan 2040. Ik ontving informatie over het plan Zuidpoort, kennelijk bedoeld om de leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de omgeving Ledig Erf te verbeteren. Daarnaast spelen de plannen voor de stadsboulevard 't Goylaan. Door beide plannen neemt in mijn straat de verkeersdrukte toe. Ik wil u dan ook verzoeken de baten voor andere stadsbewoners niet de lasten te laten worden voor bewoners in de omgeving van de Briljantlaan/Vultostraat/Constant Erzeijstraat. Nu al is er in onze straat een hoge stikstofuitstoot gemeten, zijn meubels op mijn balkon binnen een dag met een laag roet bedekt en is er, zelfs tijdens de coronapandemie, veel geluidsoverlast. Daarbij wordt er vaak hard gereden en is het als voetganger vrijwel onmogelijk 't Goylaan over te steken. Mag ik u vriendelijk verzoeken in de plannen rekening te houden met de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit voor alle stadsbewoners, ook die in de buitenwijken?	Zie voor de beantwoording van deze vraag de beantwoording op reactie 30.
157	*De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde reactie op omgevingsvisie MWKZ dd. 8-3-2020* Hierbij geef ik op persoonlijke titel en namens de bewoners van de Dichterswijk rondom het Heycopplantsoen, verenigd in Buurtplatform Dichterswijk-West, een zienswijze op het Mobiliteitsplan 2040 (hierna te noemen Mob2040) en de Integrale	

	Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (hierna te noemen IMKUZW). In deze zienswijze zijn citaten uit voornoemde stukken gearceerd en blauw weergegeven. Wat is het probleem? Volgens de ProbleemAnalyse Actualisering Mobiliteitsplan (7 maart 2020) levert de groei van fietsers knelpunten op. Op pagina 5 van de probleem analyse staat: *Wanneer is er op een fietspad een knelpunt?* ***1. Als fietsers niet meer naar links kunnen uitvoegen omdat de tegemoetkomende stroom fietsers te constant is (geen gaten in de stroom) 2. Als fietsers of voetgangers niet meer kunnen oversteken*** *3. Als de groentijd van het fietserslicht te kort duurt om alle wachtende fietsers te laten passeren.* En op pagina 7 van de probleemanalyse staat onder het kopje 'Knelpunten fiets' dat *"Door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone ... wordt de fietsroute langs het Merwedekanaal (Kanaalweg) zodanig druk dat een vergelijkbare situatie als nu in de binnenstad ontstaat: lastig kruisen en in- of uitvoegen.* ***Dit probleem ontstaat vooral bij mogelijke bruggen over het kanaal*** *en de aansluiting op de Van Zijstweg. ..."* De fietsroute over de Kanaalweg wordt in de Probleemanalyse specifiek benoemt als knelpunt. Er wordt ook specifiek beschreven dat dit probleem ontstaat bij mogelijke bruggen. En vervolgens wordt als oplossing dwars over de Kanaalweg thv Wilhelminawerf en het Heycopplantsoen een kruising bij deze mogelijke brug geintroduceerd (zie verbinding nr 9 in bijlage 2 van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuid-West). Hoe kan het dan zo zijn dat deze nieuwe brug, met fietsverbinding thv het Heycopplantsoen in de Dichterswijk, bijdraagt aan het oplossen van het knelpunt, terwijl deze volgens de probleemanalyse van hetzelfde beleid juist een knelpunt introduceert? Of moet deze opmerking in de probleemanalyse gelezen worden dat de mogelijke nieuwe brug geen oplossing is voor de genoemde knelpunten? Beleid zonder participatie In Bijlage 5 wordt verslag gedaan van participatie. Dit verslag bewijst dat er geen enkele vorm van participatie met de bewoners van de Dichterswijk is geweest, rond het voorliggende beleid van nieuwe en 'versterkte' verbindingen door de Dichterswijk, dat integraal onderdeel is van Utrecht Zuid-West. Waarom is er wat betreft Mob2040 en de IMkUZW geen participatie geweest met de bewoners van de Dichterswijk, terwijl de voorliggende verbindingen verregaande impact hebben op de Leefbaarheid en bestaande en nieuwe parken in de wijk?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie 2.1

	Relatie met besluitvorming Omgevingsvisie Merwedekanaalzone In bijlage 3 wordt de relatie beschreven tussen het Mobiliteitsplan2040 en de Omgevingsvisie merwedekanaalzone (hierna te noemen OmgMWKZ). Er staat: *De omgevingsvisie wordt in 2021 aan de raad ter besluitvorming aangeboden.* Er is in een klein kader beschreven wat de relatie is met de eerdere Bruggenstudie als onderdeel van OmgMWKZ. Uit het kader blijkt dat deze nieuwe scenario studie specifieker rekening houdt met verdere doorontwikkeling van Utrecht Zuid-West. *Relatie met bruggenstudie: Binnen de besluitvorming van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is de rapportage 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' beschikbaar. De studie voor Utrecht Zuidwest bouwt hierop voort, met name met scenario 1. Er zijn ook verschillen: de studie voor Utrecht Zuidwest richt zich op een hoger schaalniveau. Daarnaast houdt deze studie specifieker rekening met verdere doorontwikkeling van Utrecht Zuidwest op de middellange termijn (ca 9.000 extra woningen en ### extra arbeidsplaatsen in Zuidwest).* Zowel OmgMWKZ als IMKUZW en MOB2040 spreken allen van een nieuwe fietsverbinding en brug thv het Heycopplantsoen. In communicatie over MOB2040 werd geschreven dat een besluit over de benoemde brug onderdeel uitmaakt van de besluitvorming over OmgMWKZ en niet MOB2040, terwijl er betreffende deze brug, die nu als wijk-wijk verbinding is opgenomen in Mob2040 en IMKUZW wel conclusies worden getrokken, en specifieke analyses worden toegevoegd die eerdere berekeningen mogelijk tegenspreken en aantonen dat eerder nieuwe knelpunten onvoldoende naar voren kwamen. Hoe als bewoner van Utrecht Zuid-West wordt mijn inspraak en zienswijze integraal meegenomen? Dit terwijl beleid versnipperd wordt aangeboden en de inspraak reactie op OmgMWKZ enorm vertraagd is? Er zijn zelfs, nog niet publieke vervolgstudies uitgevoerd, die indirect een reactie zijn op eerder geuitte bezwaren? Wanneer kan ik deze vervolgstudies ontvangen? Specifiek beleid voor Utrecht Zuid-West In bijlage 3 wordt de relatie beschreven tussen het Mobiliteitsplan2040 en Bijlage 2 Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (hierna te noemen IMKUZW) en de bijlagen daarbij. In de raadsbrief staat de probleemstelling beschreven: *Hoe zorgen we dat niet alleen de nieuwe bewoners maar ook **de bestaande bewoners van de omliggende wijken een prettige en gezonde leefomgeving houden** en zich*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	prettig kunnen verplaatsen? ***Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld****. Dit maatregelenpakket en hoe tot dit maatregelenpakket tot stand is gekomen is toegelicht in bijgevoegd rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Het maatregelenpakket voor Zuidwest is onderdeel van het concept mobiliteitsplan 2040. Besluitvorming over de koers en maatregelen van de studie Zuidwest loopt via het mobiliteitsplan 2040.* ***Het college heeft besloten de studie Zuidwest met deze brief mee te sturen om alle inzichten te delen over mobiliteit in Zuidwest.*** De impact van een mogelijke nieuwe wijk-wijk verbinding is zodanig dat de Dichterswijk een minder prettige en minder gezonde leefomgeving wordt. Dit heb ik reeds eerder beschreven in mijn inspraakreactie op OmgMWKZ. Deze heb ik daarom integraal als bijlage op deze zienswijze bijgevoegd. Na het integraal lezen van de IMKUZW blijft de vraag waar het maatregelen pakket is beschreven over hoe de Dichterswijk-West, na aanleg van een brug thv van het Heycopplantsoen en een nieuwe fietsverbinding, een prettig en gezonde leefomgeving houdt? Dit is niet terug te vinden. Kunt u deze mij doen toekomen? Ik vind dit nalatig en kan zondere verdere onderbouwing van het Gemeente Utrecht enkel en alleen de conclusie trekken dat mijn woonomgeving en buurt ernstig aangetast wordt en dat versnipperd beleid wordt aangeboden, die een integrale onderbouwing en afweging onmogelijk. Hoe kan ik als bewoner van de Dichterswijk in Utrecht Zuid-West controleren of monitoren zoals u dit noemt dat mijn woonomgeving prettig en gezond blijft, terwijl beleid versnipperd wordt aangeboden? Deze termen worden veelvuldig gebracht als conclusie, maar zonder verdere onderbouwing. Wat is de betekenis van deze inzichten en lessen voor het voorgenomen beleid met betrekking tot Mob2040 en IMKUZW? Wat is de juridische betekenis en concequentie van een ‘inzicht’ en een ‘les’? Modelresultaten fiets In Bijlage 4 ‘Modelresultaten fiets’ van de IMKUZW wordt ingegaan op het basisscenario en wordt gerekend aan scenerio 1, waarbij de brug thv de Heycopstraat is meegenomen als mogelijke wijk-wijk-verbinding. Nergens wordt de les of conclusie getrokken dat de voornoemde brug een bijdrage levert aan het oplossen van de problemen uit de Probleemanalyse. Waarom wordt de conclusie niet getrokken dat de verbinding thv de Heycopstraat niet of nauwelijks bijdraagt?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie 2.1 Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	De beschrijving van het basisscenario roept de volgende vragen op. Er staat: *Inzoom op de verplaatsingsbehoefte fietsverkeer binnen Utrecht Zuidwest* ***(basisscenario).*** *Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest krijgt te maken met ruwweg een verdriedubbeling van het huidige fietsgebruik. Ten eerste is er groei door toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Ten tweede gaan mensen verhoudingsgewijs meer fietsen. Dit komt door een combinatie van reeds besloten mobiliteitsprojecten,* ***beschikbare restcapaciteiten binnen de mobiliteitsnetwerken*** *en de nieuwe verdichtingslocaties, inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen.* Hoe groot is de beschikbare restcapaciteit van de bestaande bruggen? Waar staan deze restcapaciteiten beschreven? En hoe zijn deze restcapaciteiten meegenomen in de afweging van de noodzaak van nieuwe bruggen?	De restcapaciteit van bestaande bruggen is niet kwantitatief meegenomen in de afweging ten behoeve van de noodzaak van nieuwe bruggen.
	Kruisen van de Kanaalweg als oplossing (Oost-West verbindingen) Op pagina 22 van de IMKUZW staat de samenvatting van de belangrijkste inzichten uit de modelanalyses van de fietsscenario's. De eerste 2 inzichten gaan in op Oost-West verbindingen. Er staat: *1. Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal (brug 'Heycopstraat', 'Waalstraat', 'Zijldiepstraat', 'Jutfasepunt' en 'Overijssellaan') zorgen voor voldoende spreiding van het fietsverkeer in oost-westrichting.* Hoe wordt bepaald wat voldoende spreiding is? Aangezien, zoals in de Probleemanalyse is beschreven, er geen norm is voor de capaciteit van een fietsroute. Wat is de bijdrage van een individuele brug? Dit inzichten is wat betreft de brug Heycopstraat niet onderbouwd. Indien u hier onder over denkt, ontvang ik graag een inhoudelijk onderbouwd inzicht.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan
	Een niet bestaand probleem oplossen *2. Een nieuwe Nicolaas Beetsverbinding ontlast de van de Seijpesteijntunnel (afvlakking van de groei) en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid.* ***Op dit manier leidt de Nicolaas Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'.*** Wat is de achtergrond en cijfermatige onderbouwing van deze conclusie? De brug Heycopstraat zal enkel een nieuw knelpunt op de Kanaalweg introduceren, terwijl die juist als een fietssnelweg wordt ingericht.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Kunt u dit concluderende inzicht wat betreft te grote fietsstromen, uberhaupt onderbouwen met specifieke analyses betreffende de brug Heycopstraat? Hoe zijn te grote fietsstromen uberhaupt gedefinieerd? Als er geen Heycopbrug komt is er ook geen probleem. Ook dit inzicht is dus wat betreft de noodzaak van de brug Heycopstraat niet onderbouwd. Sterker nog, als er geen te grote fietsstroom is, waarom is er dan een extra verbinding juist op deze plek nodig? De Heycopbrug draagt niet bij aan een optimale spreiding In Bijlage 4 'Modelresultaten fiets' van de IMKUZW wordt bij het ingegaan op het basisscenario ook het volgende geschreven. *Het beeld toont dat zowel in oost-west- als in noord-zuidrichting overbelasting dreigt te ontstaan op de fietsroutes in Utrecht Zuidwest**, vooral rond kruispunten waar verkeersstromen elkaar ontmoeten**. Dan gaat het o.a. om de Kanaalweg, Mandelabrug-Van Zijstweg-Croeselaan, Balijebrug en -laan, brug 'Waalstraat', Socratesbrug en -laan, omgeving Vaartsche Rijn en Utrecht Centraal. Naast het zo goed mogelijk inrichten van bestaande routes op drukkere stromen en het aanpassen van verkeerslichten, **is het nodig om de stromen optimaal te spreiden over het netwerk.** Dit in het verlengde van de CROW-richtlijnen over fijnmazigheid (300 tot 500 m).* Op pagina 66 van bijlage 2.1 wordt ingegaan op de scenarios en wordt de relatie met de bruggenstudie van de OmgMWKZ beschreven. Er staat: *Opbouw van scenario's voor het fietsverkeer: Om de fietsstromen goed in te passen, is het nodig om de fietsstromen zo goed mogelijk te spreiden over meerdere routes. Dit sluit ook aan op het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De volgende hoofdscenario's zijn onderzocht:* *Hoofdscenario 1. Versterken fietsnetwerk met extra oost-west-fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen met een fijnere maaswijdte van het fietsnetwerk.* *Hoofdscenario 2. Additioneel versterken fietsnetwerk met extra noord-zuid - fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen. Daarnaast bevat dit scenario extra oost-westschakels elders in het netwerk en fietsroutes ter ontsluiting van knooppunten zoals treinstations en P+R-voorzieningen. Deze geven verdere verfijning van de maaswijdte van het fietsnetwerk.*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Ad 1. Wanneer de getrokken lessen uit scenario 1(extra Oost-West verbindingen, lees bruggen) bestudeerd worden blijkt dat de verbinding thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan het oplossen van de problemen op de knelpunten en daarmee het opvangen van de groei. Hoe onderbouwt u deze comclusie? Waarom wordt de conclusie niet getrokken dat de verbinding thv de Heycopstraat niet of nauwelijks bijdraagt? Ad 2. Wanneer scenario 2 in detail wordt bekeken betreft het hier geen nieuwe verbindingen, maar slechts het aanwijzen van bestaande straten in en om de Dichterswijk (en ook in zuidelijke Westraven) als fietsroutes. Hoe dragen de verbindingen in en om de Dichterswijk bij een het ontsluiten van knooppunten zoals treinstations en P+R-voorzieningen? Op pagina 68 van bijlage 2.1 worden lessen getrokken uit de scenario 2. Hierbij volgt geen conclusie over de aangewezen fietsroutes door de Dichterswijk. Kan hieruit geconcludeerd worden dat deze verbindingen geen bijdrage leveren aan het versterken van het fietsnetwerk? Haakse bochten en een doodlopende straat Bij scenario 1 wordt de volgende conclusie getrokken, waarbij ook de fietsroutes in en om de Dichterswijk uit scenario 2 al in het model zitten. *Effecten analyse fietsscenario 1 samengevat: Scenario 1 zet primair in op het optimaal spreiden van oost-west-fietsverkeer door o.a. de aanleg van nieuwe loop- en fietsbruggen. Deze nieuwe schakels zijn altijd onderdeel van langere fietsroutes aan weerszijden van de bruggen. Zo sluiten de routes goed aan op de rest van de stad. Eerste les is dat nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal bijdragen aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes. Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug). De fijnere maaswijdte geeft fietsers meer routekeuzevrijheid. Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.* Er staat dat nieuwe schakels altijd onderdeel zijn van langere fietsroutes aan weerszijden van de bruggen. In het geval van de brug over de Heycopstraat klopt dat feitelijk niet. Er is geen lange fietsroute aan de West-zijde. Er is slechts een kronkelende aaneenknoping van straatjes dwars door bestaande en nieuwe wijken. Hetzelfde geldt voor de Oost-zijde, namelijk de Dichterswijk. Er is geen logische lange	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	fietsverbinding, want de Dichterwijk wordt ontsloten via de bestaande routes (knelpunten) aan de noordzijde via de Van Zijstweg en via de Balijelaan aan de Zuidzijde. Zelfs als de pas in scenario 2 geintroduceerde versterkte route via de Nicolaas Beetstunnel bedoeld wordt dan loopt die route niet via de nieuwe brug, maar via de bestaande Mandelabrug en de Veilinghaven. Deze conclusie geldt mogelijk voor andere verbindingen, maar niet voor de Heycopbrug. Kunt u dit toelichten of rectificeren voordat dit beleid aangeboden wordt aan de raad? Aantasting van de Natuur en het Groen van het Oeverpark Dichterswijk Wanneer we in detail kijken naar de voorgestelde Heycopbrug zal deze zorgen voor meer fietsers dwars door een aaneenschakeling van groen in het Oeverpark Dichterswijk (Ringpark, Heycopplantsoen, Merwedeplantsoen); en dwars door een wandelgebied en midden door een wijk langs speelplaatsen en scholen. Wat is een acceptabel niveau? Aangezien alleen percentages gegeven zijn, kan deze conclusie niet beoordeeld worden. Sterker nog, wanneer er geen Heycopbrug komt zullen de 4 dubbele fietspaden op de Mandelabrug en Balijebrug de fietsstromen cijfermatig prima aankunnen en zullen er minder fietsers door kleine straatjes hoeven fietsen. Hoe is de impact van nieuwe fietsstromen dwars door het enige groen/park in een bestaande wijk meegenomen in de afweging? En wat is de cijfermatige impact (aantallen)? Wat is acceptabel? Wie vraag je dat? Op pagina 8 van de probleemanalyse staat dat *Mogelijke maatregelen zijn het verder versterken van bestaande routes, maar ook nieuwe routes om de overbelaste routes met aantrekkelijke alternatieve routes te ontlasten.* Wie bepaalt wat een mogelijke aantrekkelijke alternatieve route is? Als dit de gemeente is, hoe wordt dit dan bepaald? Wat is de rol van de huidige bewoner van de wijk waarin een nieuwe verbinding komt bij het tot stand komen van dit beleid? Wanneer valt een mogelijke on-aantrekkelijke route, zoals de verbinding over de Heycopbrug af van de lijst met mogelijke maatregelen? *Effecten analyse fietsscenario 1 samengevat: Een tweede les is dat de Nicolaas Beetsverbinding de van de Seijpesteijntunnel en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid.* ***Op dit manier leidt de Nicolaas***	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Hoofdstuk Fiets van het Mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan en paragraaf 2.1 Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'. En op pagina 7 van de eerder genoemde Probleemanalyse staat ook dat er voor fietsverkeer geen normwaarden zijn voor het maximum aantal fietsers dat een route kan faciliteren: *Voor fietsverkeer zijn geen normwaarden bekend voor het maximum aantal fietsers dat een route kan faciliteren zonder problemen (oftewel de capaciteit van de weg voor fietsers).* Deze 2e les (conslusie?) roept meerdere vragen op. Deze zijn hieronder uitgewerkt: Hoe kan dan de conclusie over een acceptabel niveau in kleinere straatjes van de Dichterswijk, door betere spreiding over meerdere bruggen worden onderbouwd? Wat is een acceptabel niveau? Aangezien alleen percentages gegeven zijn en gegeven het ontbreken van een norm, kan deze conclusie niet onderbouwd nog beoordeeld worden. Zou deze conclusie uit het plan moeten worden verwijderd? Kunt u aangeven hoe de acceptabiliteit van de niet te grote fietsstromen zijn beoordeeld? Waar is weergegeven dat de fietsers over de fiets verbinding thv de heycopstraat de bestemming NB-tunnel hebben? Dit wordt niet onderbouwd. Wat is de herkomst/bestemmingsmatrix? De theoretische verplaatsingen over de Heycopbrug kunnen net zo goed theoritische Noord-Zuid fietsers zijn die normaliter voor de Balijebrug of Mandelabrug kiezen, terwijl die bruggen deze extra capaciteit makkelijk aan kunnen. Wat zijn 'niet te grote fietsstromen'? Waar is dit kwantitatief uitgewerkt, inclusief analyse van de herkomst en bestemming van deze fietsstromen? Welk verkeersmodel is gebruikt voor dit beschreven scenario's? Aangezien het VRU3.4 dat gebruikte werd ter onderbouwing van OmgMWKZ en de gerefereerde bruggenstudie slechts als horizon het jaar 2030 had en de Nicolaasbeets verbinding geen onderdeel uit maakte van het VRU3.4. Is er een update van het verkeersmodel beschikbaar? De conclusie van de beoordeling van VRU3.4 was dat dit model onnauwkeurig is betreffende fietsstromen. Hoe kan het dan dat het model nu gebruikt wordt voor een 10 jaar langere termijn? Wanneer heeft de validatie van het gebruikte verkeersmodel plaatsgevonden met betrekking tot de uitwerking ten behoeve van de onderbouwing van de onderliggende scenarios? Hoe kunnen met in achtneming van bovenstaande uberhaupt conclusies, inzichten of lessen getrokken worden over noodzaak of acceptatie?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het Mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Spreiden over Noord-Zuid verbindingen – de niet bestaande bijdrage van de Heycopbrug Op pagina 22 van de IMKUZW staat de samenvatting van de belangrijkste inzichten uit modelanalyses van de fietsscenario's. De inzichten 4 en 5 gaan in op spreiding over Noord-Zuid verbindingen *4. Omwille van fijnmazigheid van het fietsnetwerk en maximale inzet om de Kanaalweg te ontlasten zijn hoogwaardige parallelle routes nodig via de Rijnlaan en de Europalaan (tot aan de Jutfasebrug nabij Nieuwegein). De Europalaan draagt alleen bij aan ontlasting van de Kanaalweg indien de fietsroute snel genoeg is.* ***Een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlaan is gekoppeld aan de keuze voor nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal.*** *Een kwaliteitsimpuls van de kruispunten zijn noodzakelijk voor het creëren van hoogwaardige parallele routes.* De Rijnlaan is op geen enkele manier te koppelen aan de brug thv de Heycopstraat. Zie daarvoor de analyse hieronder. Dat er een kwaliteitsimpuls voor kruispunten nodig is heb ik al eerder betoogd. Zie hiervoor de bijlage. Het bovengenoemde inzicht 4 is niet geldig wat betreft de brug Heycopstraat. Kunt u dit expliciet vermelden bij het aanbieden van dit beleid aan de raad? *5. Ondanks maximale inzet op spreiden van fietsers blijven plekken met grote fietsdrukte over: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf.* ***Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie****: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.* Hoe kan het zijn dat de Heycopbrug, met nieuwe fietsverbinding thv het Heycopplantsoen in de Dichterswijk, bijdraagt aan het oplossen van de grote fietsdrukte het knelpunt de Kanaalweg, terwijl deze volgens de probleemanalyse van hetzelfde beleid juist een knelpunt introduceert? Of moet deze opmerking in de probleemanalyse gelezen worden dat de mogelijke nieuwe brug geen oplossing is voor de genoemde knelpunten? Of is dat niet het geval en wordt hier bedoeld dat er juist nog meer miljoenen euro's gereserveerd moeten worden voor extra onorthodoxe maatregelen, die wel nodig zijn na de introductie van extra problemen op de Kanaalweg, maar die verder niet beschreven zijn of worden uitgewerkt? *Vierde les is dat de drukte op de noord-zuid-fietsroutes in Utrecht Zuidwest slechts beperkt afneemt dankzij extra oost-west-verbindingen.*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Uit de gepresenteerde percentages bij zowel scenario 1 als 2 blijkt dat de Heycopbrug en de fietsroutes door de Dichterswijk niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in Utrecht Zuid-West. Er is geen wezenlijke bijdrage aan het oplossen van knelpunten Oost-West routes en ook niet op Noord-Zuid-fietsroutes. Waarom wordt de conclusie dan niet getrokken dat de brug thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten? Zowel Kruisen als Spreiden – het combinatie scenario Op Pagina 54 van bijlage 2.1 staat: *Effecten analyse combinatiescenario samengevat (fiets). Dit scenario zet in op zowel het optimaal spreiden van oost-west verkeer, als het optimaal spreiden van het noord-zuid-fietsverkeer met nieuwe verbindingen.* ***Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal dragen bij aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes.*** *Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug).* ***Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.*** Ook op Pagina 54 van bijlage 2.1 staat: *Knelpunten blijven kruispunt Croeselaan/van Zijstweg, omgeving Ledig Erf en omgeving Vondellaan/Croeselaan.* Zoals reeds eerder betoogd bij de inspraak op OmgMWKZ (zie bijlage) en nu ook aangetoond door de lessen uit de voorliggende scenarios, zal een brug thv het Heycopplanstoen geen bijdrage leveren aan de spreiding over Oost-West fietsroutes. De berekeningen van de verkeersstromen over deze nieuwe verbinding tonen alleen aan dat een klein deel van de enorme capaciteit van de Balijbrug verschuift naar de wijk. Een klein deel met grote gevolgen voor de wijk. Dit is ook te zien in de scenarioberekeningen bij de puur lokale en theoretisch percentuele afname ter plekke, midden op de brug, maar niet op de iets verderop gelegen knelpunten op de Oost-West routes. Dus de Heycopbrug zal een negatief hebben op de Leefbaarheid van de Dichterswijk-West, terwijl niet op detailniveau is gekeken naar de impact op de wijk. En de Heycopbrug is dus niet nodig voor spreiding van verkeer over de parallele Noord-Zuid of Oost-West routes. Waarom wordt tegen wil en dank in dan toch vastgehouden aan deze beoogde verbinding?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Derde les is dat een nieuwe loop- en fietsbrug 'Overijssellaan' meer functioneert op wijk-wijkniveau. Deze conclusie zou ook getrokken kunnen worden over de Heycopbrug, maar dat wordt niet gedaan. Betekent dat dit niet opgaat voor de fietsbrug thv de Heycopstraat? De intensiteitsveranderingen van deze 2 bruggen zijn vergelijkbaar. Dit is echter in tegenspraak met de VRU3.4 uitkomsten als onderbouwing van de OmgMWKZ en de gerefereerd bruggenstudie, waarin de Heycopbrug als noodzakelijk werd beschouwd om wijken te verbinden. En dat terwijl uit deze integrale studie met langere horizon blijkt dat de intensiteit aan de MWKZ kant nauwelijks veranderd en de intensiteit in de Dichterswijk enorm toeneemt en in het rood schiet, zonder duidelijke bijdrage aan afname op de knelpunten. Waarom wordt er geen vergelijking gemaakt met de uitkomsten uit de bruggenstudie bij de OmgMWKZ? Is het een juiste conclusie dat door deze integrale studie nog duidelijker is dat de brug thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan oplossing van de knelpunten en deze zelfs kan verergeren? *Vierde les is dat de drukte op de noord-zuid-fietsroutes in Utrecht Zuidwest slechts beperkt afneemt dankzij extra oost-west-verbindingen.* Waarom wordt ondanks deze conclusie, dit inzicht of deze les toch vastgehouden aan deze beoogde verbinding? Kunt u niet beter deze verbinding direct schrappen? Integrale Bijlage: Dichterswijk inspraakreactie v4.pdf dd 8 maart 2020 (Inspraakreactie op Omgevingsvisie, deel 2 Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda Bestuurlijke besluitvorming 17 december 2019 B&W besluit ter inzagelegging Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en onderliggende stukken.)	
158	Hierbij geeft het bestuur van het Suwo een zienswijze op het Mobiliteitsplan 2040 en de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. **Algemeen** Essentiele informatie ten behoeve van deze inspraak op het mobiliteitsplan 2040 ontbreekt.	Zie 2.1 Concrete aantallen wekken de suggestie dat we tot op detail de verkeersstromen in 2040 kunnen voorspellen. Zie ook 2.1

	Daarnaast maakt de door de gemeente gemaakte keus om over te stappen van aantallen naar % het onmogelijk om eerdere studies te vergelijken met dit mobiliteitsplan Waarom is er gekozen voor een andere nl, presentatie op basis van percentages ipv een exacte doorrekening met concrete aantallen zoals bijvoorbeeld in de bruggenstudie Merwedekanaalzone? Vragen die gesteld werden tijdens de informatieavonden konden niet beantwoord worden. Voor ons is het dus onmogelijk om een zienswijze te schijven omdat een onderbouwde zienswijze afhankelijk is van de antwoorden op onderstaande vragen. Ronduit gênant was dat tijdens de drie informatiebijeenkomsten o.a. door diverse bewonersplatforms, een vertegenwoordig van de Fietsersbond en het SUWO keer op keer dezelfde vragen zijn gesteld. Die keer op keer niet inhoudelijk beantwoord konden worden. Onze openstaande vragen zoals ingeleid tijdens informatieavond zijn hieronder nader uitgewerkt. **Het mobiliteitsplan 2040 en het verkeersmodel** Het detailniveau om het plan te beoordelen en dat nu niet gegeven wordt is wel relevant voor het kunnen beoordelen van deze nota aangezien het in dit plan juist niet alleen om beleidsprincipes gaat maar ook om concrete maatregelen die effect op wijkniveau en zelfs buurtniveau hebben. Vandaar de volgende vragen. De gepresenteerde mobiliteitscijfers geven geen inzicht in de daadwekelijke situatie nu en of van voor Corona. Is dit juist? Noch geven de cijfers inzicht in de verwachting voor 2040. Is dit juist? Waarop baseert de gemeente zich dan wel? Hoe verhouden de inwoneraantallen voor Utrecht zoals in het model gebruikt (450.000) zich tot feiten waaruit blijkt dat het verwachtte inwoneraantal niet gehaald is in 2020 ev en de woningbouw terugzakt? De gemeente geeft zelf aan dat de modal split en ritlengteverdeling, die niet bij de stukken zitten, minder nauwkeurig zijn op wijkniveau, laat staan dus buurtniveau. Is dit juist?	Ja Nee Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het mobiliteitsplan en paragraaf 2.15 Wij gaan uit van de verwachtte inwoneraantallen in 2040, zoals opgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht en Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 2.3 en 2.15 Ja Nee Toegevoegde waarde. Nee

	En dat deze cijfers geen inzicht geven op afstanden van minder van 1 km. Is dit juist? Wat is naar uw mening de waarde van het model als het gaat om voetgangers en het binnen "10 minuten" bereikbaar zijn van scholen en voorzieningen? Het model bekijkend lijkt het erop dat de gemeente niet over cijfers per afstandsklasse beschikt. Is dit juist? Voor het genereren van betrouwbare cijfers over verplaatsingen kleiner dan 1 km is het verkeersmodel niet geschikt Is dit juist? Zijn er wel concrete cijfers beschikbaar op basis van de monitoring waarvan sprake is bij de probleemanalyse mobiliteitsplan (raadsbrief 17-03-2020)? Zo ja dan zouden wij die graag uitgesplitst per verkeersstroom ontvangen zo nee, waarom zijn deze niet leverbaar? Het OV is vertraagd door Corona. Het OV zou juist tot daling van het autogebruik in Utrecht moeten leiden of er minimaal voor moeten zorgen dat het aantal verkeersbewegingen per auto niet toeneemt. Het OV verwacht zelf dat het 5 jaar duurt voordat de reiziger is teruggekeerd. Wat is het effect van deze 5 jaar op het autogebruik in Utrecht? Hoe verhoudt dit zich tot Mobiliteitsplan? Wat is het effect van Corona op het gebruik van deelauto's? Zitten de effecten van deelauto's en MaaS waar zoveel van verwacht wordt in het verkeersmodel en in het bijzonder voor de Merwedekanaalzone? In de raadsbrief (30-11-2020) staat dat de effectiviteit van het maatregelenpakket doorgerekend is met het verkeersmodel. Hoe verhoudt dit, het gebrek aan cijfers en toch concrete maatregelen voorstellen, zich tot de antwoorden op bovenstaande? De Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest spreekt over samenhang met andere dossiers. Bijvoorbeeld actualisatie van het Utrechtse Mobiliteitsplan 'Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen'. In hoeverre geldt dit voor het fietsnetwerk? Kunnen deze verschillen inzichtelijk gemaakt worden? **Mobiliteitsplan en bruggen over het Merwedekanaal**	Ja Ja Nee. Omdat deze informatie alleen in gespecialiseerde software leesbaar is en een uitsplitsing per verkeersstroom onwerkbaar veel tijd kost en de juiste interpretatie van deze informatie specialistische kennis vraagt. Dat weten we nog niet. Zie 2.1, 2.14 en 2.15 Dat weten we nog niet. Nee Zie 2.15 De integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is input geweest voor het mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Om bij het begin te beginnen. In de probleemanalyse actualisering mobiliteitsplan (raadsbrief 17 maart 2020) worden de vraag gesteld wanneer een fietspunt een knelpunt is. Antwoord; als fietsers niet kunnen kruisen of in-uitvoegen, fietsers of voetgangers niet meer kunnen oversteken. Hoe verhoudt zich dit, beleidsmatig en cijfermatig tot de extra bruggen die de gemeente voornemens is aan te leggen over het Merwedekanaal? Uitgangspunt, aldus de Mobiliteitsnota 2040 is dat rustige routes zo min mogelijk moeten conflicteren met andere vervoerswijzen. Hoe verhouden zich dan de bruggen over het Merwedekanaal met het feit dat over de Kanaalweg in het kader van “Gezonde lucht voor Utrecht” toch brommers met geel (en blauw) kenteken mogen rijden? Temeer de routes over de bruggen ook worden gezien als het faciliteren van routes voor fietsers van 8-80 jaar en of wijkverbindingen. Hoe verhoudt dit zich aan de kant van de Dichterswijk, Hoograven en Rivierenwijk tot het daar aanwezige groen, de speelvoorzieningen en scholen? Hoe verhoudt dit uitgangspunt (voor fietsers van 8-80) zich, met vanaf de brug gezien, haaks passerend autoverkeer op de Merwedekade? Als fietsbruggen toch gezien worden als hoofdfietsroute, de gemeente wisselt afhankelijk van wel document je leest nogal eens van argumentatie en benaming hoe verhoudt dit zich dan tot de kruisingen op de Kanaalweg? Hoe verhoudt dit zich met de evident wisselende snelheden, mede in het licht van het toestaan van brommers en scooter met geel en blauw kenteken? Een onderscheid tussen hoofdfietsroutes, prioritaire routes, doorfietsroute, een fijnmazig netwerk, rustige bestemmingsroutes en snelle routes werkt bijzonder verwarrend. Onze conclusie is: Een straat is nu wel of niet een onderdeel van het hoofdfietsnetwerk (soms ook prioritair) zou het een mogelijkheid zijn om uitsluitend deze twee begrippen (soms met toevoeging prioritair) te gebruiken? Terwijl de kleine rondjes voor voetgangers mede de onderbouwing zijn voor de aanleg van bruggen over het Merwedekanaal zijn blijft de Kanaalweg een doorgaande fietsroute is, is dit juist? Auto’s moeten ook in de toekomst op de Kanaalweg kunnen komen alsook politie,	

	brandweer en andere hulpdiensten. Is dit juist? Langs het kanaal (Kanaalwegzijde) ontbreekt het aan ruimte voor separate wandel- en fietspaden. Is dit juist? Is het juist dat er geen scheiding gemaakt kan worden tussen snel en langzaam verkeer op de Kanaalweg, denk aan scheiding stadsfiets, hogesnelheidsfiets en of brommers? Brommers/scooters (geel en blauwkenteken) weren over de bruggen is praktisch en juridisch niet haalbaar nu wordt vastgehouden aan de combinatie fiets-wandelbruggen. Is dit juist? Hoe pak dit uit als de bruggen onderdeel uitmaken van de hoofdfietsroute of in uw woorden als wijkverbinding worden gezien? Waarop baseert u dat ontwikkelgebieden om de 50-100 meter voetgangers en fietsverbindingen moeten krijgen? Zo ja wat is de relatie tot de bruggen over het Merwedekanaal? Is 50-100 de nieuwe norm? Waarop is deze “norm” gebaseerd? Heeft u (daarmee) de CROW-norm van 300-500 meter losgelaten? Met een omrijfactor van 1,4 voor aansluiting op het hoofdfietsnet, hoe verhoudt zich dit bijvoorbeeld tot de brug bij het Heycopplantsoen. Bij een dergelijke omrijfactor zouden de bestaande bruggen (Balijebrug en Nelson Mandelabrug) zouden dan voldoen zijn, is dit juist? Er staat een onjuistheid in het mobiliteitsplan 2040 over brug bij Waalstraat hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden in het kader van Slimme routes etc. **Vervoer over water** Vervoer over water wordt gezien als een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmaterialen voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen. Hoe verhoudt dit zich tot het woongenot van de woonarkbewoners? In uw reactie graag specificeren naar geluid, golfslag en zuiging van degelijk vervoer en bij het lossen van bouwmaterialen.	

	In hoeverre wordt rekening gehouden met de zuigende werking van dergelijk vervoer, ook aanwezig bij vaarsnelheden tot de maximaal toegestane snelheid, op woonschepen en woonarken? Is kennisgenomen van de schade en hinder bij gebruik van dergelijk vervoer bij de werkzaamheden van de stadsverwarming Enecocentrale Kanaalweg, de werkzaamheden aan de Mandelabrug en aanleg van de Expeditiebrug Jaarbeurs? Hoe gaat u dergelijke schade in de toekomst voorkomen? In hoeverre wordt rekening gehouden met de slechte technische kwaliteit van de oevers van het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn? Is over een dergelijk gebruik van het kanaal en oever contact geweest met Rijkswaterstaat als eigenaar van het kanaal? Wordt de geringe diepte van het kanaal, met name bij de oevers door Rijkswaterstaat of door de gemeente Utrecht aangepakt alvorens degelijk vervoer kan worden overwogen? Hoe gaat u de wens tot aanleg van natuurlijk oevers combineren met dergelijk vervoer? In hoeverre wordt rekening gehouden met de afmeervoorzieningen van woonarken en schepen dmv kabels dan wel palen bij dergelijk vervoer? In hoeverre wordt ivm de introductie van dergelijk vervoer rekening gehouden met de hoogte van mogelijk aan te leggen bruggen over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn? Is het u bekend dat proefvaarten met zogenoemde ‘bakjes’, elektrische duwboten en elektrische taxi’s uitgewezen hebben dat de aanleg van extra bruggen onwenselijk is Is u bekend dat de aanleg van de fiets-wandelbruggen dergelijk vervoer feitelijk onmogelijk maakt? Hoe verhoudt dit mobiliteitsplan zich tot de Watervisie die nu door de gemeente opgesteld wordt? Wanneer wordt de Watervisie vrijgegeven voor inspraak? Hoe verhoudt deze vorm van mobiliteit zich tot de zoektocht naar extra recreatief water en bijvoorbeeld zwemmen bij de Veilinghaven? Hoe verhoudt zich dit met de overige (recreatieve) gebruikers van het Merwedekanaal alsook de varende woonschepen die van en naar de Veilinghaven moeten. Tot slot, het SUWO noch individuele woonarkbewoners zijn betrokken geweest bij de	

	totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2040 . Hoe verhoudt zich dit tot de opmerking de raadsbrief (30-11-2020) dat u meerdere malen overlegd heeft met diverse belanghebbenden. Moeten wij uit het feit dat wij niet betrokken zijn opmaken dat u ons niet als belanghebbende ziet? Graag antwoord en toelichting in het geval van een ja als nee in uw beantwoording. **Verwarring al om** Hoe verhoudt dit Mobiliteitsplan 2040 zich tot andere raadsbesluiten, gemeentelijk beleidskaders, beleidsdomeinen en trajecten? Hoe verhoudt deze mobiliteitsvisie zich met de oproep uit de raad (moties) om te investeren in bestaande bruggen i.p.v. het aantal bruggen met meer dan 1 toe te laten nemen. Wordt deze wens terzijde geschoven? Wordt deze wens d.m.v. het Mobiliteitsplan onderbouwd terzijde geschoven? Zo ja wat is deze onderbouwing? Zo nee waarom niet? U benoemt zelf in bijlage 3 van de raadsbrief 30-11-2020 een aantal elkaar aanvullende documenten en trajecten. Het gaat ons dan specifiek om de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Mobiliteitsstudie Zuidwest. Tav de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is ons door de projectleiding Merwedekanaalzone meegedeeld dat wat daar in het kader van de bruggen besloten wordt leidend is. Het Mobiliteitsplan zou daar vervolgens op aangepast worden na besluitvorming over de Omgevingsvisie in de gemeenteraad. Zou u een concreet tijdspad kunnen aangeven, per collegevergadering/besluit over de daar genoemde documenten? Hoe kan, in het licht van bovenstaande dan de brug bij de Jutfasepunt onderdeel uitmaken van de uitwerkingsagenda (pag. 43) en tevens de bruggen Waalstraat en Heycopstraat vallen onder de korte termijn maatregelen Utrecht Zuid-West (pag 41) zie de “ Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest middellange termijn? Hoe verhoudt zich dit tot uw uitspraak dat het rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest onderdeel is van het Mobiliteitsplan?	

	Hoe verhoudt zich dit tot de uitspraak in de studie Zuidwest waarin dezelfde maatregelen (bruggen) voorkomen maar hier, zo staat te lezen onderdeel uitmaken van het Mobiliteitsplan? Hoe verhoudt het rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest zich bestuurlijk tot de eerder gepresenteerde bruggenstudie? Daarnaast is het bijzonder storend dat er nog geen reactie op onze zienswijze is in het kader van de Omgevingsvisie terwijl in het Mobiliteitsplan een aanvullende stukken zie raadsbrief wel op de inhoud van onze zienswijze wordt geanticipeerd. Bijvoorbeeld over de aanleg van de brug bij het Heycopplantsoen wordt nu gesteld dat deze niet tot onacceptabele negatieve effecten in de buurt leidt. Om welke aantallen het hier dan gaat is zowel gezien het gebrek aan detailniveau van het verkeersmodel als de presentatie van de cijfers in % ipv in aantallen niet te vergelijken, laat staan te verifiëren. Graag ontvangen wij voor alle bruggen; Merwedekanaal en Jutfasepunt concrete cijfers tav fietsers die te vergelijken zijn met de aantallen zoals gepresenteerd in de bruggenstudie Merwedekanaalzone. Hoe verhoudt de integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest pag. 22 waarbij de fietsverbinding Rijnlaan gekoppeld wordt aan nieuwe bruggen Merwedekanaal zich tot het bijvoorbeeld niet oplossen van de bestaande problemen? Denk hierbij aan de rotonde Waalstraat en het niet reserveren van geld voor de herinrichting Balijelaan en omgeving. Wat is het effect van de plannen Ledig Erf, op basis van het mobiliteitsplan 2040 op de afwikkeling van het fietsverkeer Kanaalweg en Balijelaan? Dit graag ook bezien in het licht van de vereiste maatregelen die genoemd worden in de integrale Mobiliteitskoers? **Tot slot** Wij hopen van harte dat wij nu wel antwoord krijgen op onze vragen en houden ons het recht voor om nog 2 weken extra te nemen voor aanvullingen (eea op basis van jurisprudentie waardoor herstel mogelijk is) aangezien wij als gevolg van een gebrek aan informatie niet in staat geweest zijn de gronden van onze zienswijze kenbaar te maken. Wij verwachten dan ook nog de concrete cijfermatige onderbouwing en de modeluitkomsten van het mobiliteitsplan spoedig te ontvangen	

159	*De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde bijlagen (reactie op omgevingsvisie MWKZ en Zienswijze MWKZ)* Hierbij zenden wij u onze zienswijze en vragen op het Mobiliteitsrapport 2040 (hierna te noemen: het rapport) en Concept Parkeervisie 2040 (hierna te noemen: de parkeervisie). Op pagina 65 van het rapport lezen wij wederom over de **té** ambitieuze ambitie van Gemeente Utrecht om 5 nieuwe (fiets/voetganger) bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Op het stuk tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Deelgebied 5), zijn maar liefst 2 nieuwe bruggen ingetekend en daarnaast zien we op pagina 113 plotseling diverse laad & losplaatsen ingetekend aan de oevers van het Merwedekanaal ! 1 daarvan is ingetekend op het voornoemde traject. Onze bezwaren richten zich ook uitdrukkelijk tegen het (toekomstig) gebruik van het Merwedekanaal voor aan- en afvoer van bouwmaterialen voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier en tegen het maken van laad & losplaatsen en de grote investeringen die dit met zich meebrengt! Onze bezwaren tegen deze bezwaarlijke en financieel zeer kostbare ontwikkelingen, hebben we al genoegzaam bekend gemaakt in onze reactie op de Omgevingsvisie d.d. 11 september 2017 en onze zienswijze op de Merwedekanaalzone d.d. 4 maart 2020 (zie bijlagen). Wij vinden het teleurstellend om opnieuw over dezelfde ontwikkelingen te (moeten) lezen, nu weer in andere Gemeentelijke stukken, temeer omdat enig (constructief en/of onderbouwend) antwoord op onze reeds gestelde vragen en bezwaren tot op heden zijn uitgebleven. **Het bevestigt ons helaas opnieuw dat de Gemeente Utrecht koste wat kost haar veel té hoge ambities op het gebied van binnenstedelijke woningbouw en de onbegrijpelijke, niet onderbouwde en bovendien financieel zeer kostbare aangedragen mobiliteitsoplossingen (zoals de geplande bouw van zo veel nieuwe bruggen en creaties van laad & losplaatsen) doorzet!!** Onze bezwaren zijn ook specifiek gericht tegen het "koste wat kost" aanbrengen van fijnmazigheid in het stedelijk netwerk voor lopen en fietsen. Een fijnmazig netwerk dat **ten koste gaat van de leefbaarheid in de bestaande en goed functionerende,**	Zie beantwoording inspraakreactie 25.

	Rivierenwijk. Het is ons in het geheel niet duidelijk of deze zeer kostbare nieuwe bruggen überhaupt wel voor het gewenste/ geplande doel (het spreiden van fietsstromen door het vergroten van alternatieve fietsroutes) gebruikt zullen worden. We verwijzen in dit verband naar het rapport waarin op pagina 76 letterlijk het volgende is opgetekend: *'Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteinde/ijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd of andere redenen.'* In het rapport staat vervolgens op p. 125: *'voor de fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang'.* De noodzaak van de bouw van extra bruggen met de zeer hoge kosten die dit voor Gemeente Utrecht met zich meebrengt (en dus voor haar inwoners die deze kosten uiteindelijk zullen moeten dragen!!) wordt door geen enkel onderzoek of studie gerechtvaardigd. Wanneer -na realisatie- deze bruggen niet aan de voorgenoemde randvoorwaarde voldoen én deze ook nog eens voor meer overlast voor Rivierenwijk zullen zorgen, zijn deze hele ambitieuze plannen een zeer duur, risicovol en schadelijk 'experiment' en tegelijk ook een 'experiment' dat grotendeels voortvloeit uit politieke ambities en zoals het er nu naar uitziet gebaseerd is op 'luchtfietserij!' Anders gezegd: Welke keuze voor een route zal een fietser -komend vanuit het zuiden- richting Utrecht es of Utrecht Vaartsche Rijn maken: zo lang mogelijk over de Kanaalweg ongehinderd rechtdoor fietsen en **aan de grotere fietsstromen verbrede/ aangepaste reeds bestaande** bruggen het Merwedekanaal overgaan óf al eerder over een (te) smalle/ steile nieuwe fietsbrug oversteken, om vervolgens zigzaggend door de smalle straatjes van Rivierenwijk te gaan fietsen? Gelet op de uitlatingen in het rapport, verwachten wij de eerste! Het is in onze ogen dan ook onbegrijpelijk en een zeer gemiste kans wanneer niet eerst geïnvesteerd wordt in het aanpassen (zoals bijv: een aparte fietsbrug aanleggen vlak naast de Balijebrug en Socratesbrug) van de bestaande bruggen aan de nieuwe fietsstromen.	

	Extra bruggen kunnen altijd nog gebouwd worden, als de noodzaak daarvoor ook in de praktijk blijkt! Nieuwe bruggen bij gebrek aan gebruik of functionaliteit weer weghalen, zal niet gebeuren; de kosten zijn dan al gemaakt c.q. verspild! **Wij ontvangen graag een onderbouwing en onafhankelijke studie/ onderzoek naar de noodzaak om 5 nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen, respectievelijk 2 nieuwe bruggen t/o deelgebied SI Ook ontvangen we graag een (te verwachten) kosten specificatie van de investeringen. E.e.a. gebaseerd op feitelijke en objectieve uitgangspunten.** Een onderbouwing die zo objectief helder en duidelijk is dat de hoge kosten van de bouw van de bruggen én de overlasttoename voor Rivierenwijkbewoners (doorgaande fietsers die niets in de wijk te zoeken hebben, kap van monumentale bomen en aantasting van kinderspeelplaatsen en het toch al schaarse groen in de wijk), woonbootbewoners, de roeiverenigingen, de waterscouts, de scheepvaart en overige belanghebbenden aan een vrije doorgang van het Merwedekanaal mogelijk zouden kunnen rechtvaardigen. Verder ontvangen wij graag antwoord op al onze reeds gestelde vragen en op de volgende vragen: **Vraag 1: Welke oplossingen worden doorgevoerd voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan?**	

	<u>Vraag 2</u> : **<u>Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein/Balijebrug?</u>** **Vraag 3: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan** **Vraag 4: Hoe wordt het kruispunt Zijldiepstraat/Rijnlaan veilig opgelost?** **Vraag 5: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?** **Voorstel 1:** De miljoenen investering in nieuwe bruggen (Waalstraatbrug, Zijldiepstraatbrug en Heycopstraatbrug) kan beter benut worden voor het alternatief: Kies voor een verbetering van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug! De eisen voor bruggen over het Merwedekanaal zijn hoog: de historische schepen uit de Veilinghaven moeten eruit kunnen (lees: brug moet beweegbaar zijn met veel extra onderhoudskosten of hoog genoeg zijn om de schepen eronder door te laten varen (gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers); de roeiers mogen geen hinder ondervinden van extra obstakels in het water; de fietsers op de Kanaalweg moeten eronderdoor kunnen fietsen om de snelheid erin te houden richting es, gevolg: veel ruimte nodig voor de aan- en aflanding voor fietsers) **Vraag 6: Hoe zouden de toekomstige bruggen er uit gaan zien?** **Vraag 7: Wat zijn de te verwachten kosten en wie gaat dat betalen?** **Vraag 8: Wij verzochten de Gemeente eerder en verzoeken nu opnieuw een degelijk, onafhankelijk, uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden van het gebruik en aanpassing van de bestaande bruggen.**	

	Een uitbreiding van de bestaande bruggen betekent dat de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk niet wordt aangetast en de hinder ook voor overige gebruikers van het Merwedekanaal tot een minimum beperkt zal blijven. **Vraag 9: Hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld?** Doorgaande fietsroute De Kanaalweg is enkele jaren geleden verbeterd met rood asfalt als doorfietsroute. Deze route maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a. het Centraal Station. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke kruisingen met haast hebbende snelfietsers en recreatieve fietsers. **Vraag 10: Waarom onderbreekt u een bestaande, goed functionerende fietsroute door de aanlanding van extra bruggen?** **Vraag 11: Hoe denkt u de gevaarlijke kruispunten, die ontstaan bij de Kanaalweg, te beveiligen?**	

	Vraag 12: Hoe zit het met de bestaande roeimogelijkheden en de veiligheid van roeicoaches? **Vraag 13: Hoe zit het met de mogelijkheden voor in het Merwedekanaal liggende boten om uit te varen? Monitoringsysteem** **Wij pleiten er, net als de Werkgroep 'Houd Rivierenwijk leefbaar' voor, dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft m.b.t. de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd.** **Voorstel 2: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.** **Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven** **Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven** **Vraag 14: Blijft de lijnbus (lijn 1)in hetOV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het** **OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?** **Goederenvervoer over water** **In het Mobiliteitsplan 2040 schrijft u over een "efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water etc (pag. 32, 60 en 112). Op de verbeelding op pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6.** **Vraag 15: Wat is de bedoeling m.b.t. goederenvervoer over water in relatie tot het Merwedekanaal? Hoe gaat dat samen met de bevaarbaarheid voor schepen van en naar de Veilinghaven, de roei- en zeilactiviteiten en het wonen op het water?**	

	In het Mobiliteitsplan (pag. 114) staat: "Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. **Vraag 16: Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw?** **Vraag 17: welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?** **Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid** **Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig.** **Vraag 18: Hoe wordt e.e.a. vastgelegd en hoe is handhaving geregeld?** **Vraag 19: Worden de palen voor de fundering in de Merwedekanaalzone geschroefd in plaats van geheid, om de geluidsoverlast en trillingen voor de omgeving te verminderen?** **Transformeren Waterlinieweg** **Op pag 101 van de Mobiliteitsnota schrijft u "Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de, in verhouding tot andere delen van de stedelijke ring, hoge auto intensiteit". Daartoe overweegt u de viaducten bij het Herculesplein en 't -Goylaan te wijzigen in gelijkvloerse kruisingen. Ons inziens is dit een onzinnig geld verspillend idee.** **Vraag 20: Waarom wit u, een deel van een goed functionerende binnenstedelijke verbindingsweg, de viaducten in de Waterlinieweg bij het Herculesplein en 't-Goyplein omzetten naar gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen.**	

	Inspraakreactie Concept Parkeervisie **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** **Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar.** **Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** **Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad.** **Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor RivierenwijkenTranswijk?** **Fietsparkeernormen** **Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen.** **Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?**	
160	Onlangs hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan 2040 en specifiek voor inrichting van het verkeer voor het Ledig Erf en omgeving. Wij ondersteunen volledig de ambitie van onze gemeente om de stad prettiger, gezonder en leefbaarder te maken. En ook de toevoeging 'voor iedereen' die de	Daar zijn we blij mee.

	gemeente daarbij doet. Zelf proberen wij daar ons steentje aan bij te dragen door al sinds enkele jaren te zijn omgeschakeld op een elektrische auto en zoveel mogelijk gebruik te maken van het OV en deelmobiliteit. Wij waren dan ook zeer verrast, verbaasd en ook teleurgesteld in de plannen die de gemeente nu presenteert! In plaats van een oplossing te bieden voor het te drukke verkeer door onze straat (de Constant Erzeijstraat) en de al bestaand overschrijding van toegestane grenswaardes voor stikstofwaarde, presenteert de gemeente plannen waarin de verkeersdrukte de komende jaren nog verder zal toenemen en de luchtkwaliteit nog verder achteruit zal gaan! Wij kunnen ons haast niet voorstellen dat een groene gemeente als Utrecht ervoor zou kiezen om deze situatie te laten ontstaan: tot vlak voor corona was het auto verkeer door onze straat al zo druk dat op 7 dagen per week verkeer tot ver in straat in de file kwam te staan voor de rotonde C. Erzeijstraat-Goylaan en kinderen hun raam niet open kunnen doen vanwege slechte luchtkwaliteit. Het past een gemeente als Utrecht niet deze situatie te laten bestaan en zelfs te verergeren. Wij verzoeken u met klem om een plan te maken, ook voor bevordering van de leefbaarheid en luchtkwaliteit op deze route Erzijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Om zo de stad prettiger, gezonder en leefbaarder te maken voor iedereen (dus ook de inwoners van deze straten; of gezien de huidige luchtkwaliteit misschien wel juist de inwoners van deze straten).	Uw inspraakreactie lijkt inhoudelijk veel op inspraakreactie 27. Zie voor verdere beantwoording van uw inspraakreactie het antwoord op inspraakreactie 27.
161	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 160. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie beantwoording van inspraakreactie 27.
162	Het Mobiliteitsplan 2040 is ter inzage. Deze reactie betreft hoofdstuk 6 en wel de Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten. 1 Geen noodzaak Waar je ook in Overvecht bent je heb altijd een brug naar Zuilen binnen 0.8 km. De Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug liggen 1.7 km van elkaar. Beide bruggen hebben aan weerszijden goede ruime fietspaden in twee richtingen. Dus 4 richting Zuilen en 4	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	richting Overvecht. Ook zijn die fietspaden van beide bruggen niet druk, ook in de spits niet. En de wegen die erop aansluiten hebben ook aparte fietspaden. Dus er is geen noodzaak voor een vijfde fietsroute op deze 2 km. 2 De verkeersveiligheid Als de brug aansluit op de Vechtdijk ontstaat een kruising. De Vechtdijk is een van de grote fietsroutes naar groen gebied en aangrenzende dorpen en is druk. Mijn zorg is deze: Gaan de racefietsers die hier vaak aardig doorfietsen stoppen voor een fietser van rechts. En andersom hebben mensen die van de helling van de brug af komen een vaartje waarmee ze op de vechtdijk aankomen. Veel gebruikers op een smalle dijk. Onveilige situaties! Als de brug toch hoger wordt met fly-over aan beide zijden zal deze meer ruimte in beslag nemen door op- en afrit. Gaat ten koste van groen en loopt aan beide kanten dwars door de parken. Moeten huizen of woonboten wijken? In de aansluitende woonbuurten gaat dit fietsverkeer verder zonder dat dit hierop berekend is. Hoe gaan die stromen en hoe veilig is dat recht door een woonbuurten heen? Als laatste. Er zijn groepen jeugd uit Overvecht en aantal Zuilense jongeren die met elkaar overhoop liggen. Dit kan zeker een plek worden waar deze ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Hopelijk neemt u deze punten in uw afwegingen mee.	
163	Hierbij maak ik gebruik van mijn mogelijkheid inspraak te leveren op “Mobiliteitsplan 2040”. Dit plan is er volgens de website op gericht ‘*dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen...’*. Ik maak mij ernstige zorgen dat de plannen voor De Zuiderpoort en de stadsboulevard ‘t Goylaan-Sorcrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route C. Erzeijstraat - W.A. Vultostraat-Briljantlaan en dat daardoor in de toekomst het woongenot afneemt. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Dit zie ik graag alsnog tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
164	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. In het plan rekening wordt een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan genoemd. De noodzaak van de	Zie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	brug is mij onduidelijk en het verbaast mij zeer dat deze brug opnieuw genoemd wordt. 5 jaar geleden waren er gegronde redenen om van deze brug af te zien en naar mijn weten werd deze brug definitief uit het mobiliteitsplan geschrapt. Behalve financieel argumenten, speelden mee: Het verlies van een stuk van de parken aan zowel de overvechtzijde als zuilende zijde, terwijl juist de vechtzoom de afgelopen jaren hoog op de agenda stond als zijnde een doorgaande groene strook die van belang is in een stad als Utrecht waar het bespied van groen constant onder druk staat. De beschadiging en onderbreking van de vechtzoom (DE ecologische strook die juist bescherming geniet en zo ook in de bestemmingsplannen van de gemeente is opgenomen) Bij navraag destijds bleek ook de fietsersbond de meerwaarde niet te zien van deze brug, gezien de zeer kleine winst in afstand die ermee behaald zou worden, als ook dat er geen doorgaande route is aan de overvecht zijde en deze ook niet makkelijk te realiseren is, tenzij er flats omgehaald worden. Maar ook argumenten als hangjongeren…... De stremming van de doorvaart in de zomermaanden bij een lage brug De behoefte aan een extra brug niet blijkt uit cijfers, de marnixbrug en munck keijzerbrug niet overlopen worden door fietsers (het is daar zelden druk, ook in de spits is er voldoende ruimte voor fietsers. De enorme impact op omgeving als er voor een hogere brug gekozen zou worden. Ook visueel. EN DUS: heel veel belasting geld en waarvoor? Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen.	
165	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen.	Zie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Ik woon sinds 1996 op de Costa Ricadreef, grenzend aan het Vechtzoompark en vlak naast het fietspad dat via het park naar de Vechtdijk loopt. Waar de fietsbrug ongeveer zou moeten komen. Ik voel mij betrokken bij dit deel van de Vechtdijk en de Vecht en daarom reageer ik op het voornemen om hier een fietsbrug te maken. Voor mijn reactie gebruik ik de concept inspraakreactie die bewoners van de Vechtdijk hebben opgesteld. Alle argumenten en overwegingen die daarin worden genoemd herken ik en onderschrijf ik volledig vanuit mijn eigen waarnemingen en ervaringen in deze omgeving. Als actief lid van de Fietsersbond zet ik me sinds jaar en dag in voor goede fietsroutes en fietsvoorzieningen in mijn wijk Overvecht en aangrenzende gebieden. Vanuit een fietsbelang zou verwacht kunnen worden dat ik een fietsbrug over de Vecht een goed idee zou vinden. Ik moet u teleurstellen. Ik vindt het vanuit het oogpunt van fietsverbindingen en investering in fietsinfrastructuur **geen goed plan**. En fietsbrug op deze plek zou een schakel moeten zijn in duidelijke doorgaande routes van het hoofdfietsnet. *Dat kan met een brug op deze plek niet gerealiseerd worden*. Vanaf de doorsteek door Vechtzoompark is er geen goede doorgaande dwarsroute door Overvecht te maken. Het patroon van straten en bouwblokken maakt dit onmogelijk. Als een fietsbrug op deze plek als doorgaande vervolgroute de Klopdijk moet krijgen is dit in een rare kronkel. Dan moet de fietser via een haakse bocht de smalle en vaak drukke Vechtdijk volgen tot de afslag naar de Klopdijk. Verderop wordt betoogd dat een dergelijke aantakking en belasting op de drukke en smalle Vechtdijk zeer ongewenst is. Om een route via de Klopdijk te bedienen is de locatie van een	

	fietsbrug tegenover op deze plek suboptimaal en alleen al daarom de investering en aantasting omgeving nauwelijks waard. Fietsers die vanuit of door Overvecht via de Klopdijk de Vechtdijk oprijden zitten al vlakbij de J M de Muinck Keizerbrug. Die biedt een goede oversteek over de Vecht met goede vervolgroutes in Zuilen. Hetzelfde geldt voor fietsers die zuidelijker door Overvecht rijden en de Vechtdijk bereiken via de Belo Horizontedreef. Dan is de Marnixbrug vlakbij. Tussenliggende trajecten naar de Vechtdijk (behalve het fietspad Costa Ricadreef) zijn er niet. Zie ook de opmerking onderaan het onderdeel *Mobiliteit* over de beperkte tijdwinst die een brug op deze plek zou bieden (maximaal 3 minuten ten opzichte van de verbinding die deze twee bruggen nu bieden. Als de focus niet ligt op 'verbinden doorgaande fietsroutes' maar op verbinden Zuilen-Overvecht - dus meer buurtfunctie en/of recreatief gericht – is de beoogde brug een te zware investering en de aantasting van de omgeving niet waard. In Utrecht, ook in en rond Overvecht liggen veel wensen en opgaven klaar met veel hogere prioriteiten, waar het geld beter aan besteed is en die voor de de fiets veel meer kunnen opleveren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie.	

	Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden.	

	De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen	

	niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde	

	investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
166	Begin december heeft de gemeente Utrecht het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. Daarbij is de gelegenheid geboden om van 8 december 2020 tot en met 1 februari 2021 te reageren op dit plan. De Wilhelminagroep Zeeverkenners maakt graag gebruik van de gelegenheid te reageren op het Mobiliteitsplan 2040. **Wilhelminagroep Zeeverkenners** De Wilhelminagroep zeeverkenners is met ruim 150 (jeugd)leden de grootste zeeverkennersvereniging van de stad Utrecht. iedere zaterdag komen de jeugdleden	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Paragraaf 2.8.2.2 Zeeverkenners

	bij elkaar in ons clubhuis aan de Verlengde Hoogravenseweg 19, direct aan het Merwedekanaal. In het vaarseizoen (april t/m oktober) gaan zij het Merwedekanaal op waar zij leren zeilen, roeien en wrikken. In de wintermaanden voeren zij onderhoud uit aan de lelievletten en wordt aandacht besteed aan de theoretische kant van het roeien/zeilen. Het Merwedekanaal heeft een verbinding met het waternetwerk van de regio, hetgeen essentieel is voor de activiteiten van de Wilhelminagroep Zeeverkenners: de zeeverkenners kunnen met hun eigen boten (lelievletten) naar andere locaties varen zoals kampen. In de stad Utrecht is geen andere locatie waar dit mogelijk is. **Gevolgen van het Mobiliteitsplan voor de zeeverkennergroepen** Een van de punten uit het Mobiliteitsplan is dat de gemeente inzet op meer fietsgebruik. In het Mobiliteitsplan zijn verschillende nieuwe fietsverbindingen opgenomen. Vanwege de plannen in de Merwedekanaalzone zijn vijf nieuwe fiets/ -voetgangersbruggen over het Merwedekanaal opgenomen, onder andere twee nieuwe bruggen tussen de Socratesbrug en de A12: een nieuwe (dubbele) fietsbrug van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone naar de Jutfasepunt en vanaf daar door naar de Karperstraat, en een nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan. Deze bruggen hebben grote gevolgen voor de vier zeeverkennersgroepen die gevestigd zijn aan het Merwedekanaal, waaronder de Wilhelminagroep Zeeverkenners. In de huidige situatie kan gezeild worden tussen de Socratesbrug en de Liesboschbrug. Wanneer de extra bruggen worden gerealiseerd wordt het vaargebied zodanig ingeperkt dat zeilactiviteiten onmogelijk worden en ook de andere activiteiten ernstig worden belemmerd. De bruggen zullen weliswaar beweegbaar worden maar de ruimte tussen deze bruggen is zo beperkt dat daar feitelijk niet gezeild zal kunnen worden. Bovendien nemen de bruggen de wind weg en zullen er, zeker op zaterdagen, vaak toeristen (pleziervaart) liggen te wachten voor de bruggen. Samen met de vertrekkende en aankomende roeiboten van de drie roeiverenigingen zal dit zeker tot onveilige situaties leiden op het water. Zeilen en instructiegeven wordt daardoor	

	onmogelijk. Ook de andere activiteiten van de zeeverkenners, zoals roeien en wrikken, kunnen dus niet meer veilig worden uitgevoerd. Indien deze bruggen worden gerealiseerd betekent dit dat de zeeverkennersgroepen hun activiteiten niet kunnen voortzetten op het Merwedekanaal. Aangezien er in de stad Utrecht geen andere locatie is waar de zeeverkennersgroepen hun activiteiten kunnen uitvoeren betekent dit het einde van waterscouting in Utrecht. **Nut en noodzaak extra bruggen tussen Socratesbrug en A12** Uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 die begin 2020 ter inzage heeft gelegen blijkt dat de ontwikkelingen in deelgebied 6 nog onzeker zijn. Ook is onzeker of het concept dat de gemeente met de Merwedekanaalzone voor ogen heeft, namelijk een autoluwe wijk waar de fiets en het openbaar vervoer de belangrijkste vormen van vervoer zijn, in de praktijk zal werken. Nut en noodzaak van extra bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone staat niet vast. In het Mobiliteitsplan wordt echter wel al uitgegaan van vijf extra bruggen, waarvan twee in deelgebied 6. Wij verzoeken de gemeente om, gelet op de onzekerheden ten aanzien van nut en noodzaak van twee extra bruggen in deelgebied 6 en de ingrijpende gevolgen die deze bruggen hebben voor de zeeverkennersgroepen en de andere gebruikers van het Merwedekanaal, deze twee extra bruggen achterwege te laten en zich te richten op het verbeteren van de bestaande Socratesbrug. **Alternatief: extra fietsbrug tegen de A12-brug** Mocht in de toekomst blijken dat de Socratesbrug onvoldoende mogelijkheden biedt voor de ontsluiting van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, dan verzoeken wij de gemeente om een alternatief te onderzoeken : één extra fietsbrug, direct tegen de A12-brug in combinatie met het verbeteren van de bestaande Socratesbrug. Wij begrijpen dat de bestaande A12-brug vanwege de hoogte minder geschikt is als volwaardige fietsverbinding van deelgebied 6 naar Hoograven Zuid. Wij stellen daarom de aanleg van één nieuwe (lagere) fiets/voetgangersbrug direct tegen de A12-brug voor. Een dergelijke brug vormt eveneens een obstakel voor de zeeverkenners omdat het ook niet mogelijk is met staande mast onder een lagere brug door te	

	varen. Met dit alternatief blijft er echter nog wel een (verkleind) vaargebied voor de zeeverkennersgroepen over tussen de Socratesbrug en de A12-brug. **Slot** Het Merwedekanaal heeft een belangrijke functie als recreatief vaarwater, niet alleen voor de zeeverkenners maar ook voor de roeiverenigingen en de pleziervaart. Dit is een waarde die voor de hele stad Utrecht van belang is en dient te worden meegewogen in het Mobiliteitsplan 2040. Gelet op de te verwachten groei van de stad zal de behoefte naar mogelijkheden voor kinderen en jongeren om buitenactiviteiten uit te voeren alleen maar toenemen. De Zeeverkennersgroepen kennen een lange historie in Utrecht en zijn een verrijking voor de st ad. Zij bieden aan jonge inwoners van Utrecht de mogelijkheid op het water te vertoeven, kennis te maken met watersport en het maakt onderdeel uit van de diversiteit van activiteiten in de stad. Het zou zeer spijtig zijn als de stad Utrecht deze activiteit verliest.	
167	*De hieronder opgenomen inspraakreactie is zonder de meegestuurde link.* Graag zou ik met klem willen reageren op de plannen om het Ledig Erf autoluw te maken. Momenteel is de Constant Erzeijstraat al één van de meest vervuilde straten in HEEL NEDERLAND wat betreft luchtkwaliteit (zoals ook te lezen op… Daarnaast is de route Briljantlaan - WA Vultostraat - Constant Erzeijstraat één van de weinige uitvalswegen vanuit het centrum en daardoor al een zeer drukke verkeersroute. Naar aanleiding van het Mobiliteitsplan 2040 kan ik alleen maar concluderen dat dit erger zal worden - en dat terwijl de grenswaarde van stikstof in de lucht nu al zo goed als dubbel overschreden is. Het gevolg van verkeer is niet alleen een slechtere luchtkwaliteit, maar ook een verhoging van het verkeerslawaai, de (te) hoge snelheden waarmee gereden wordt en verdere beschadiging van de funderingen van de jaren 30 huizen langs de route door toename van vrachtverkeer uit de binnenstad - zoals nu al te zien is in de gevels onder de erkers van vele huizen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Bij deze het dringende verzoek om ook deze route op te nemen in het Mobiliteitsplan 2040 en dat er een plan wordt gemaakt ter bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit.	
168	Hierbij sturen wij, de VoetgangersVereniging Nederland en Wandelnet, u onze gezamenlijke inspraakreactie op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Wij zijn ten alle tijden bereid om een mondelinge toelichting te geven op onze reactie en treden graag in overleg om te bezien op welke wijze onze aanbevelingen in uw beleid kunnen worden opgenomen. Met belangstelling hebben de Voetgangersvereniging Nederland en Stichting Wandelnet het door u gepresenteerde concept mobiliteitsplan 2040 gelezen. We waarderen het dat er meer aandacht voor de voetganger is in dit mobiliteitsplan dan we in uw eerdere mobiliteitsplan en vergelijkbare plannen hebben ge zien. Het gaat immers om mobiliteit en da arbij wordt de voetganger vaak vergeten. Er staan belangrijke beleidsvoornemens in het Utrechtse plan zoals het omkeren van de ontwerpstrategie (verblijven lopen fietsen ov auto en het bieden van meer ruimte aan de voetganger in de binnenstad. Ook het omleiden van fietsers om de binnenstad en rond het station komt tegemoet aan de wensen van vele voetgangers. Toch missen we een aantal zaken en zijn er ontwikkelingen die ons zorg baren. Onze reactie bestaat uit twee onderdelen A. Een samenvatting in 8 punten B. Een uitwerking: een uitgebreidere rapportage waarin een aantal issues gedetailleerder uiteen wordt gezet, veelal met verwijzing en naar de passsages uit uw plan om verwerking te vereenvoudigen. Uiteraard zijn wij ten alle tijden bereid om een mondelinge toelichting te geven op onze reactie en treden we g raag in overleg om te bezien op welke wijze onze aanbevelingen in uw beleid kunnen worden opgenomen. Vriendelijke groet! VoetgangersVereniging Nederland Samenvattingenvatting 1. Veilig, Vlug en Vrolijk De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Het lopen moet veilig zijn, bij	Daar zijn we blij mee. Zie hoofdstuk Voetganger van het Mobiliteitsplan

	functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen en de ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend zijn voor lopers, en wandelaars 2. Vervoerswijze. Lopen is, net als fietsen of autorijden, ook een vervoerswijze, maar die krijgt weinig specifieke aandacht. 3. Verbindingen tussen wijken. Het plan kijkt wel naar voetgangersnetwerken binnen de wijk maar te weinig naar de voetgangersmobiliteit tussen wijken en tussen het stedelijk gebied en het aantrekkelijke buitengebied. Ook is meer aandacht nodig voor recreatief wandelen en aantrekkelijke ommetjes vanuit de directe woonomgeving. Voetgangers hebben weliswaar een kleinere bewegingsrange maar die range bevindt zich niet per se binnen de wijken. Zoals ook uit het bewonerspanel blijkt willen alle stadsbewoners in en tussen alle wijken kunnen lopen, voor hun werk, de dagelijkse boodschappen en voor ontspanning, gezondheid en onderling contact. Zie ook Memo Groen Stadswandelnetwerk). 4. Verblijfsruimte. Het plan gaat er ten onrechte van uit dat als er voldoende verblijfsruimte is er automatisch ook voldoende loopruimte is. Voetgangers hebben naast verblijfsruimte ook obstakelvrije loopruimte nodig om naar een eindbestemming te komen of bijvoorbeeld naar de parkeergarage of een halte van het openbaar vervoer. 5. Bestaande wijken. De nota gaat vooral in op nieuwe situaties, maar geeft daarmee weinig zicht op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen. 6. 30km wegen. Deze wegen worden wel genoemd, maar onderzoek wijst uit dat extra maatregelen nodig zijn om te snel rijden af te dwingen om ongelukken en onveilige situaties te voorkomen. 7.**Fietsertegast.**Hetconcept“fietsertegast”werkt niet goed uit voor voetgangers. Gast gedrag is slecht handhaafbaar en veiligheid is er enkel voor zover de voetganger een ‘verdedigende’ positie in neemt. Het recht van de snelste geldt ook hier.Feitelijkontstaateen“voetgangertegast”situatieendatbetekentdatdefactovoetgangersruimte wordt opgeofferd aan de fietser.Kinderen,mensen met een beperking en ouderen zijn de dupe. 8. Maak van Utrecht een echte historische loop-, werk- en leefstad door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers. Zorg voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige brede en aantrekkelijke	Voor de voetganger vinden wij van belang dat de voorzieningen in de wijk goed te voet bereikbaar zijn, evenals OV-knooppunten, als ook dat ommetjes gemaakt kunnen worden en (sport)parken en andere recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit zijn veel en verschillende verplaatsingen. Op de schaal van Utrecht is dit niet in een leesbaar kaartbeeld te vangen. Wij nemen daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Zie ook het Handboek Openbare Ruimte Eens. Aanpassing naar 30 km zal in de meeste gevallen gepaard gaan met herinrichting. We gaan op zoek naar een passende en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt. Zie hoofdstuk Voetganger van het Mobiliteitsplan

	oversteekmogelijkheden voor voetgangers naar bestemmingen en groen buiten de stad. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Toelichting en uitwerking In het Mobiliteitsplan 2040 stelt u dat Utrecht al jarenlang inzet op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, als een goed alternatief voor de (eigen) auto. Voor de fiets en het OV heeft dat een positief effect gehad, voor het lopen zeker niet. De voetgangersruimte in de stad staat steeds meer onder druk en de toegankelijkheid en bruikbaarheid van looproutes is in de afgelopen jaren verslechterd. Nu heeft u het mobiliteitsplan uit 2016 aangepast om met de ervaringen uit de coronatijd het staande beleid tot 2040 voort te zetten. Blijvend meer ruimte op looproutes De Voetgangersvereniging Nederland en Wandelnet vinden dat voor lopen in de anderhalvemeter samenleving veel meer ruimte nodig is dan er tot nu toe werd voorgeschreven en waaraan vaak ook niet werd voldaan. Utrecht zou er rekening mee moeten houden, dat blijvend meer ruimte op looproutes nodig is. Dit, om het hoofd te bieden aan de groei van de bevolking, vanwege het toegenomen thuiswerken met bijbehorende ommetjes in de buurt, om ruimte te bieden aan recreatief en gezond wandelen in het groen, voor ‘gezond leven, voor ‘wonen en werken’ conform de ambitie van de gemeente Utrecht en wensen van Utrechters (zie bewonerspanel). Verder moet er rekening mee gehouden worden dat blijvend meer loopruimte nodig is. Ondanks al die veranderingen laat u in hoofdstuk 6 over netwerken de beleidsinzet van 2016 voor voetgangersnetwerken ongewijzigd, terwijl de situatie voor voetgangers de afgelopen jaren in Utrecht juist is verslechterd. De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Wandelnet onderschrijft dit motto. Het lopen moet veilig zijn, dat wil zeggen vrij van obstakels, met zo min mogelijk conflictsituaties met andere verkeerssoorten en in goede staat van onderhoud. Vlug, want bij functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen. De ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend -vrolijk- zijn voor lopers, wandelaars en te voet gaanden. En vrolijk is voor ons zeker ook: groen. Het plan gaat er ten onrechte van uit dat voetgangersruimte synoniem is met verblijfsruimte en de functie obstakelvrije loopruimte krijgt daardoor te weinig	Onze aanpak, met meer ruimte voor voetgangers, is niet primair ingestoken vanuit de anderhalve meter samenleving. Er is nog weinig bekend over structurele effecten van Corona, zie ook 2.15.7. Met onze aanpak stimuleren we lopen en stimuleren we mensen die door Corona meer zijn gaan lopen om dit vast te houden. Het gaat wat ons betreft te ver om in het mobiliteitsplan consequent in te gaan op het verschil tussen loop- en verblijfsruimte. We zijn van mening dat dit onderscheid op dit abstractieniveau ook niet noodzakelijk is. In de uitwerking en bij projecten maken we dit onderscheid wel. Zie ook het Handboek Openbare Ruimte

	aandacht. Voetgangers hebben loopruimte nodig voor functionele mobiliteit naar een eindbestemming of bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer. Beperkte investeringen? U stelt verder dat de voetgangersinfrastructuur in vergelijking met andere vervoerwijzen slechts om beperkte investeringen vraagt. Dat kan alleen waar zijn als, zoals u beweert 'alle bestemmingen in de stad voetgangersvriendelijk te bereiken zijn'. Dat is helaas niet zo. Door het aanleggen van vrij liggende fietspaden op trottoirs is de laatste tientallen jaren onontbeerlijke vrije doorloopruimte teloorgegaan en de resterende ruimte is vaak geblokkeerd door terrassen, geparkeerde fietsen, reclameborden, kliko's, etc.. Op veel plaatsen in de stad worden loopruimtes geblokkeerd door zulke obstakels. Let wel, wij zijn niet tegen het aantrekkelijk ('vrolijk') maken van de openbare ruimte, in tegendeel, maar de loopruimte moet wel voldoende breed blijven. Zorg bij het in beslag nemen van loopruimten door terrassen of tuintjes voor een voor evenredige uitbreiding van loopruimte. Ons inziens is op voetpaden en trottoirs een obstakelvrije ruimte van 2,60 m breed en 2,30 m hoog noodzakelijk. Lopen als vervoerswijze Volgens ons moet de gemeente -om van het lopen een aantrekkelijk alternatief te maken voor de auto- een fijnmazig netwerk ontwikkelen dat zich uitstrekt over de gehele stad en naar groene ruimte en bestemmingen buiten de '15 minuten stad'. Geef de voetganger in de hele stad prioriteit en niet alleen waar ruimtegebrek is. Alleen dan kan vanuit elke voordeur elke andere voordeur via een korte loopafstand bereikt worden, eventueel in combinatie met andere vervoerswijzen. Elke (multimodale) reis begint bij de voordeur met een Coronaproof, obstakelvrije inclusief toegankelijke loopweg van minimaal 240 cm breedte. En als die breedte niet mogelijk is dan moeten we kijken naar de overige ruimte en bijvoorbeeld parkeerruimte en autoweg laten inschikken. Alleen dan kan je bewoners van een straat enthousiast krijgen om voor het gebruik van de auto of fiets eerst naar een parkeergarage of OV-halte te lopen zonder over allerlei obstakels te struikelen. Obstakels Ruime loopwegen zonder obstakels maken het ook mogelijk hard te lopen, niet alleen om de bus te halen, maar ook als sport of tijdverdrijf. Nog belangrijker, alleen met een	Dit zijn wij met u eens. Op sommige plekken is en blijft er onvoldoende ruimte voor (voldoende) brede loopruimte. Hoe we hier mee omgaan werken we nader uit in de voetgangersnetwerken, zie ook 2.5. Zie hierboven. Zie hierboven. Een verwijzing naar het VN-verdrag nemen we op in het Mobiliteitsplan, zie 2.2. Dat is een onterechte afleiding. Helaas is het met de huidige modeltechnieken niet mogelijk om de effecten van het mobiliteitsplan voor de voetganger kwantitatief te onderbouwen.

	fijnmazig loopnetwerk met inclusief toegankelijke voetpaden kan in 2040 een goed bereikbare voor iedereen leefbare en beweegvriendelijke stad gerealiseerd worden. Alleen zo kan de gemeente voldoen aan de wettelijke verplichting vanuit het VN-verdrag van de rechten van mensen met een beperking om ten behoeve van hun zelfredzaamheid te zorgen voor een universeel toegankelijke openbare ruimte. Loopnetwerk Universeel toegankelijke loopwegen naast de broodnodige verblijfsruimte vragen om aanpassingen van de huidige weg- en /verblijfsinfrastructuur (smallere rijwegen, fietsstraten, minder parkeerruimte voor auto's en fietsen op de openbare weg). Dat vraagt om meer investeringen dan de gemeente nu suggereert nodig te hebben. Helaas moeten we uit hoofdstuk 10 afleiden dat u het lopen en het daarvoor noodzakelijke loopnetwerk geen hoge prioriteit geeft. Dat maken wij op uit 10.2 waarin u analyseert hoe het gebruik van vervoerwijzen verandert door de voorgestelde maatregelen. U voorspelt wel een verschuiving in de richting van het gebruik van de fiets. Maar de vervoerwijze ''lopen'' komt niet aan de orde en zelfs het woord ''voetganger'' komt niet voor in de tekst terwijl we de enorme toename van wandelaars en voetgangers in de openbare ruimte, ook door thuiswerken met eigen ogen waarnemen. Voorts valt ons op dat de nota zich vooral richt op nieuwe situaties. Zicht ontbreekt maar geeft op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen. Verkeersveiligheid In hoofdstuk 10 wordt berekend wat de bijdrage is van de maatregelen van het Mobiliteitsplan 2040 aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. U heeft geprobeerd de kwantitatieve effecten van de maatregelen van het Mobiliteitsplan in beeld te brengen. Het valt op, dat geen analyse wordt gegeven van de te verwachten verkeersveiligheid. Die analyse is nodig, omdat de laatste jaren het aantal verkeersongevallen weer sterk toe neemt, met name het aantal ernstige verkeersongevallen van de kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige ongevallen die nauw samenhangen met de inrichting van de weginfrastructuur. Het aantal ernstige enkelvoudige ongevallen neemt al jaren	In de uit te werken voetgangersnetwerken zullen we ook nadrukkelijk kijken naar de bestaande wijken. Helaas is het met de huidige modeltechnieken niet mogelijk om de effecten van het mobiliteitsplan voor de verkeersveiligheid kwantitatief te onderbouwen. Ook voor de voetganger zijn soortgelijke richtlijnen opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte Het is ondoenlijk om elke looproute voor iedereen geschikt te maken. Daarom stellen we dat elke bestemming voor iedereen bereikbaar moet zijn.

	onrustbarend toe. Deze cijfers worden vaak niet opgemerkt door bestuurders omdat dit type ongeval niet voorkomt in politieregistraties. De gegevens zijn wel af te leiden uit ziekenhuisregistraties. We denken, dat het belangrijk is om die gegevens te betrekken in de analyse van de verkeersveiligheid. Voor de registratie van voetgangersongevallen is het nog ingewikkelder. De ongevallenregistratie schiet tekort doordat valincidenten op straat niet tot de categorie verkeersongevallen worden gerekend. Dit is relevant ook voor hoofdstuk 10 waar verkeersveiligheid, dus ook die van voetgangers, aan de orde moet komen. Het voorkomen van enkelvoudige verkeersongevallen is belangrijk. Enkelvoudige ongevallen hangen direct samen met de inrichting van de openbare ruimte. Voor fietsers is het van groot belang dat hun paden voorzien zijn van goed zichtbare, vergevingsgezinde kantopsluitingen die ook voor voetgangers veilig zijn. Zie CROW-notitie ''Het comfortabele vergevingsgezinde fietspad''. Voor (kwetsbare) voetgangers is ook belangrijk dat hoogteverschillen met kantmarkering goed zichtbaar zijn, en dat trappen niet zo gevaarlijk ontworpen worden zoals de bekende steile trap aan de Jaarbeurszijde van het Centraal station. Alleen dan komt er ruimte voor "iedereen", conform de ambitie van uw eigen college om een inclusieve stad te zijn. In hoofdstuk 6 missen wij bij de netwerken voor het lopen en fietsen, dat die netwerken door een ergonomisch verantwoorde inrichting toegankelijk moeten zijn om enkelvoudige ongevallen te voorkomen. Dat is van groot belang voor ouderen en slechtzienden die vaak slachtoffer zijn van zulke ongevallen. Interactie tussen fietsers en voetgangers Ten onrechte is er sprake van een veronderstelling, dat wat goed is voor fietsers, ook goed is voor voetgangers. Regelmatig botsen de belangen en een visie op voetgangersmobiliteit ontbreekt. Onduidelijk blijft hoe de voornemens uit het voetgangers actieplan 2016 zich verhouden tot dit plan. Wij denken dat het zinvol is om de sociaalpsychologische gevolgen van de voorgestelde maatregelen te monitoren. Wij missen bijvoorbeeld in hoofdstuk 10 de wijze waarop (kwetsbare)voetgangers ervaren hoe het is om hun ruimte te moeten delen met fietsers. De gemeente overweegt in het centrum fietsers vaker te gast toe te laten in de toch al krappe voetgangersruimte. Voetgangers ervaren fietsers door hun gedrag als bedreigend en vrezen dat zij zich in hun eigen voetgangersruimte niet veilig kunnen verplaatsen. Ook buiten het centrum moeten voetgangers vaak	Zie het *rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020* op de site van de gemeente. We gaan op zoek naar een passende en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied "te gast" te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt.

	uitwijken naar fietspaden omdat een voetpad of stoep ontbreekt of vol staat met obstakels. Dit concept gaat uit van wederzijds begrip tussen twee volstrekt verschillende soorten weggebruikers. Allereerst is de juridische positie in geval van een ongeval tussen fiets en voetganger volstrekt onduidelijk. Daarnaast is de impact van een fietser bij een aanrijding op een voetganger veel groter dan vaak wordt verondersteld. Wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat dergelijke ongevallen leiden tot enorme fysieke schade. In In voetgangersgebieden, maar ook op voetpadenvoetpaden en trottoirs, lopen mensen uit veel categorieën. Het zijn niet allemaal fitte mensen, maar ook ouderen die vaak een minder vaste koers volgen (vetergang) en kinderen met een onvoorspelbaar gedrag. Net als bij de voetganger is er ook onderscheid bij de fietsers te onderkennen. Ook hier zijn ouderen en jonge kinderen vaak minder voorspelbaar in hun gedrag. Naar onze opvatting is menging van deze twee ongelijksoortige verkeersdeelnemers, de fietser en de voetganger, vragen om problemen. Het shared space concept wordt op steeds meer plaatsen onderkend als niet veilig. Uitzonderingen daarop zijn plaatsen waar men zijn of haar bestemming vindt zoals een pontaanlanding of een stationsplein, een plek waar men aankomt of vertrekt, wellicht de schakelpunten binnen de door u voorgestelde deelmobiliteit. Hoofd – en doorgaande fietsroutes blijken vaak zeer lastige barrières voor voetgangers. Als dan zoals in Utrecht, zebra's daar ontbreken, zijn dergelijke doorgaande fietsroutes moeilijk oversteekbaar, zeker ook omdat fietspaden niet zijn opgenomen in verkeersregelingen voor voetgangers. Ofwel: het verkeerslicht bijvoorbeeld werkt enkel voor de autoweg en niet voor fietsroute, omdat men wil dat fietsers kunnen doorrijden. Dat betekent dat voetgangers maar moeten zien hoe zij en gaatje kunnen vinden tussen de grote fiets verkeersstromen. Voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen is dat haast ondoenlijk. In 6.2 zouden wij graag lezen hoe de oversteekbaarheid van hoofdfietsroutes voor alle voetgangers wordt gewaarborgd. Door de toename van snelle en zeker ook zware fietsen, wordt het voor voetgangers steeds moeilijker een fietspad over te steken. Daarom zijn nieuwe oplossingen nodig. We denken bijvoorbeeld aan snelheid remmende maatregelen of zebrapaden. Immers, op die manier kunnen ouderen en visueel beperkte mensen die moeite hebben om de snelle elektronisch ondersteunde	

	fietsen te horen aankomen toch worden geholpen. In hetzelfde hoofdstuk 6 zou wij ook graag zien hoe de doorstroming in het loopnetwerk geoptimaliseerd wordt met speciale aandacht voor het oversteken van fietspaden en fietsstraten. Drempels en zebra oversteken behoren tot de middelen om oversteekproblemen op te lossen. Aansluitend daarop past dan in hoofdstuk 10 een beschrijving van de effectiviteit van de genomen maatregelen. Auto's en voetgangers Wij missen in hoofdstuk 10 een visie van Utrecht over hoe de maatregelen om Utrecht autoluw te maken effect hebben op de verkeersveiligheid. In de Coronatijd heeft de afgenomen intensiteit van het autoverkeer niet geleid tot een toename van de verkeersveiligheid. Er is blijkbaar meer nodig. De 30 km wegen binnen de bebouwde kom hebben vooralsnog ook niet geleid tot minder ongevallen van fietsers en voetgangers. Uit recent onderzoek blijkt dat automobilisten op drukke 30 km te snel blijven rijden waardoor voetgangers nog steeds slachtoffer worden van aanrijdingen op zebra oversteekplaatsen. Ook fietsers blijken uit hetzelfde onderzoek extra risico te lopen op een verkeersongeval. In hoofdstuk 6 missen wij bij de bespreking van de netwerken de maatregelen om lagere snelheden van auto's af te dwingen. Bekende verkeerskundige maatregelen zijn o.m. het toepassen van drempels, het versmallen van de rijweg, en het gebruik van klinkers als wegbedekking. Stiller asfalt, zoals besproken in 10.3, is belangrijk voor omwonenden, maar heeft ook nadelen, m.n. voor mensen die van hun gehoor afhankelijk zijn voor het signaleren van aankomend autoverkeer. Het verplichten van een 'Intelligente Snelheid Adapter' (ISA) in auto's kan op termijn soelaas bieden om te hoge snelheden af te dwingen. Daarnaast zijn andere maatregelen denkbaar, zoals verkeersregelingen, waar voetgangers en fietsers de snelheid van het aankomende verkeer niet goed kunnen inschatten en de genoemde maatregelen niet afdoende zijn. Utrecht, een voetgangersvriendelijke stad De VoetgangersVereniging Nederland en Stichting Wandelnet willen graag meedenken over de manier om Utrecht een voetgangersvriendelijke stad te maken. Maak van Utrecht een echte historische loop, werk en leefstad door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke	

	looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Veilig, vlug en vrolijk	
169	Betreft: Inspraak mobiliteitsplan, in het bijzonder m.b.t. de Zuidpoort, toegankelijkheid voor autorijdende bewoners zuidelijke binnenstad en lang parkeren voor bewoners/vergunninghouders. LS Gaarne maak ik gebruik van de mogelijkheid te reageren op het mobiliteitsplan en de parkeervisie. In grote lijnen sluit ik mij aan bij de visie van de Actiegroep Binnenstad 030, maar ik vul deze aan met enkele eigen standpunten en preciseringen. Mijn hoofdpunten zijn: Uit de 'wiel-en-spaak'-gedachte in het mobiliteitsplan volgt segmentering van het verkeer van en naar de binnenstad. Rond de Zuidpoort ontstaat m.n. in voorkeursvarianten 4, 5 en 6 ('knip op de Vaartsche brug' en verdere maatregelen rond de Vondellaan/Albatrosstraat) een veel te grote belemmering voor bewoners/vergunninghouders in het zuidelijk deel van de binnenstad. Voor Springweg en omgeving Geertebuurt (en ook Hoogh Boulandt/Moreelsepark en Bleekstraat) worden wordt m.n. het Diakonessenziekenhuis en het zuiden/zuidoosten van de stad de omweg via 't Goylaan erg slecht bereikbaar. En vanaf de zuidoostelijke zijde van de binnenstad kan men slechts met grote omwegen naar het westelijk deel van de stad. Het autovrij maken van Springweg en omgeving Geertebuurt dient geen doel en tast het woongerief van bewoners/vergunninghouders onnodig aan. Hieronder licht ik e.e.a. uitvoeriger toe en ik sluit af met een aantal alternatieven. A Volgens de gemeente is er te veel sluipverkeer en ruimtetekort in de binnenstad (en nemen auto's nemen te veel ruimte in). De nadruk ligt in de plannen voor de hele binnenstad op: (1) *Het weren van doorgaand verkeer & sluipverkeer* door dosering, een of meer 'knippen' in de wegen rond de binnenstad en afsluiting of autoluw maken van de Zuidpoort (6 varianten). Waar het de Binnenstad betreft ligt in de plannen de nadruk op de *bestemming* van Utrechters en bezoekers van buiten die naar of door de binnenstad willen en *niet op de oorsprong* van het verkeer (bijvoorbeeld van bewoners/vergunninghouders die in de binnenstad zelf wonen).	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort van de Nota van Beantwoording. Specifiek doelen hierbij zijn transformeren van verkeers- en parkeerruimte naar verblijfruimte en kwaliteitsverbetering van die verblijfsruimte. Denk aan meer groen, plekken om (rustig) te zitten. Daarnaast is op veel plekken in de binnenstad de ruimte voor voetgangers nu erg krap. Het gaat hierbij zowel om bewoners als ook bezoekers.

	(2) *Het vrij maken van ruimte*. Door verkeer te weren en parkeerplaatsen te verminderen dan wel op te heffen. De vraag is hier: ruimte voor wie en voor wat?	De visie en aanpak van het Mobiliteitsplan krijgen voor de binnenstad meer invulling via de Omgevingsvisie Binnenstad. In dat proces zijn en worden bewoners van de binnenstad betrokken bij de verdere uitwerking.
	Net als de Actiegroep Binnenstad030 zie ik dat de makers van de plannen het perspectief van de bewóners van de Binnenstad niet hebben meegenomen. Ik nodig B&W, de betreffende ambtelijke werkgroep en de gemeenteraad uit óók het perspectief te nemen van de bewoners van de zuidelijke binnenstad (en inzake de gevolgen van de Zuidpoort maatregelen ook Hoog Boulandt en Bleekstraat e.o.). B De segmentering van het autoverkeer in de stad volgens de wiel- en spaakgedachte (met de binnenstad als 'as') ziet er op de tekentafel wellicht mooi uit, maar maakt de organisch gegroeide mobiliteit voor veel bewoners onmogelijk of dwingt hen té grote omwegen te maken. Bijv. ziekenhuizen (!) worden slecht bereikbaar en er ontstaat door die omwegen meer verkeer (meer drukte en meer vervuiling). Waar het een mogelijke knip op de Vaartschebrug bij de Zuidpoort betreft en het autoluw maken of afsluiten van het Ledigerf voor auto's, ervaar ik – en ik ben niet de enige - de voorgestelde ingrijpende wijzigingen een beetje als een overval. Dit gaat allemaal erg snel, lang niet iedereen is goed geïnformeerd en hierover wordt niet goed overlegd met al die bewoners die dit raakt. Beseffen zij welke consequenties dit heeft en weten zij goed hoe zij hierop invloed kunnen uitoefenen? Nieuw beleid doordrukken vergroot de spanning tussen stadsbestuur/politiek en bewoners. Waarom niet eerder kleinere deelmaatregelen nemen en dán bezien wat het effect daarvan is? C Waar draait het om? De leefbaarheid en bewoonbaarheid van de binnenstad. De vraag is: voor wie? Wat is de afweging? Onder deze algemene en vage begrippen gaan uiteenlopende ideeën en belangen schuil: bewoners, bezoekers, CMU/horeca/andere bedrijven en de milieustandpunten van GroenLinks.	Het mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. De Zuidpoortstudie onderzoekt specifiek voor de omgeving Ledig Erf welke oplossingen mogelijk zijn om mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven op te lossen. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie heeft participatie (parallel) plaats gevonden. Op basis van deze participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. De gekozen oplossingsrichtingen dienen wel bij te dragen aan het oplossen van de opgave zoals beschreven in het mobiliteitsplan blz. 136. Na de keuze voor de gewenste oplossing zal ook een mogelijke fasering onderzocht worden en zullen de maatregelen stapsgewijs worden ingevoerd en gemonitord. Hierbij worden ook de uitstralingseffecten op andere wegen meegenomen. Voor zowel het Ledig Erf als de Vondellaan willen we al op korte termijn inrichtingsplannen maken en uit te voeren, om de huidige verkeersknelpunten aan te pakken.

	Wat verstaat men onder leefbaarheid, mobiliteit en bewoonbaarheid voor de *bewóners*? Die zien er voor verschillende bewoners anders uit. Jongeren zonder auto die hier tijdelijk wonen. Gezinnen met kleine kinderen en een auto. Alleenstaande ouderen. Ouderen met een handicap. Ouderen die gezond zijn, dat willen blijven en zo lang mogelijk hier willen blijven wonen en mobiel willen blijven. Milieu? Natuurlijk moet de binnenstad schoon, maar let dan op minder vervuilend verkeer (diesel, scooters met mengsmering, oude auto's), *bundeling van bezorging i.p.v. af en aanrijdende bestelbusjes*, nadruk op hybride en elektrische auto's, maar veroorzaak geen omwegen die tot méér verkeer en overlast leiden. Ruim ook een plaats in het beleid in voor veiligheid: bijvoorbeeld door reclame versperde stoepen, overmaat aan bestelbusjes die de weg versperren, fietsers en bromfietsers/scooters die soms veel te hard door de stad crossen, vaak nog tegen het verkeer in. <u>Wordt nu de hele binnenstad niet op één hoop gegooid?</u> <u>Wáár is wèlk sluipverkeer? En welke gedeelten hebben daar wel en welke géén last van? In grote gedeelten van de binnenstad ís er immers geen overlast.</u> <u>Wáár is ruimtetekort? Kloppen de premissen wel? Wórdt het wel steeds drukker? Overal? Waar is gebrek aan ruimte? En zo ja: voor de gehele binnenstad of alleen voor gedeelten, bepaalde straten of grachten?</u> <u>En hoe zal dat zijn ná de coronapandemie. Wordt er niet teveel geëxtrapoleerd vanuit de situatie van vóór de pandemie? Wat als het beleid van 5 stadscentra realiteit wordt?</u> <u>En zeker zo belangrijk: hoe gaat de eventuele vrijkomende ruimte worden gebruikt? Bewoners vrezen meer toerisme, met name terrasjes en andere overlast.</u> Op enkele plekken is er inderdaad sprake van ruimtetekort en botsende verkeersstromen hetgeen om maatregelen vraagt. Ik beperk mij hier tot zuidelijke binnenstad rond de Zuidpoort: 3.1. *Autoverkeer in en uit de binnenstad*. Bewoners, bevoorrading, diensten (ambulances, brandweer, politie, bouwers, onderhoudsdiensten, bezorgers) en bezoekers kunnen botsen met: 3.2. *Voetgangers van Centraal Station naar Station Vaartserijn*: Wandelaars langs de Catharijnesingel hebben overigens nergens last van. Alleen bij	Het mobiliteitsplan bevat een visie en aanpak voor de gehele stad met de focus op het functioneren van alle netwerken voor voetgangers, fiets, OV, auto en goederen. Op bepaalde plekken in en rondom de binnenstad zijn er nu reeds knelpunten die naar verwachting groter worden doordat de stad groeit. De aanpak met onder andere maatregelen (nog op hoofdlijnen) in en rondom de binnenstad zijn nodig voor het functioneren van het gehele netwerk én om specifieke knelpunten op te lossen. Dit betekent niet dat in elke straat dezelfde maatregelen gaan gelden. Waar wat precies nodig is, betreft verdere uitwerking. De Omgevingsvisie binnenstad en de Zuidpoort-studie geven voor een deel deze uitwerking.

	grote drukte hebben wandelaars langs Oudegracht en door de Twijnstraat last van: - Obstakels op de stoep (reclame, geparkeerde fietsen) - Auto's die over vooral de oostzijde van de Oudegracht of de Twijnstraat rijden of daar staan. - Autoverkeer dat bij Ledig Erf rondom de binnenstad rijdt tussen Bleekstraat en Catharijnesingel over de Vaartscherijnbrug/Ledig erf en Abstederdijk verder van en naar Zuidelijk en oostelijk Utrecht. De grootste wrijving ontstaat bij het binnenrijden van de Binnenstad door de Twijnstraat/de oostzijde van de Oudegracht en bij kruisend verkeer op het Ledig Erf. Dat die wrijving moet worden voorkomen of verminderd is duidelijk. Het verlaten van de Binnenstad via westzijde Oudegracht en over de Tolsteegbrug geeft veel minder problemen. De Tolsteegbrug (de eigenlijke zuidpoort) is breed genoeg om én voetgangers én auto's naast elkaar te laten bewegen.	In de voorkeursvariant blijven voor binnenstadsbewoners alle rijmogelijkheden behouden, zij het soms met een kleine omweg via Bleekstraat – Baden Powellweg – Albatrosstraat i.p.v. het Ledig Erf. Alleen voor doorgaand verkeer van de Venuslaan – Vondellaan is deze route niet meer mogelijk.
	D De oplossing rond de Zuidpoort die de voorkeur van B&W heeft (alternatief 4) heeft veel negatieve consequenties voor de bewoners/vergunninghouders in de Zuidwestelijke binnenstad (plus Bleekstraat en Hoogboulandt). Hetzelfde geldt ook voor varianten 2,3 5 & 6. Deze bewoners worden in de voorkeursoplossing van B&W (4) ten dele afgesloten, in die zin dat zij per auto grote delen van de zuidelijke en zuidoostelijke stad slechts met zeer grote omwegen kunnen bereiken (met als gevolg daar meer autoverkeer, uitstoot. Eventuele overlast wordt verplaatst). Hoe moeten bewoners vanaf hun huis per auto naar de Zuid- en Zuidoostkant van Utrecht als de Zuidpoort voor hun auto's wordt afgesloten en er een knip komt ter hoogte van de Vaartscherijnbrug? Dan kan men uit de binnenstad niet meer naar de Abstederdijk, Sterrenwijk, Venuslaan en verder (richting stadion en Waterlinieweg), Ziekenhuis(!) of Vogelwijk of via de Gansstraat van/naar Oud Amelisweerd, enz. Waar gaat het geweerde verkeer heen? Is er geen sprake van waterbedeffecten? Gaat men elders parkeren, neemt men het OV, de fiets of gaat men lopen (Wie? Ouderen?). Heeft men het plan wel eens bekeken vanuit het perspectief van verschillende belanghebbenden of is er sprake van een 'groot plan' waar bewoners voor moeten wijken? Zie *voorbeeld*. *Voorbeeld.: in de ZW hoek van de binnenstad (tussen Lange Smeestraat, Oude gracht, Bijlhouwerstraat en Pelmolenweg tot Bartholomeïbrug) ligt de nadruk op bewoning;*	Het doorgaande verkeer zal deels een andere vervoerwijze kiezen en deels een andere route, b.v. via de Waterlinieweg. Bestemmingsverkeer (inwoners en vooral bezoekers) kan gebruiken maken van alternatieve parkeerplekken, aan de rand van de binnenstad (b.v. garage Vaartse Rijn), of een transferium of P+R (en verder met b.v. OV of deelfiets). De focus voor het stapsgewijs opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ligt voor op de pleinen en de Oude Gracht en veel minder op andere, rustige straten in de binnenstad. Uw suggesties voor maatregelen zijn op hoofdlijnen ook onderdeel van de aanpak van het mobiliteitsplan.

	weinig bezoekers, zaken of winkels, wel veel zzp'ers. Er zijn ongeveer 200 parkeerplaatsen (incl. ruimte onder de Martinuskerk vanaf Pelmolenweg) voor bewoners, er zijn weinig geen bedrijven. Wel is er het Bartolomeusgasthuis met een paar eigen parkeerplaatsen.. *Deze bewoners bereiken of verlaten de binnenstad per auto óf via de Bartholomeïbrug en de Catharijnesingel óf via de Tolsteegbrug en Ledig Erf van/naar zuidelijk Utrecht (bijv. ziekenhuis, via Venuslaan en Waterlinieweg stad uit of naar andere stadsdelen of Amelisweerd, etc.).* *In de ZW hoek zelf is geen verkeersoverlast en klaagt men niet over ruimtegebrek. Het is daar ook rustig op de rand na (westkant van de Oude gracht en de Lange Smeestraat). Wandelaars lopen ongehinderd door het Zocherpark langs de Catharijnesingel. Waarvoor is de hier vrijkomende ruimte – als bewoners daar niet meer lang mogen parkeren – nodig? Waarom zou men deze bewoners (Springweg en omgeving Geertebuurt) hun parkeerplaats willen afpakken?* Mijn voorstel: alternatieve oplossingen	
	Stop inderdaad het bezoekers- en doorgaand verkeer rond de ring (OV naar de stad) of aan de rand van de binnenstad met aanpassing door slim sturen: geef toegang voor (binnenstad-)bewoners, (*gebundelde*) bezorging, services (bouw, ambulances, brandweer) en kortdurend bezoek (bijv. afhalen en brengen van personen en materiaal), evt. met gebruik van slimme apps (vgl. bijv. Amersfoort).	Uw suggestie is een mogelijke werkwijze. Dit moet nog verder uitgewerkt worden.
	Spreid waar mogelijk de spits en probeer files in de spits te voorkomen (overleg met bedrijven en grote instellingen), inderdaad bijvoorbeeld door dosering via stoplichten.	Bestemmingsverkeer (bewoners en bezoekers) kan van en naar de zuidelijke binnenstad via de Tolsteegsingel (richting Venuslaan) rijden.
	Weer vervuilend verkeer: dat geldt voor (vracht- en bestel)auto's maar ook voor stinkende en/of lawaaierige brommers/scooters (die worden nu nergens genoemd, maar zijn voor velen, bezoekers én bewoners bron van overlast, ook al door gevaarlijk weggedrag).	Voor de binnenstad (binnen de singels) zelf onderzoek we een systeem van intelligente toegang, wat de drukte in de binnenstad reguleert. Dit systeem moet nog worden uitgewerkt.
	Maak ruimte (bijv. langs de Oudegracht) door reclame-uitingen *op het trottoir* te verbieden, dat doet wandelaars immers de straat op gaan en dán ontstaat er frictie met fietsers, brommers en auto's. Biedt belanghebbenden het alternatief van *uithangborden* (aan regels gebonden en zodanig dat voetgangers en ander verkeer er geen last van heeft).	Of en hoe de verkeerscirculatie in de binnenstad verandert door deze plannen is nog niet uitgewerkt.
	Zorg dat de toenemende bezorging van pakjes e.d. wordt gebundeld en richt per buurt afhaalpunten in (scheelt veel uitstoot en veel hinderlijk verkeer dat ook nog eens de weg verspert).	

	Faseer het parkeren voor vergunninghouders uit (wie hier ooit is komen wonen rekende op parkeermogelijkheden en voor hen is een auto bij huis deel van de leefbaarheid/bewoonbaarheid. Pak dat niet af waar dat niet nodig is. Wie vanaf nu in de Binnenstad wil komen wonen moet zich realiseren dat hij/zij geen bewonersvergunning meer krijgt, behalve voor kortdurend parkeren (in- uitladen etc.) of onder voorwaarden (bijv. gezondheid of werk waarbij auto dichtbij werkelijk essentieel is) Laat bewoners over een autoluw Ledig Erf toe (met 30 km/u) (of laten de plannen dit al toe?). Weer eventueel ander verkeer met slimme regeling, bijv. elektronische pas of nummerbordencontrole. Voorstel voor uit- /toegang ZW-binnenstad: bewoners kunnen dit deel per auto verlaten/binnenrijden a. Uit: via Lange Smeestraat of Springweg, en dan via westelijke Oudegracht naar Tolsteegbrug en verder naar Zuid en Zuidoost Utrecht. b. In/uit: Over Bartolomeïbrug naar Catharijnesingel en vandaar toegang tot of uit noorden of Zuid, Zuidoostelijke en Zuidwestelijke deel van Utrecht. Afsluiting van de Zuidpoort voor auto's (behalve leveranciers e.d.) is alleen acceptabel mits autorijdende bewoners via Bartholomeïbrug óók naar het Ledigerf en verder naar het zuiden/zuidoosten kunnen, zonder grote omwegen (dus voor hen geen knip op de Vaartscherijnbrug, zie voorstel slimme toelating), maak anders Zuidpoort verkeersluw met wél toegang voor bewoners. Mogelijk zijn er andere oplossingen voor het verkeer van en naar Z en ZO Utrecht mogelijk, maar dwars door de Binnenstad en via de Servaasbrug en Abstederbrug naar de Venuslaan. Dat verhoogt de drukte in de Binnenstad en is dus minder aantrekkelijk. E De gevolgde procedure en de volgorde van inspraak en handelen Hoe zijn de plannen onderbouwd? Is de mening en steun van bewoners voor deze ingrijpende wijzigingen echt onderzocht of heeft men naast oude verkeersmetingen volstaan met flitspeilingen via social media (deze bereiken lang niet alle bewoners en zijn helaas onbetrouwbaar).	Voor het Mobiliteitsplan zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Specifiek voor de Zuidpoort zijn meerdere varianten doorgerekend in de studie Zuidpoort. Beide projecten hebben een traject van inspraak doorlopen, inclusief de gelegenheid voor alle geïnteresseerden om bewonersbijeenkomsten bij te wonen. In de Omgevingsvisie binnenstad zal meer op maat de uitwerking plaatsvinden. Het mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. De Zuidpoortstudie onderzoekt specifiek voor de omgeving Ledig Erf welke oplossingen

	Is er geen sprake van generalisering van deelresultaten naar gehele binnenstad? *We weten nog niet hoe de (stads-)economie er na deze Corona-pandemie gaat uitzien.* Denk aan consequenties voor Nederlands en internationaal toerisme. De economie (incl. thuiswerken, woon-/werkverkeer en toerisme) gaat sowieso op de schop, mensen bestellen meer op internet en bezoeken minder winkels. Het beleid richting meerdere stadscentra heeft ook gevolgen voor het bezoek aan de binnenstad. Zijn alle bewoners wel voldoende bereikt en duidelijk ingelicht? Hoe denken bijvoorbeeld de bewoners aan de Pelmolenweg en de 7 steegjes hierover, of van HoochBoulandt en Bleekstraat e.o.? Er is sprake van veel documenten, aanvullingen, beelden, social media, websites e.d. Is er voldoende onderscheid tussen informatie en pleidooien voor bepaalde oplossingen die als bijna onontkoombaar worden voorgesteld? Kan iedereen goed gebruik maken van de gehanteerde inspraakprocedures? Velen raken hierin gemakkelijk het spoor bijster. F Tenslotte: Het mobiliteitsplan is nog niet vastgelegd. Waarom dan nu toch al aan dit tamelijk ingrijpende onderdeel beginnen? *Waarom niet eerst minder ingrijpende maatregelen?* Bijv. bezoekers aan de rand; auto's selectief toelaten met slimme registratie; uitfaseren van parkeren voor bewoners door niet langer nieuwe vergunningen te verstrekken behoudens ziekte/handicaps/dringende redenen. Wacht met ingrijpender maatregelen zoals knippen e.d. totdat de effecten van minder ingrijpende maatregelen duidelijk zijn geworden. Het zou nog wel eens erg kunnen meevallen wat er dan van drukte en sluipverkeer overblijft. Tot zover, ik ben natuurlijk gaarne tot nadere toelichting bereid, en zie uit naar uw antwoord,	mogelijk zijn om mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven op te lossen. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie heeft participatie (parallel) plaats gevonden. Op basis van deze participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. De gekozen oplossingsrichtingen dienen wel bij te dragen aan het oplossen van de opgave zoals beschreven in het mobiliteitsplan blz. 136. Na de keuze voor de gewenste oplossing zal ook een mogelijke fasering onderzocht worden en zullen de maatregelen stapsgewijs worden ingevoerd en gemonitord. Hierbij worden ook de uitstralingseffecten op andere wegen meegenomen. Voor zowel het Ledig Erf als de Vondellaan willen we al op korte termijn inrichtingsplannen maken en uit te voeren, om de huidige verkeersknelpunten aan te pakken.
170	*De meegestuurde foto's en kaarten van de onderstaande inspraakreactie vindt u in bijlage.* Inleiding Utrecht groeit stevig, maar er is geen plaats voor extra autoverkeer en op dit moment ook nauwelijks voor fietsers.	

	Daarom wordt ingezet op ontmoediging van autobezit, upgraden van het fiets- en OV-netwerk en stimuleren van bewegen te voet. Burgerplatform en Denktank Het Wiel noemt het bemoedigend dat het gemeentebestuur nu voor het eerst niet meer uitgaat van autonome groei van het autoverkeer. <u>We steunen de ambitie om een mobiliteitssprong én een schaalsprong te realiseren door meer lopen, meer fietsen, meer OV. En dat vraag ook om een stedelijke verdichtingsstrategie waar nabijheid (de 10-minutenstad uit RSU2040) een sleutelbegrip is.</u> Maar we hebben zorgen: Noordwesten lijkt een blinde vlek: een Wiel is rond en heeft spaken nodig Het noordwesten lijkt een blinde vlek in de mobiliteitsvisie. Het Wiel met spaken moet worden rondgemaakt voor het autoverkeer en ook voldoende spaken hebben, zodat actuele en urgente mobiliteitsproblemen worden opgelost. Voor het OVWiel moet de gemeente meer kijken naar de ambities van de provincie die een gesloten OV wiel voorstelt. Ook een lijn van Overvecht naar Leidsche Rijn, over een toekomstig station Lage Weide. Netwerken moeten elkaar versterken, niet beconcurreren in de ruimte We maken ons zorgen dat de plannen voor de verschillende netwerken / vervoersmodaliteiten (voetganger, auto, fiets, lokaal OV en HOV) onvoldoende op elkaar aansluiten. Die beconcurreren elkaar nu al in de krappe ruimte, terwijl de stad nog sterk moet groeien. Het is evident dat er steviger keuzes en prioritering nodig zijn. Knelpunten worden van binnen naar buiten niet consequent aangepakt Om de gepresenteerde visie en groei te realiseren is meer ambitie en meer lef nodig dan we nu terugzien in concrete projectvoorstellen voor bijvoorbeeld Westplein, Westelijke Stadsboulevard, Amsterdamsestraatweg, de Noordelijke Randweg NRU. We maken ons daar grote zorgen over. Projecten blijven deelproject als ze niet vanuit één concept of visie worden uitgezet en gerealiseerd. Nu blijft het lokale oplossingen zonder duidelijke visie. Deze drie punten lichten we punt voor punt toe en concretiseren we in een concreet voorstel en een aantal bijlagen: Samenvattingen van het denkwerk van de verschillende bewonersgroepen die elkaar opvallend sterk aanvullen. 1. Noordwest lijkt een blinde vlek	Hier zijn wij blij mee. Een groot deel van uw vragen en opmerkingen zijn geclusterd beantwoord in de Nota van beantwoording. Wij verwijzen in de beantwoording op de specifieke hoofdstukken en geven op een aantal punten een aanvullende toelichting. Met het mobiliteitsplan schetsen we de visie voor de komende 20 jaar voor de gehele stad Utrecht. In het eerstvolgende

	Noordwest, West en Overvecht (110.000 inwoners) herkent zich zeer in de geschetste problematiek uit het Mobiliteitsplan 2040, maar ziet een blinde vlek voor het noordwesten van Utrecht. De investering in mobiliteit in ons deel van de stad blijft op alle fronten achter. Voorgenomen en geplande aanpassingen in de weginfrastructuur laten lang op zich wachten, echte fundamentele verbeteringen liggen niet in het verschiet. Mede omdat de ruimtelijke investeringen ook achterblijven. Zo hebben we een incompleet Wiel , zijn de spaken niet op orde en blijven er dus onevenwichtige voetganger-, auto-, fiets-, OV-systemen. Nota bene: het noordwesten betreft 50 procent van de stad binnen de ring. Noordwest heeft actuele, urgente mobiliteitsproblemen die veelal in het verleden zijn ontstaan, bijvoorbeeld met het verleggen van de aansluiting op de A2 en de onvolwaardige NOUW-2 oplossing daarvoor. Er zijn complexe dossiers als de Westelijke Stadsboulevard (WSB), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de herinrichting van het Westplein die impact heeft op Noordwest. Die moeten op korte termijn aangepakt worden om het Wiel te laten functioneren en de leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen. Een wiel is rond en heeft voldoende spaken. Kijken we naar de aansluiting voor autoverkeer, en naar de nieuwe plannen voor (hoogwaardig) OV, dan constateren we dat het Wiel niet rond is. Het is gebroken en er missen spaken. Dat geldt voor zowel de auto, als de fiets ,als het OV. Daardoor zijn verbeteringen in centrumgebied niet mogelijk (Zie verkeersstudie Noordwest), en kun je je ambities dus niet realiseren. Wetende dat met binnenstedelijke uitbreiding zal de druk alleen maar toenemen… Als het Wiel consequent niet wordt rondgemaakt in het noordwesten, dan blijven de mobiliteitsproblemen bestaan. De mobiliteitssprong komt onder druk. Verdere stedelijke ontwikkeling is dan minder goed mogelijk, en dat heeft uiteindelijk negatieve consequenties voor de kwaliteit van bijvoorbeeld	decennia zijn veel investeringen geprogrammeerd in Zuidwest, volgend uit de harde planvoorraad van de Ruimtelijke strategie Utrecht. Ook in Noordwest vinden ontwikkelingen plaats die gepaard gaan met infrastructurele investeringen. Grote investeringen in Noordwest zijn de WSB en het Westplein. Voor het fietsnetwerk in Noordwest zijn veel ambities opgenomen, zoals bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht, het Merwedekanaal de A2 en enkele tunnels onder de spoorlijnen naar Amsterdam en Woerden. De uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) en de herinrichting van het Westplein zijn inmiddels besloten. Voor de WSB loopt momenteel de contractering voor de uitvoering en we verwachten de oplevering medio 2024. Voor het Lombokplein voorzien we de start van de uitvoering in 2024. Dit is afhankelijk van de financiële haalbaarheid. Wij onderzoeken momenteel of er alternatieven mogelijk zijn om de NRU aan te pakken zodanig dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeterd worden. Hoe we dit gaan doen is beschreven in de rapportage Aanpak uitwerking spoor 2 Noordelijke Randweg Utrecht die op 9 april 2021 naar de gemeenteraad is verstuurd. Voor meer informatie over de auto-ontsluiting in Noordwest verwijzen we naar paragraaf 2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht. Het concept Wiel met spaken richt zich op het openbaar vervoer met een Ring, knooppunten als intermodale overstappunten en spaken. Het OV-Wiel wordt in de komende decennia gefaseerd als volledig netwerk ontwikkeld. Spaken in Noordwest zijn onderdeel van het plan, waarvan de Vleutenseweg reeds een bestaande spaak is, net als de spoorlijnen. Dat kost tijd en is afhankelijk van financiering. Ook

	Overvecht en Zuilen met een risico af te glijden. 2. Meer samenhang tussen de netwerken We maken ons grote zorgen over de samenhang tussen de schillen (van binnen naar buiten), en verschillende systemen (auto, OV, fiets, voetganger) die over elkaar heen liggen. 1. <u>Er lijkt onvoldoende ruimte om alle netwerken over elkaar heen te leggen. In de plaatjes worden ze steeds losgetrokken, maar uiteindelijk gaat het over dezelfde ruimte.</u> <u>Met name de hoofdaders raken overvol met doorgaand en lokaal autoverkeer, hoogwaardig OV en fietsers.</u> <u>Hoe kun je én de doorstroom verhogen, en veilige oversteekplaatsen over diezelfde weg realiseren? We vragen verdere detaillering om de haalbaarheid aan te tonen en doen</u> <u>aanvullende voorstellen.</u> Voorbeeld. De WSB wordt (grotendeels) aangelegd met 2x1 rijstrook. De stops van de bussen regelt als het ware de dosering van het autoverkeer omdat auto's moeten wachten achter de bus als deze passagiers in- en uit laat stappen. Het terugdringen van verkeer door compartimentering de stad in en uit via de spaken van het Wiel heeft onverminderd prioriteit om binnenstedelijke capaciteit vrij te maken voor de fiets en OV. 2. <u>We missen concrete voorstellen, want alleen knippen op de Catharijnesingel en Ledig Erf is onvoldoende om dit doel te bereiken.</u> Wij stellen voor om de hele	de verbetering van het fietsnetwerk en de aanleg en verbetering van mobiliteitshub zal gefaseerd vorm krijgen. Onze visie is dat we een volledig functionerend mobiliteitsnetwerk zullen aanbieden. Door het bieden van alternatieven uit het pallet van de Utrechtse mobiliteitsaanpak zal het autoverkeer niet meer toenemen en verwachten we het autoverkeer via het geschetste netwerk af te kunnen wikkelen. Een extra autospaak vanuit Noordwest naar de A2 is vanuit deze insteek niet gewenst en niet nodig. Door de mobiliteitsaanpak zullen steeds meer mensen teruggrijpen op mobiliteitsalternatieven en de auto steeds meer alleen voor noodzakelijke verplaatsingen gebruiken. Doorgaand verkeer en korte verplaatsingen per auto worden ontmoedigd. Het noodzakelijke autoverkeer wordt via de spaken afgewikkeld. Door dynamisch verkeersmanagement sturen we verkeersstromen zo optimaal mogelijk. Voor fietsers worden verschillende nieuwe routes gerealiseerd en daardoor wordt het fietsverkeer in de stad gespreid. Het spanningsveld tussen doorstroming en veilig oversteken blijft bestaan. Hoe we hiermee omgaan is afhankelijk van de zone. We werken de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. De principes hiervoor zijn in hoofdstuk 8.3 van het mobiliteitsplan beschreven. Mobiliteitsplan is visiedocument met planhorizon 2040. Uitwerking in concrete maatregelen volgt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Verder verwijzen we naar hoofdstuk 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan. Voor de meest urgente knelpunten in de samenhang van de netwerken maken we keuzes: Zuidpoort, Catharijnesingel, Westplein-route USP en Europalaan. Met deze

	buitenkant van de singelring als fietsstraat in te richten, met uitzondering van het stuk Paardenveld-Hoog Catharijne (noordelijke entree van de parkeergarage onder het Vredenburg). Ook kan de gemeente in onze visie krachtiger inzetten op een compleet autoluwe binnenstad met de inrichting van een shared space-zone, waar alleen lokaal de kleinere bussen voor de binnenstedelijke buurten rijden. Daarnaast missen we in Noordwest een spaak die een betere ontsluiting met de A2 mogelijk maakt, waardoor er te veel druk op de WSB en andere wegen blijft (en nog gaat komen). 3. We zien de intentie om fietsverkeer andere routes te laten nemen, maar er is vervolgens weinig concreetheid hoe het doorgaand fietsverkeer (op een natuurlijke wijze) geremd gaat worden om niet (meer) dwars door het oude centrum te fietsen. Ook vraagt het fietsverkeer rondom Utrecht Centraal aan zowel centrumzijde als westzijde om aanvulling en spreiding van routes. Met name omdat de assen door de Voorstraat, Bilstraat, Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat juist extra aantrekkelijk Voorbeeld. We vinden dat de gemeente met betrekking tot de herinrichting van het Westplein (Zone A) op twee gedachten blijft hinken. Om bovengronds hogere kwaliteit en veilige oversteek van voetgangers en fietsers te krijgen conform de uitgangspunten van Zone A is eerder een maximum aantal 8.000 motorvoertuigen per etmaal de grens dan 15.000 (en meer). Ook dient het aantal doorgaande fietsers te verminderen en zijn er vanuit het westen meer routes en afslagen naar Jaarbeursplein /CS nodig, bijvoorbeeld via de Graadt van Roggenweg. Daarbij past in onze ogen géén ongelijkvloerse kruising. Dit vergt teveel ruimte en gaat juist meer ongewenst (doorgaand) auto- en fietsverkeer genereren. De voetgangersstroom van uit het CS gezien is in bijna alle windrichtingen makkelijk te faciliteren. Dit sluit aan bij de visie voor een 15 minutenstad te voet. Alleen de Van Sijpesteijnkade blijft een flessenhals	maatregelen denken we een nieuw, beter passend evenwicht in de belasting van het wegennet te bereiken, zonder dat zodanige grote verschuiviingen optreden die elders tot nieuwe knelpunten leiden. Voor de Zuidpoort vind tegelijkertijd een participatietraject doorlopen. Hieruit volgt een voorkeursvariant voor de inrichting van het gebied. We zetten in op een autoluwe binnenstad, waarbij de primaat ligt verblijf, lopen en fietsen. We onderzoeken een passende vorm voor deelmobiliteit en vervoer op maat voor personen met speciale behoefden.. Loop- en fietsafstanden naar knooppunten en haltes zijn aanvaardbaar voor de grootste groep gebruikers. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. We kunnen mensen niet dwingen om om het centrum heen te fietsen, maar we kunnen ze wel verleiden en de optie bieden om een rustigere, aantrekkelijke, en wellicht snellere route te kiezen. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer Om het aantal auto's te begrenzen om maximaal 15.000 per etmaal moeten diverse maatregelen worden getroffen, waarbij er steeds voor gewaakt moet worden dat het dan niet op andere wegen te druk wordt. Met het maatregelenpakket dat is opgesteld n.a.v. de uitkomsten van de studie Noordwest (o.a. afsluiten Catharijnesingel voor doorgaand autoverkeer) denkt de gemeente het autoverkeer zodanig te sturen dat zowel het Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg, maar ook de verder weg gelegen Westelijke Stadsboulevard niet te veel autoverkeer moeten verwerken. Het nog verder terugschroeven van het maximaal aantal auto's op het Lombokplein zou tot gevolg hebben dat het op die andere wegen te druk wordt. Bij

	voor zowel fietsers als voetgangers. Zie ook Bijlage 2: Westplein en omgeving zijn gemaakt voor fietsers. En wat zijn haalbare en veilige mogelijkheden om Utrecht Centraal via de direct aangrenzende buurten beter bereikbaar te maken en daarbij ook de voetganger ruimte te bieden. Om het doorgaand fietsverkeer (tussen de stadsdelen) beter te geleiden zal dit al eerder moeten afbuigen door de wijken net om het centrum. Dan fietsen alleen de bewoners en het bestemmingsverkeer uit en naar de direct aangrenzende wijken door het centrum of over de singel. Een voorbeeld is om het fietsverkeer over de 'Gele Brug' richting de oostkant van de stad (Science Park) al bij de Majellaknoop te laten kruisen (kan meegenomen worden in de herinrichting van de Thomas à Kempislaan) en langs de noordzijde van de Vleutenseweg via de Daalsetunnel naar de Weerdsingel WZ te geleiden. 3. <u>Kun je van één fietsnetwerk uitgaan, gegeven het feit dat dit al lang geen homogene groep meer is?</u> De snelheidsverschillen variëren tussen stapvoets en 25 km/h of meer. In aanvulling daarop: waar snelfietsroutes aansluiten of samengaan met routes voor langzaam fietsverkeer zijn potentieel gevaarlijk, tenzij juist ingepast. We maken ons grote zorgen over de veiligheid. Er moet veel meer worden ingezet op spreiding en op differentiatie. We vragen een verdere uitwerking en detaillering van het fietsnetwerk, een analyse van de benodigde vrije ruimte en de impact daarvan op de andere netwerken. 4<u>. Het voetgangersnetwerk komt onvoldoende in beeld.</u> Met name tussen de A-gebieden en rondom de OV-knooppunten. Voldoende ruimte en veilige oversteken zijn randvoorwaardelijk om voetgangersverkeer te stimuleren. De huidige onveiligheid voor voetgangers aan	verregaande modal shift zal op al deze wegen de druk minder worden. De afweging van wel of geen ongelijkvloerse kruising maakt onderdeel uit van de planontwikkeling Lombokplein. In dat verband zijn modelberekeningen verricht waaruit blijkt dat er nog steeds rekening gehouden dient te worden met een forse groei (35 a 50%) van het fietsverkeer dat in het stationsgebied moet zijn. Op de binnenstadsas is de groei aanzienlijk lager (circa 20%). Een groot deel van dit bestemmingsverkeer voor het stationsgebied zal via de kruising Leidseweg – Kanonstraat rijden. De ongelijkvloerse kruising levert in de ogen van de gemeente een robuuste, toekomst vaste oplossing en biedt comfort en veiligheid voor de fietsers in het stationsgebied, dat ondanks de spreiding van OV-reizigers en van fietsers over nieuwe OV-knooppunten nog steeds een zeer drukke plek blijft.. In de raadsbrief van 17 februari 2021 is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom de gemeente deze ongelijkvloerse kruising wenselijk acht. Alle hoofdfietsroutes zijn voor alle type fietsers te gebruiken (wat overigens ook geldt voor veel andere straten in de stad). We maken daarom geen onderscheid in de netwerkkaart naar allerlei type fietsers of verschillende typen fietspaden. Door spreiding van drukte en een fijnmaziger fietsnetwerk ontstaat er meer ruimte voor alle fietsers waaronder ook kwetsbare fietsers. In woonbuurten zullen de straten, anders dan langs hoofdwegen, in veel gevallen aantrekkelijk zijn voor langzamere fietsers ("8-80 jaar") doordat ze rustiger zijn. Voor de voetganger vinden wij van belang dat de voorzieningen in de wijk goed te voet bereikbaar zijn, evenals OV-knooppunten, als ook dat ommetjes gemaakt kunnen worden

	centrumzijde van Utrecht Centraal laat de urgentie hiervan zien. We zien graag een meer gedetailleerde uitwerking van het voetgangersnetwerk voor de diverse zones, en de onderlinge aansluitingen. Creëer 15 minuten loopzones en -assen vanaf elk OV-punt! Naast het Wiel met spaken en het OV-wiel zijn er ook meer recreatieve wandel- en sportpaden nodig. Bijvoorbeeld door het aaneenrijgen van groenparken. Dit zijn niet altijd rechte snelle lijnen. Recreatieve lijnen gaan ook om de beleving tijdens de route. Dit is nog onvoldoende in kaart gebracht. 3. Knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken Bovenstaande punten van zorg kunnen we concreter maken voor de verschillende delen van de stad. We denken dan van binnen naar buiten, zonder het totaalplaatje uit het oog te verliezen. Het oude centrum Het oude centrum van de stad (binnen de singel) moet een grote aantrekkingskracht houden voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: <u>Het centrum als woonerf</u> Blijft de bereikbaarheid voor bewoners voldoende als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet mogelijk blijven. Het voorstel van bewoners van het centrum is om het centrum in zijn geheel tot 'woonerf' te bestempelen en de straten als shared space in te richten. Dus maximaal 15 km/u. Fietsstromen om het centrum haalbaar? Wat is plan B? <u>De grote en vooral tijdens de spits problematische fietsstromen dwars door het historische stadscentrum moeten worden vermeden; mede door de toenemende complexiteit van fietsverkeer (e-fietsen, snelfietsen, bakfietsen). Langzaam en snel fietsverkeer zal beter gescheiden moeten worden. We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid om fietsverkeer om het centrum te leiden. Dit raakt ook de omgeving van Utrecht Centraal en de aangrenzende (Zone A) wijken. Die plannen moeten beter uitgewerkt worden. (zie volgende paragraaf). En wat is plan B?</u>	en (sport)parken en andere recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit zijn veel en verschillende verplaatsingen. Op de schaal van Utrecht is dit niet in een leesbaar kaartbeeld te vangen. Wij nemen daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.5 Netwerken op orde (stap 3) – Voetganger De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30 km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. We kunnen mensen niet dwingen om om het centrum heen te fietsen, maar we kunnen ze wel verleiden en de optie bieden om een rustigere aantrekkelijke route te kiezen. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken, waardoor veel reizigers via de nieuwe knooppunten gaan reizen en om de binnenstad heen als ze daar niet hoeven te zijn.

	Doorgaande OV verbindingen óók om het centrum heen Ook het doorgaande OV zorgt voor knelpunten en wordt in onze ogen niet voldoende consequent 'om' de historische binnenstad heen geleid. Ook hier zo het Wiel uit als uitgangspunt kunnen dienen. Doorgaande OV-verbindingen alleen nog via de spaken en de buitenring. Als Utrecht werkelijk een metropool wil zijn, waarom dan toch geen hoogwaardige tramverbinding op de huidige busbaan door het centrum heen? Slimme bevoorrading Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen, die er technisch en economisch allang zijn? Maar ook: Hoe gaan we om met pakketbezorging aan huis. Moeten we niet inzetten op lokale afhaalpunten en alleen diegenen die moeilijk ter been zijn bezorgen? De leegstand van de parkeergarages wordt hier te weinig in betrokken. Dit zou en fantastische centrum hp kunnen zijn. Van elektrisch vrachtwagen naar (e-fiets, fiets en kleine wagentjes (zoals Picnic) Parkeren op afstand & fietsparkeren Parkeren op afstand voor de auto is ook voor de binnenstad kansrijk, als er een frequente pendelverbinding komt. Voor de fiets geldt dat er gezocht zou moeten worden naar een inpandig netwerk van beveiligde fietsparkeerplekken. Voorbeeld. Het centrumgebied rond de Weerdsluis is een monumentaal stadsgezicht dat het verdient zich te ontwikkelen tot het Noordelijk Poortgebied. Een	Daarmee willen we ook Utrecht Centraal en de binnenstadsas te ontlasten van verkeer. De systeemkeuze en ook de lijnvoering van het OV op de binnenstadsas is nader uit te werken en ligt met dit mobiliteitsplan nog niet vast. Ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is er minder urgentie voor een tram op de binnenstadsas. Dit was ongelukkig verwoord in de inleiding van het hoofdstuk OV, waar stond dat we niet meer inzetten op tram binnenstadsas. Deze zin zullen we vervangen door: een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is een interessant perspectief voor na 2040, want maar eerst is realisatie van de Merwedelijn, Waterlinielijn en doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist noodzakelijk. Deze fasering en wat dat betekent om dit technisch mogelijk te maken (doorkoppeling bij station CS) onderzoeken we gezamenlijk met de provincie Utrecht. Als stad gaan we niet zelf nieuwe bevoorradingsconcepten ontwikkelen, maar we stimuleren de markt wel via regelgeving en maatregelen om toe te werken naar een slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek (blz. 116). De introductie van een Zero Emissie zone in 2025 en het weren van te zwaar verkeer in de binnenstad zijn enkele randvoorwaarden die de transitie van de stadsdistributie via nieuwe bevoorradingsconcepten en type voertuigen kunnen versnellen. Meer Verder verwijzen we naar paragraaf 2.10 Goederenvervoer

	bestemmingsverkeergebied pur sang dat een relatie heeft met de Oudenoord, Kaatstraat en Votulast-as. Hoe werken die netwerken samen? Zie bijlage 1: Noordelijk Poortgebied Wijken in het nieuwe centrum (A-Zone) De oudere 19deeeuwse woonwijken (zoals Lombok, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wittevrouwen), die als een ring om de historische binnenstad liggen, worden onderdeel van het centrumgebied en flinke delen zijn als Zone A aangemerkt. Dat biedt geweldige kansen voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Prioriteit: <u>Doorgaand verkeer weren</u> De doorgaande verbindingen voor auto, OV en fiets zetten de principes van Zone A onder druk. Doorgaand autoverkeer moet verder teruggedrongen worden door op de singel te werken met een Utrechts-concept voor autoluw beleid. Dit is al ingezet op de Maliesingel en Wittevrouwensingel. Doorgaand fietsverkeer en (hoogwaardige) OV-assen moeten met meer zorg worden aangewezen, ingepast en uitgevoerd. Hier liggen grote uitdagingen, waarvoor door bewonersgroepen in samenspraak met de gemeente al verschillende plannen zijn uitgewerkt, en soms ook al in de gemeente plannen zijn opgenomen. Nu wordt de gewenste fietsas deels gebruikt als omleidingsroute voor de Voorstraat, maar deze zou van Kaatstraat naar Draaiweg, Griftpark en FC Donderstraat moeten lopen. Over het Ledig Erf loopt geen bus baan meer en is ruimte gekomen voor de fiets. De te verwachten drukte zorgt er voor dat tussen beide rijrichtingen met de fiets wellicht een fysieke scheidingnodig is voordat je de andere rijrichting oversteekt. Maar de uitvoering blijft achterwege, omdat alles met alles samenhangt. Wij onderschrijven dat en pleiten er dan ook voor om elke ingrijpende maatregelen hier altijd samen te laten gaan met aanpassingen in de weginfrastructuur op plekken waar de verkeersintensiteit dan kan toenemen, zoals op de WSB. Ons principe blijft: geen waterbedeffect en problemen verschuiven! <u>Fietsroutes spreiden, diverser maken, meer buitenom Omdat we er niet komen met alleen de Singel als fietsroute - met de auto als gast - bepleiten we met prioriteit de belangrijkste knelpunten en fietsroutes rondom het centrum en Utrecht Centraal te inventariseren en daarvoor concrete voorstellen te doen.</u> Zie kaartje in bijlage 2.	In A zones is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Doorgaand verkeer wordt geweerd. De prioritering tussen netwerken is uitgewerkt in hoofdstuk 8.1 van het mobiliteitsplan. Dit is de kern van de inzet op het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan: spreiden. In de fietsnetwerkkaart zijn dan ook meerdere alternatieve routes opgenomen, zodat voor verschillende doelgroepen, verschillende herkomsten en bestemmingen er aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan. Door fietsverkeer op deze manier te spreiden, ontstaat nergens een nieuwe binnenstadsas. Bij de nadere uit nadere uitwerking van het fietsnetwerk is hier aandacht voor.

	Autoverkeer soepeler afwikkelen naar de A2 We missen een duidelijke visie van de gemeente om de toegenomen autoverkeersdruk in West en Noordwest als gevolg van eerdere ingrepen (loskoppelen van een volwaardige op- en afrit naar/van de A2 bij de Douwe Egberts) structureel op te lossen. Zeker gezien de voorgenomen maatregelen in de A-zone en de uitlegwijken met de verwachte autoverkeersdruk op de bestaande weginfrastructuur. En de ambitie om de mobiliteitsdruk op de WSB en de wijken die tegen het centrum aanliggen te verminderen, zonder dat die elders onacceptabel toeneemt. Het is cruciaal dat alle opties - knips, knijpen, inrichting, een extraventiel - op tafel komen, worden onderzocht en afgewogen. Dit knelpunt móet worden aangepakt. Uitlegwijken/aanpalende stadscentra (B-Zone) Onderlinge bereikbaarheid via OV De aansluiting op (hoogwaardig) OV via de spaken, maar ook voor onderlinge bereikbaarheid van Overvecht, Zuilen en Oog in Al via het Wiel, is nu onvoldoende in de visie opgenomen. We vragen dat verder uit te werken. Te denken valt aan een directe verbinding Noordwest – Leidsche Rijn en in de toekomst Lage Weide Zuid. Ontlasten van de WSB en ruimte maken voor álle modaliteiten De WSB speelt een cruciale rol in het afwikkelen van de verkeersstromen in West en Noordwest. Met het voorgenomen profiel, de inrichting van de Thomas à Kempisweg als plantsoen, verwachten wij daar zonder aanvullende maatregelen in zowel Zuilen, Overvecht als Kanaleneiland- Noord een verkeersinfarct en een ernstige verslechtering van het leefklimaat.	De Westelijke Stadsboulevard (WSB) is een voorbeeld van concrete vertaling van de aanpak in de buurten en als onderdeel van het stedelijke netwerk. Hier wordt naast de herinrichting van de wegen anders reizen gestimuleerd (mobiliteitsmanagement) en doseren we het autoverkeer aan het begin en het eind van de WSB wanneer de verkeersdruk op de WSB te groot dreigt te worden (dynamisch verkeersmanagement). Met de 5 stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak verbeteren we, zonder extra auto-infrastructuur te realiseren en daarmee meer autoverkeer te faciliteren en aan te trekken, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad met haar wijken en buurten. Het realiseren van een extra 'spaak' oftewel invalsroute vanaf de A2 leidt ons inziens alleen maar tot meer autoverkeer. In het mobiliteitsplan is voor het autoverkeer het besluit dat het college heeft genomen n.a.v. de studie Noordwest verwerkt. Zie verder paragraaf 2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht zie antwoord hierboven omtrent integrale mobiliteitsaanpak dat juist verkeersinfarct moet voorkomen. Voor de stad blijft de ambitie voor de NRU ongewijzigd. We onderzoeken momenteel of er alternatieven mogelijk zijn om

	Wij vragen de gemeente haast te maken met het uitbreiden van de capaciteit op de NRU als noordelijk ventiel (met óf zonder verlaagde ligging en ongelijkvloers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel / auto-ontsluiting in Noordwest. Door de WSB te voorzien van meerdere doorgaande verkeersremmende maatregelen is het aantrekkelijker om langer op de Ring te blijven en de as te pakken met de kortste weg naar je bestemming. Maak OV-pleinen bij Station Zuilen, het Thomas à. Kempisplantsoen, het kruispunt PHL-Daphne Schippersbrug, bij Den Hommel. Leidsche Rijn en toekomstige stadswijken Een groot deel van de verkeersproblematiek in Noordwest is een direct gevolg van de bouw van Leidsche Rijn. De noordwestelijke spaak is uit het Wiel gehaald, zonder te zorgen voor een voldoende functionerend alternatief. Daarnaast leveren de 70.000 inwoners grote extra verkeersstromen op van en naar de oude stad. Die lopen door Noordwest en West, met name door en langs Oog in Al, Welgelegen, Schepenbuurt, Zuilen, Lombok. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan, mede in relatie tot de stedelijke ontwikkeling: Let op: Nog meer verkeersdruk in noordwest! De verdere ontwikkeling van omliggende en toekomstige stadswijken zal leiden tot extra verkeersdrukte. Zowel auto , OV als fiets. Die extra verkeerdruk kan Noordwest alleen opvangen als er geïnvesteerd wordt in infrastructuur in ons deel van de stad. Sluit ook het noordwesten aan op de nieuwe OV-infrastructuur in zuid en zuidwest De stedelijke uitbreidingen aan de zuid- en zuidwestkant gaan gepaard met uitgebreide OV plannen en investeringen. Maar we missen de aansluiting op de OV-infrastructuur van Noordwest via het Wiel. Naast verleiden is communicatie nog belangrijker. Waar staat de stad voor, en waar gáán we voor! Wat is ‘typisch Utrecht’? We missen concrete ideeën om bewoners van bestaande wijken te verleiden tot ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven,	de NRU aan te pakken zodanig dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeterd worden. Met onze mobiliteitsaanpak zetten we erop dat Utrechters niet met de auto door de stad rijden, daarvoor werken we aan alternatieven (aantrekkelijk fietsnetwerk, OV en deelmobiliteit). De verder invoering van parkeerbeleid zal het autorijden binnen de stad onaantrekkelijker maken. Wij gaan er dan ook niet vanuit dat het autoverkeer toe zal nemen door onze mobiliteitsaanpak. We blijven dit monitoren en sturen bij. Ook in Noordwest wordt OV infrastructuur via het Wiel ontwikkeld (zie Figuur openbaarvervoernetwerk 2040 p.81) en zijn meerdere, omvangrijke verbeteringen in het fietsnetwerk opgenomen. In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Deze concrete acties staan niet allemaal in het mobiliteitsplan, omdat dat niet past bij de scope van het mobiliteitsplan, zie ook 2.1. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag. Zie paragraaf 2.4.2 Anders reizen

	financiële prikkels, spreiding van onderwijs- en werktijden, meer thuiswerken en ander verkeersgedrag.	
	4. <u>Knelpunten en voorstellen in detail</u> Tenslotte gaan we in op de maatregelen voor de korte en langere termijn, zoals de gemeenteplannen voorzien en waar wij het anders zien en net een stapje verder willen zetten. De ambitieuze plannen voor de stad van de toekomst met de noodzakelijke schaalsprong, moeten niet de korte termijnverbeteringen in het mobiliteitssysteem gaan overschaduwen. De voorgestelde maatregelen moeten niet gezien worden als een wensenlijstje, maar als een totaalplan dat het Mobiliteitsplan 2040 aanscherpt. Ze hangen ook met elkaar samen vanuit de visie van Het Wiel. Dus: autoverkeer en deels ook fiets van binnen naar buiten drukken en een mobiliteitssprong maken. Een aantal voorstellen is zeer concreet ingevuld, en breed gedragen door de Denktank. Bijvoorbeeld om van het centrum een groot woonerf te maken, en het opwaarderen van de <u>fietsroute richting Lage Weide langs de Demkabrug</u>. Voor een aantal knelpunten benadrukken we juist dat verder onderzoek moet worden gedaan. Er zijn dan geen eenvoudige oplossingen en liggen de dossiers politiek gevoelig. Denk hierbij aan het weren van doorgaand verkeer rond Pijlsweerd (ASW, Weerdsingel WZ en Oudenoord), en het onderzoeken van een extra spaak naar de A2 met een tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal naar Lage Weide Zuid, en andere oplossingsrichtingen om het verkeer beter af te wikkelen naar de A2. Maar dát de knelpunten aangepakt moet worden om de mobiliteitsvisie te kunnen realiseren is zeker. Burgerplatform en Denktank Het Wiel wil nadrukkelijk betrokken worden bij de totstandkoming van de vervolgonderzoeken om vanuit de verschillende wijken mee te denken, en te zorgen dat álle varianten op tafel komen en onderzocht worden. Hierbij roepen we de gemeente dan ook op prioriteit te geven aan stappen met betrekking tot het realiseren van de beoogde kwaliteitsslag aan de westkant van de stad We zetten onze voorstellen en suggesties in onderstaande kaartje op een rij.	Veel van de punten die hieronder beschreven herkennen en erkennen wij. In de uitwerking van de plannen volgend op het Mobiliteitsplan komt dat zeker nog aan de orde. Graag blijven we daarover met u in gesprek. In het mobiliteitsplan nemen we geen voorschot op deze uitwerking, omdat we deze uitwerking juist graag met de omgeving willen doen. Dit is onder de aandacht in de gebiedsaanpak Lage Weide en de verkenning route Dom tot Dam. In het Mobiliteitsplan zitten verschillende nieuwe fietsverbindingen om Lage Weide beter bereikbaar per fiets te maken, zowel de aansluiting bij station Leidsche Rijn als nieuwe bruggen. Hoe deze er precies uit komen te zien en wanneer deze gerealiseerd kunnen worden, pakken we in de genoemde studies verder op. Zie paragraaf 2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden

	<u>Het Noordelijk Poortgebied</u> Zoals aan de zuidzijde van het singelgebied is er ook een noordelijk poortgebied. Dit is het gebied rondom het waterplein, de sluizen en de Weerdpoort: Oudenoord, Kaatstraat, Gruttersdijk, Weerdsingel OZ en Weerdsingel WZ. Hier loopt het oude centrum over in een stuk oude binnenstadschil, de buitenzijde van de singels en de Vecht. Eigenlijk maakt dit stuk binnenstadschil deel uit van de oude binnenstad en is dus ook zone A gebied. Het gebied is een oude, middeleeuwse voorstad van Utrecht (12e eeuw). Historische stukken van onze stad zijn hier nog zichtbaar: de watertoegang tot de stad, eeuwenoude kades, de oude vaarweg naar Amsterdam via de Vecht en de eeuwenoude sluizen naar de Vecht (Rijksmonument Weerdsluis). Hier staan middeleeuwse huizen en aansluitend oude singelpanden uit de 19e eeuw Het gebied bevat zeer veel rijksmonumenten. Een groot deel van het gebied valt onder de rijksmonumenten 'Historische Stadswallen' en 'Weerdsluis' (geel in onderstaande kaart) - inclusief het waterplein. Allure gebied – attractiviteit In dit 'allure' gebied kan men genieten van de historische stad, het handbediende sluiscomplex met zijn draaiende voetgangersbrug, de oude kademuren, het uitzicht op de Dom vanuit het waterplein, etc. Er zijn tal van attracties (Weerdsluis, Oude Gracht, rondvaartboten, Nijntje en in de nabije toekomst de historische kraan bij de Monicabrug), er is leuke horeca zoals het Muzieklokaal en voor de kleintjes Meneer Peer, er zijn passanten-ligplaatsen, kadeconcerten in de zomer, Sinterklaas in de winter, men kan wandelen langs de singels, ijsje eten op de trappen bij de sluisjes, kijkend naar de boten in de sluis, etc. Het noordelijk poortgebied moet in de toekomst verder tot een aantrekkelijk, 'rustig', verkeersluw verpoos gebied met verblijfsfunctie ontwikkeld worden, d.w.z. een zone A gebied waar voetgangers, toeristen en de niet gehaaste fietsers welkom zijn en zich veilig voelen, waar hooguit 'erftoegangs-wegen' op uitkomen en zónder doorgaande wegen voor fietsers of auto's. Het hart van het Noordelijk Poortgebied ligt aan de Bemuurde Weerd Oostzijde en bij de sluisjes. De aantrekkingskracht van het Noordelijk Poortgebied is de rust die het biedt. Het is een ander type ontmoetings- en verblijfsgebied voor stadgenoten en toeristen dan het zuidelijk poortgebied met een eigen beleving en eigen doelgroepen: voetgangers, toeristen en de langzame fietsers, d.w.z. relaxte fietsers, ouders die hun kind op de fiets begeleiden, ouderen, toeristen, etc.	

	Dat betekent een verkeersluwe inrichting die aansluit op de kwaliteit van de monumentale singels. 1. Verkeersluwe inrichting die de kwaliteit van het gebied verhoogt. • het hele gebied inrichten als woonerf • 15 km. gebied: m.n. in het hart van het Noordelijk Poortgebied is de maximale verkeerssnelheid stapvoets, zoals dat ook in de binnenstad zou moeten. • autobestemmingsverkeer blijft welkom; er zijn bescheiden parkeervoorzieningen. • inrichting die veiligheid waarborgt voor verkeersdeelnemers, verblijfsgasten en bewoners. • huidige inrichting ontrommelen: minder paaltjes, meer fietsenrekken, etc. 2. Het Noordelijk Poortgebied moet qua inrichting beter aansluiten op onze monumentale singels; die aansluiting moet beter vorm worden gegeven qua verkeersluwheid en groeninrichting. Dit kan door ook het stukje Weerdsingel WZ tussen Oudenoord en sluisjes en Weerdsingel OZ tussen sluisjes en Hopakker als woonerf in te richten. Oudenoord tussen Monicabrug en Kaatstraat eveneens herinrichten tot aantrekkelijk verblijfsgebied met veel groen. Meer kwaliteit aan de Oudenoord – hierin wordt voorzien in gemeentelijk tienjaren plan. 3. Ontlasting van de binnenstadsas door juist de niet gehaaste fietser naar de noordelijke fietsroute te (ver)leiden en bij het Noordelijk Poortgebied een plek te bieden om even af te stappen en te verpozen. Deze langzame fietsers hebben juist het meeste last van de gehaaste fietsers op de binnenstadsas. Zij hebben i.h.a. meer oog voor hun omgeving: de singel zelf vormt al een attractie. Die fietsers zijn niet geïnteresseerd in geasfalteerde fietssnelwegen. Het is toch al de vraag of de gehaaste fietser een langere route via de singels zal kiezen. 4. Verander de Singel Noord fietsroute in een groene toeristische fietsroute t.b.v. het langzame fietsverkeer, een groene noordelijke singelfietsroute, die langs buiten- en binnenzijde van de singels loopt (Paardenveldbrug, Park Paardenveld, Nieuwekade, Zandbrug, Van Asch van Wijckskade, Weerdsingel OZ), maar ook aansluiting biedt op de fietsroute langs de Vecht via Lauwerecht. 5. Het Noordelijk Poortgebied is gemakkelijk bereikbaar vanuit de binnenstad en de andere stadswijken. Het gebied is op loopafstand van OV (Potterstraat, Adelaarstraat), Centraal Station (15 minuten). Doorgaande (snel) fietsroutes om de	Zie paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

	hoek, grenst aan doorfietsroute Kaatstraat-Adelaarstraat die in de toekomst als fietsstraat wordt ingericht en de toeristische noordelijke route langs de singels. 6. Fietsstallingsmogelijkheden bij Lange Koestraat, eventueel fietsstallingen uitbreiden (Gruttersdijk, Oudenoord); parkeergarages zijn in de buurt (Bijenkorf, Paardenveld). Allemaal op minder dan 15 minuten loopafstand. 7. Knelpunten in de geplande fietsroute 'Singel Noord' verdwijnen door een 'noordelijk poortgebied' in te richten als verblijfsgebied tussen de noordelijke groene toeristische fietsroutes aan weerszijden van de singel. • Naadloze aansluiting op de iets noordelijker gelegen, oostwest snelle doorfietsroute Kaatstraat - Stenenbrug - Adelaarstraat. • Een nieuwe fietsbrug over het 'waterplein' is niet nodig (geen route verkorting, onveilig) en bederft het aanzicht van de Rijksmonumenten (Weerdsluis en Waterplein - onderdeel is van de Stadsbuitengracht). Hiertegen rijzen terechte bezwaren vanuit de monumentale status van de omgeving en de sluizen. • Herinrichting van de Weerdsingel OZ is niet meer nodig, want de doorfietsroute ligt noordelijker en de singel is een noordelijke toeristische groene fietsroute geworden. Asfalt is noch op de Weerdsingel OZ en noch op de Weerdsingel WZ nodig. Rotonde, verkeersgeleiders en inrichting van de Weerdsingel OZ kunnen gehandhaafd, bijna zonder extra kosten. • Het stuk Weerdsingel WZ (tussen Oudenoord en Bemuurde Weerd) kan een ondoelmatige herinrichting tot fietssingel bespaard blijven. 8. Vergroening. De randen van het Noordelijk Poortgebied m.n. Oudenoord, maar ook de Kaatstraat en de Gruttersdijk, kunnen groener en dus aantrekker worden ingericht. Voor de Kaatstraat-Adelaarstraat staat een inrichting als fietsstraat op het programma. Samenvattend Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied moet in overeenstemming zijn met de mobiliteit in de binnenstad (zone A): verkeersluw verblijfsgebied zonder niet-bestemmingsverkeer. De Dom staat in het midden van de Vecht – een prachtige, zeer oude zichtas die niet verstoord mag worden.	Om het aantal auto's te begrenzen om maximaal 15.000 per etmaal moeten diverse maatregelen worden getroffen, waarbij

	Voorstellen voor verbetering van het herstructureringsplan Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. In Zone A-gebieden krijgen voetganger en fietser meer ruimte, de auto doet een stap terug. Dit vergt duidelijke keuzes. Die worden in het Mobiliteitsplan 2040 verbeeld als een 'Wiel met spaken'. Doorgaande auto's, OV en ook fietsers gaan buitenom (het wiel). De stad wordt gecompartimenteerd, wijken zijn toegankelijk via ontsluitingswegen (spaken). Met aan de rand van de stad diverse OV / mobiliteitsknooppunten met P&R voor auto, (leen) fiets en voorzieningen. Groei en mobiliteit worden ruimtelijk goed afgestemd. Prachtig en ambitieus! Er zijn in de plannen voor het Westplein en omgeving veel punten waarover we enthousiast zijn. Maar voor ons zijn de ambities op verkeersgebied te laag. Er worden kansen gemist. In onze visie begint het centrum van Utrecht aan de westkant bij het Merwedekanaal. De plannen voor de Graadt van Roggenweg en zeker het Lombokplein betreffen een Zone-A gebied. We zouden het op drie punten echt anders willen zien: • doorgaand autoverkeer kan en moet meer buitenom • beter faciliteren fietsverkeer: routes spreiden en (m)eerdere afslagen naar Jaarbeursplein • steviger inzetten op gedragsverandering . Er zijn betere oplossingen mogelijk! <u>1. Beperk het aantal auto's op Westplein Kanonstraat tot 6.000 - 8.000. Dit kan door het doorgaande verkeer buitenom te sturen met knips & afslag-beperkingen op maat bij de kop van de AMS; en mogelijk ook op de Cartesiusweg</u>, plus een betere en/of extra auto-ontsluiting van Noordwest	er steeds voor gewaakt moet worden dat het dan niet op andere wegen te druk wordt. Met het maatregelenpakket dat is opgesteld n.a.v. de uitkomsten van de studie Noordwest (o.a. afsluiten Catharijnesingel voor doorgaand autoverkeer) denkt de gemeente het autoverkeer zodanig te sturen dat zowel het Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg, maar ook de verder weg gelegen Westelijke Stadsboulevard niet te veel autoverkeer moeten verwerken. Het nog verder terugschroeven van het maximaal aantal auto's op het Lombokplein zou tot gevolg hebben dat het op die andere wegen te druk wordt. Dit is de kern van de inzet op het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan: spreiden. In de fietsnetwerkkaart zijn dan ook meerdere alternatieve routes opgenomen, zodat voor verschillende doelgroepen, verschillende herkomsten en bestemmingen er aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan. Betreffende het fietsverkeer verwijzen we naar sub paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer. Inzetten op gedragsverandering is een essentieel element van de Utrechtse mobiliteitsaanpak. We zetten in op het stimuleren van Anders reizen en dit doen we stevig. Veel van onderstaande suggesties kunnen bij de uitwerking in de deelgebieden onderdeel zijn van varianten.

	2. Spreid het fietsverkeer. Dit betreft zowel doorgaand verkeer naar / door het centrum als fietsverkeer dat richting Jaarbeursplein / CS gaat. Maak vanuit West (m) eerdere en ook gevarieerder routes richting het centrum en vooral Jaarbeursplein / CS; en matig de snelheid van fietsers in het plangebied 3. Zet stevig in op gedragsverandering, bij automobilist én fietser. Ondersteun de trends naar meer thuiswerken, spits spreiden, een ander vervoermiddel kiezen, P&R, een route buitenom kiezen. Pak samen met universiteit /onderwijs en werkgevers door > naar andere roosters en arbeidsvoorwaarden. Ben als gemeente een voorbeeld. Onderzoek ook andere verkeervarianten en oplossingen We vragen B&W om nader verkeersonderzoek. Bekijk ook andere scenario's / varianten, doe ook daarmee simulaties om een beeld te krijgen van wat daarvan de effecten zijn op de afwikkeling en doorstroming; desgewenst bij zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising. Bekijk daarbij ook de onderlinge effecten tussen auto en fiets (en zo mogelijk ook de gevolgen voor voetgangers). We denken aan het simuleren van de volgende varianten: a) Aantal auto's: wat zijn de effecten als dat aantal wordt teruggebracht naar 6.000, 8.000, 10.000 of 12.000; dit is haalbaar met diverse knips en/of knijpen + 30 km/u vanaf Overste den Oudenlaan / Sowetobrug b) Fietsers: twee stromen onderscheiden: 1. naar het centrum, 2. naar Jaarbeurs / CS; wat zijn de effecten als die stromen worden verminderd tot twee-derde, of tot de helft; dit door onder meer het spreiden van met name de ochtendspits > die duurt niet 1 uur maar 2 uur halvering van aantallen (?); wat zijn de effecten van het spreiden 'aanvoer'-routes naar CS > meer via Graadt van Roggen - Croeselaan + (m) eerdere afslagen daarheen;	

	simuleer bijvoorbeeld een verschuiving van een-derde, of van de helft c) Gedrag: de fiets-varianten vragen naast aantrekkelijke andere routes ook ander gedrag; dat geldt ook voor de auto; zet daarvoor gerichte projecten op; gedragsverandering ook uitbreiden met: meer thuiswerken > 1 dag in de week = 20% minder mobiliteit?; meer gebruik maken van OV en P&R (op afstand) en P-garages Graadt van Roggen delen met de buurt; meer gebruik van de fiets. We omarmen de 'Wiel met Spaken'-visie' uit het Mobiliteitsplan 2040 en de plannen voor het Westplein en omgeving. Maar de voorgestelde investeringen verliezen aan waarde en kwaliteit als mobiliteitsproblemen niet beter worden opgelost. De huidige voorstellen gaan essentiële keuzes uit de weg, pakken problemen onvoldoende in hun onderlinge samenhang aan, nodigen eerder zowel de automobilist als de fietser uit tot ongewenst gedrag. Het is daardoor een gedateerd compromis met te weinig ambitie en toekomstwaarde. Met deze plannen halen we al die mooie ambities niet, op het Westplein niet maar ook elders niet. Naar knips en afslagbeperkingen als aantrekkelijk en realistisch maatwerk Knips en afslagbeperkingen hoeven niet 'alles of niets' te zijn. Dat kan ook maatwerk zijn en op verschillende manieren vorm krijgen. Een voorbeeld is het 'Fris Alternatief' bij de Thomas á Kempisweg. Het moet mogelijk zijn ook voor Paardenveld – en Cartesiusweg? - passende plannen te maken. Spreiding van fietsroutes en tenminste één extra door/oversteek naar zuidzijde Graadt van Roggenweg > Croeselaan Oplossing ongelijkvloerse kruising niet overtuigend 1. Invoegen van hoog & laag fietsverkeer in 2 richtingen geeft gedoe en maakt bovendien de kruising Damstraat / Leidseweg onveilig 2. Uit simulaties komt wat je erin stopt; wat niet goed is bekeken: - spreiding routes > óók Graadt v Roggenweg - Croeselaan - (m)eerdere afslagen vanaf Leidseweg > Graadt v Roggenweg; - opties: bij Sowetobrug / Muntkade, Koningsbergerst., Damstr. - effecten van minder auto's - spits-spreiden en meer thuiswerken 3. Opmerkelijk: overal 2-richtingen fietspaden aan 2 zijden van de weg behalve op het drukste stuk naar Jaarbeursplein / CS?! 4. Teveel fietsers naar centrum geeft problemen in Sijpesteijntunnel en verder	De ruimtelijke keuzes voor de ontwikkeling van de stad zijn in de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU 2040) gemaakt. De lag ook dit voorjaar ter inzage. Lage Weide is hierin niet als woonlocatie aangemerkt.

	Hogere ambities hoeven geen utopie te zijn De kernopgave is: het weren van doorgaand verkeer; het fietsverkeer beter spreiden en niet willen afwikkelen op één kruising; een gepaste (lagere) snelheid van fietsers op de Leidseweg en in het centrum. Dit is geen doel op zich. Het wenkende perspectief is dat het gebied voor zowel omwonenden als voor alle verkeersdeelnemers en bezoekers aantrekkelijker wordt. Omdat gebruikers van de Leidsewegroute best met een gepaste - lage(re) - snelheid willen fietsen, wordt mogelijk wat langer wachten bij een stoplicht of kruising niet als hinderlijk ervaren en wordt die route voor iedereen veiliger. Fietsers en voetgangers wordt niet het zicht op de omgeving ontnomen door een 'tunnel'. Met het wegvallen van veel doorgaand autoverkeer richting Amsterdamsestraatweg is er op de Graadt van Roggenweg minder asfalt nodig en is het OV verzekerd van voldoende doorstroming. Er komt ook meer ruimte voor groen en een breed fietspad aan de zuid / kantorenkant, dat fietsers snel en comfortabel naar het Jaarbeursplein / CS en de Croeselaan leidt. Het gebied wordt een stuk aangenamer en veiliger, een ongelijkvloerse kruising wordt overbodig. De kleinste winst is misschien nog de € 2,5 miljoen die dan vrijkomt voor andere plannen, bijvoorbeeld voor het aanleggen van de fietstunnel Nicolaas Beetsstraat. Belangrijk is een én-én-aanpak We vragen B&W / de Gemeenteraad eerst de genoemde combinatie van mobiliteitssuggesties te onderzoeken, alvorens een definitief besluit over de kruising te nemen. Dat kan zonder problemen of planvertraging. Verkenning Lage Weide <u>We denken dat Lage Weide veel potentie om te ontwikkelen als stadskern voor wonen en werken. Die ontwikkeling heeft een impuls aan Noordwest, en biedt kansen om de OV-as Utrecht- Amsterdam ook aan de noordkant te benutten.</u> Om de potentie van Lage Weide voor de aanpalende stadsdelen goed te benutten, is een goede ontsluiting nodig. Op korte termijn is een sterke verbetering van de fietsroute noodzakelijk.	Mocht na 2040 Lage Weide toch als woningbouwlocatie in beeld komen, dan vormt het Wiel met spaken en het fietsnetwerk een goede basis om op voort te bouwen. Het mobiliteitsplan volgt de conclusies die in de studie Noordwest zijn getrokken en de keuzes die op basis van die studies door de gemeente zijn gemaakt. De voorziene uitvoering van de WSB en het Lombokplein zijn onderdeel van die keuzes.

	We denken dat een tunnelverbinding t.b.v auto- en hoogwaardig OV-verkeer interessant kan zijn om 2 doelen te bereiken: Een uitstekende verbinding én een extra spaak voor Noordwest richting de ring. Dat verdient onderzoek. We hebben gevraagd aan een derde partij, Prince Projecten, om mee te denken over de ruimtelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad. In het rapport is een eerste verkenning gemaakt naar: 1. 4 Alternatieven voor een extra ontsluiting richting Lage Weide 2. Welke bedrijven zijn gevestigd op Lage Weide en het Demka-terrein en wat betekent dit voor een eventuele ontwikkeling. 3. De ontwikkelingspotentie van Lage Weide en referentieprojecten ter inspiratie. Het rapport “Quick scan Gebiedsontwikkeling Utrecht NW” <u>Quick scan Utrecht Noordwest</u> Kansen voor mobiliteit en ontwikkeling 1. Introductie Utrecht ontwikkelt zich gestaag als aantrekkelijke woon- en werkstad. Deze groei heeft ook uitdagingen in zich om de toenemende verkeersstromen in goede banen te leiden. Kenmerk van de verkeersroutes en ontsluiting naar omliggende snelwegen is dat de ontsluitingsmogelijkheden aan de westzijde (A2) beperkt zijn. De dominante ontsluiting ligt hier aan de zuidwest zijde. Dit maakt dat weggebruikers komend vanuit de noordzijde van Utrecht die richting het Zuiden (A2) of Westen willen (A12) veelal een route door de stad kiezen. Dit zorgt enerzijds voor extra drukte in en rondom de binnenstad en anderzijds wordt de westelijke binnenring hierdoor fors belast. Verwacht wordt dat met verdere toename van het verkeer en de wens om het verkeer langs de binnenstad juist te weren er ernstige congestie aan de westzijde van de stad zal ontstaan. In het kader van nadenken over oplossingen heeft danktank het Wiel gevraagd aan Prince Projecten om mee te denken over de ruimtelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad. Als input hiervoor zou volgens het Wiel een extra ontsluiting aan de westzijde een welkom alternatief zijn om de verkeersstroom vanuit de noordelijke helft van Utrecht op te vangen. Ook kan in combinatie daarmee bekeken worden in hoeverre een ontwikkeling op Lage Weide kansen biedt om voor een deel de rol van	

	het centrum over te nemen en/of als OV-knooppunt de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. Input voor deze analyse gemaakt door Prince Projecten is een basis idee vanuit het Wiel om via een tunnel onder een deel van het Prins Bernhardplein, het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht een directe verbinding te maken met Lageweide en de afslag van de snelweg die hier aanwezig is. Aangezien dit een erg ambitieuze route lijkt (hoge kosten) hebben we in deze analyse een aantal varianten geschetst en de voor- en nadelen hiervan in kaart gebracht. Aanvullend is bekeken naar de orde en aantal van bedrijven die gevestigd zijn op zowel Lage Weide als op het Demka terrein en wat hieruit gedestilleerd kan worden in het kader van een eventuele ontwikkeling. Tot slot is bekeken welke ontwikkelingspotentie er in het gebied ligt en zijn diverse gebiedskenmerken inzichtelijk gemaakt. Onder meer zijn referenties in beeld gebracht van stedelijke ontwikkelingen met een hoge ambitie en enigszins vergelijkbare maat en schaal, zoals de Mullerpier in Rotterdam en de Zuidas in Amsterdam en zijn deze vertaald naar een eventueel ontwikkelingsvolume voor het onderzochte gebied. Inhoud 1. Introductie 2. Analyse routes 2.1 Route 1 – Initiële idee 2.2 Route 2 – Onder het van Heukelompark door 2.3 Route 3 – via de volleybalclub en hondenclub 2.4 Route 4 – Via diverse routes over het Demka terrein 2.5 Overzichtstabel met voor- en nadelen 3. Structuur en ontwikkelkansen bedrijvenparken 3.1 Lageweide 3.2 Demka terrein 4. Referenties 4.1 Mullerpier, Rotterdam 4.2 Zuidas, Amsterdam 4.4 Potentie ontwikkelvolume **Denktank het Wiel** In denktank het Wiel ontmoeten verkeerswerkgroepen uit verschillende wijken elkaar. Ons doel is om de gemeente Utrecht en het College te stimuleren met meer	

	lef, meer toekomstgericht en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We denken constructief mee, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is. Heilige huisjes bestaan voor ons niet, welde open discussie om alle alternatieven op tafel te krijgen en dan een goede afweging te kunnen maken. **Prince Projecten** Prince Projecten is een adviesbureau met een specialisatie in advies over en de aansturing van Gebiedsontwikkelingen en aanleg van infrastructuur. Namens opdrachtgevers wordtleiding gegeven aandiverse gebiedsontwikkelingen en isonder meer in opdracht van gemeentes en provincies gewerkt aan de aanleg van randwegen, wegverbredingen en een snelfietsverbinding. 2. Analyse routes 2.1 Route 1 – Initiële idee 3 Het originele idee is om de vanuit het oosten komende route (de Franciscusdreef) ondergronds te verlengen zodat deze weer 'boven' komt op het bedrijventerrein Lage Weide. Idee is om daarvoor de rotonde in de Prins Bernhardlaan verdiept aan te leggen zodat van hieruit op verdiept niveau een doorsteek naar het westen gemaakt kan worden. Voordelen/kansen: 1. Zowel de Franciscusdreef als de Prins Bernhardlaan hebben tot dit punt een ruim profiel om toename van verkeer op te kunnen vangen. 2. Een directe route van Noordoost naar Zuidwest zonder tussenliggende knooppunten Nadelen/aandachtspunten: 1. Verlagen van de rotonde → verlagen/hellingen bij alle aansluitende wegen → impact voor de omgeving. 2. Via een verkeersknooppunt 'om de hoek' een tunnel in lijkt verkeerskundig een lastige opgave. Doorgaans wordt er 'rechtdoor' een tunnel in gereden vanwege de overzichtelijkheid. 3. Relatief hoge kosten doordat de tunnel onder een woonwijk gaat lopen. Realisatie door boren (a la Noord-Zuid lijn Amsterdam). Risico op beschadiging van de woningen op de tunnel.	

	4. De tunnel komt boven in het zuidelijke puntje van het bedrijven terrein, vanaf daar loopt nog een route door het bedrijventerrein die aan sluiten op een bestaande weg en leidt dit tot extra verkeersdrukte in het gebied. 5. Bedrijven die op momenteel op het terrein zitten moeten worden uitgekocht. 2.2 Route 2 – Onder het van Heukelompark door 5 Deze variant gaat er vanuit dat vanuit de initieel bedoelde rotonde het verkeer nog een klein stukje doorrijdt in noordwestelijke richting. De beoogde route zal dan vanaf de Burgermeester Norbruislaan een afslag krijgen ter hoogte van het park. De huidige infrastructuur zal dan op maaiveld niveau kunnen blijven en pas vanaf de afslag kan een tunnelbak ingereden worden en uiteindelijk een tunnel vormen die wederom weer boven komt op het bedrijventerrein. Voordelen/kansen: 1. Lagere investering omdat tunnelbak in het park gemaakt kan worden en als deze gereed is kan grotendeels het park terug worden gebracht bovenop de tunnelbak. 2. De Norbruislaan heeft samen met de Prins Bernhardlaan en de Franciscusdreef ruimte voor verbreding of uitbreiding van het aantal rijbanen. 3. Eenmaal op het bedrijventerrein is de route naar een bestaande verkeersknooppunt minder lang. 4. De verlaging van de rijbaan ligt in het verlengde van de tunnelbak. Nadelen/aandachtspunten: 1. Rekening houden met bestaande belendingen, bijvoorbeeld de moskee; 2. De tunnel komt boven midden in het gebied en vanaf hier zal aldus alsnog een drukke route komen die naar het bestaande knooppunt leidt. 3. Bedrijven die op het bedrijventerrein zitten moeten worden uitgekocht. 2.3 Route 3 – via de volleybalclub en hondenclub Deze alternatieve route maakt wat langer gebruik van de Burgemeester Norbruislaan en zou vervolgens door het creëren van een extra afslag ter plaatse van de sportclubs een directe verbinding gemaakt kunnen worden naar het huidige knooppunt/afslag bij de A2. Vermoedelijk wordt daarmee het terrein van de hondenclub en volleybalvereniging doorkruist.	

	Voordelen/kansen: 1. Geen rekening houden met bestaande bebouwing; 2. Dit deel van de Burgemeester Norbruislaan heeft ook ruimte voor een uitbreiding of verbreding van het aantal rijbanen. 3. De verlaging van de rijbaan ligt in het verlengde van de tunnelbak. 4. De tunnel kan 'rechtdoor' aansluiten op het bestaande knooppunt. 5. Uitkoop van bedrijven op grote schaal is niet nodig. Deze variant kan als sec infrastructuur variant uitgevoerd worden. Nadelen/aandachtspunten: 1. De Burgemeester Norbruislaan wordt verder/langer belast met verkeer. 2. Verplaatsing van de aanwezige sportclubs. 3. Geen aanjager van een gebiedsontwikkeling, alleen extra verkeer 2.4 Route 4 – Via diverse routes over het Demka terrein De laatste optie zou wellicht minder uit kunnen gaan van één route, maar zou uit kunnen gaan van een spreiding van het verkeer over meerdere uitvalswegen, waarbij deze ter plaatse van het huidige zogenaamde 'Demka' terrein via een bredere route onder het kanaal en spoor door zou kunnen duiken. Betrokken straten zouden dan de Prins Bernhardlaan, Amsterdamsestraatweg, Lessepstraat en S. van Zuylenstraat kunnen zijn. Vervolgens zal het verkeer hier zich na het kruisen van kanaal en spoor dan weer een weg door het te ontwikkelen gebied moeten bewegen. Voordelen/kansen: 1. Gevoelsmatig de kortste route vanaf de binnenring naar de snelweg; 2. Een directe route vanaf de Prins Bernhardlaan naar het bedrijventerrein. 3. Het kruisen van zowel het kanaal als het spoor kan hier op één plek, dus met de kortst mogelijke afstand georganiseerd worden. 4. Zoveel als mogelijk gebruik maken van bestaande routes/infrastructuur met enige opwaardering; Nadelen/aandachtspunten:	

1. De huidige infrastructuur in dit deel van de stad zal zwaarder belast gaan worden. Met name het (te creëren) kruispunt met de Amsterdamsestraatweg kan een erg druk kruispunt worden.
2. De tunnel komt boven in het puntje van het bedrijven terrein, vanaf daar zou er ook nog een route door het bedrijventerrein moeten komen die aansluit op een bestaande weg.
3. Naast bedrijven die op Lage Weide zitten zullen ook bedrijven die op het Demka terrein zitten moeten worden uitgekocht.

2.5 Overzichtstabel met voor- en nadelen	Rotonde Franciscusdreef	Heukelompark	Honden- en volleybalclub	Lessepstraat
Kosten tunnel	-/-	+/-	+	++
Uitkopen bedrijven	-	-	+	-/-
Maatvoering aanvoerroutes	+	+	+	-
Aanjager van gebiedsontwikkeling	+	+	-	+

3. Structuur en ontwikkelkansen bedrijvenparken
3.1 Lageweide
Lageweide is een bedrijventerrein aan de westzijde van Utrecht. Volgens de beschikbare gegevens zou het gehele terrein in totaal een oppervlakte hebben van 500 ha. Het gedeelte wat primair aan de orde zou zijn als onderdeel van een eventuele gebiedsontwikkeling is hiernaast rood gemarkeerd en is zo'n 80 ha.
Door de oogharen bekeken ligt de locatie van Lageweide op een erg strategisch punt. Diverse omgevingsfactoren komen samen bij en door het gebied. Denk hierbij aan de spoorverbinding Amsterdam – Utrecht, direct nabij een afslag van de A2 en omringd door water.
Eigendommen kerngebied

	Op het rood gemarkeerde deel van het bedrijventerrein zijn zo'n 20 bedrijven aanwezig, dit varieert van PostNL tot Theo Pouw (bouw- en sloopafval). Een totaal overzicht van de bedrijven in het bijgevoegde Excel bestand te vinden. Hierbij zijn ook, voor zover te achterhalen, het aantal m2 per bedrijf aangegeven samen met de meest recente kooptransacties. Lageweide heeft ondanks zijn grote omvang maar relatief weinig eigenaren. Zoals op onderstaande kaart te zien is, zijn er in het kerngebied van 335.900 m2 maar 5 eigenaren aanwezig. In het kader van een eventuele herontwikkeling is dit gunstig. De WOZ-waarde van de verschillende eigenaren is vooralsnog niet achterhaald. Wel kan geconstateerd worden dat de er in dit deel sprake is van een lage bebouwingsdichtheid wat gunstig kan zijn voor een eventuele uitkoop. Het bieden van een alternatieve locatie zal in dat geval ook een belangrijke opgave worden. Invloed omliggende terreinen Om de overgang naar een woon- en werkgebied (te beginnen in het kerngebied) mogelijk te maken zullen de omliggende bedrijven nog een keer goed gescreend moeten worden op hinder(cirkels). Belangrijke voorziening lijkt daarin de energiecentrale die in het gebied ligt waarvan aangenomen moet worden dat die niet verplaatst kan worden. Bekeken is wat de afstanden tot het potentiële ontwikkelgebied zijn. Vanaf het hoekpunt tot aan de centrale is de afstand ca. 400 meter. Onbekend is wat de vergunde categorie van deze centrale is. Milieucategorie 5.1 komt ongeveer overeen met hinderafstanden van zo'n 500 meter. Dat zou voor de gebiedsontwikkeling zeker nog haalbaar zijn. Wat overigens opvalt is dat er op het terrein zelf ook woningen voorkomen. In hoeverre hieruit geconcludeerd kan worden dat de hinder(afstand) minder is of dat dit een overgangs- c.q. gedoogsituatie is, is niet bekend of verder onderzocht. Potentie diverse modaliteiten Met een directe ontsluiting vanaf de A2 is de autobereikbaarheid van het gebied uitstekend te noemen. Gedacht kan worden aan het verder benutten hiervan door het creëren van een P+R knooppunt. De huidige OV infrastructuur biedt daarbij op het eerste oog de mogelijkheid om met een concept van regionale sprinters een verkeersintensiteit te realiseren die vergelijkbaar is met de intensiteit van een tram. Hiermee kan een goede regionale verbinding gelegd worden met de intercity stations	

	Utrecht CS en het nog te ontwikkelen Utrecht Lunetten/Koningsweg en ook de andere stations in de Utrechtse regio. Met betrekking tot de fiets is het aan te bevelen de huidige fietsinfrastructuur tussen 'de west-as' en het centrum een upgrade te geven met bij voorkeur een nieuwe fietsbrug die fietssnelverkeer tussen het centrum en een nieuw zakelijk centrum op Lageweide mogelijk maakt. Potentie gebiedsontwikkeling Geconcludeerd kan worden dat door combinatie van diverse aspecten Lageweide een kansrijke herontwikkelingslocatie kan zijn. Onder meer omdat: • • Het nabij een afslag van de A2 ligt; de drukste verkeersader van Nederland; • • Het spoor tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal dwars door het gebied loopt; • • Er veel water in de omgeving ligt en dit ruimte en uitstraling geeft voor het ontwikkelen van woon- en werkgebieden met hogere dichtheden. (Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 4 'De Mullerpier'). • • In het kerngebied zitten een aantal grotere eigenaren met een relatieve lage bebouwingsdichtheid; De combinatie van bovenstaande factoren maakt dat er kansen liggen voor een hoogwaardig woon-/werkgebied. 3.2 Demka terrein Bij de derde variant wordt uitgegaan van een ontsluiting via het zogenaamde Demka terrein. De oppervlakte hiervan is 8 ha. Op dit terrein zijn diverse bedrijven gevestigd die meer een dienstverlenend of handelskarakter hebben (en dus minder industrieel dan de overzijde van het water. De ontsluiting via dit bedrijventerrein kan gunstig zijn voor de plek voor een oversteek richting Lageweide. Vanaf dit punt kan in één keer zowel het spoor als het kanaal gekruist worden. Voor het geschikt maken van de Muyskensweg als hoofdontsluiting en als aanloop naar de tunnel zal het zuidoostelijke deel van het Demka terrein moeten worden gebruikt. Het al dan niet verder betrekken van het terrein in een herontwikkeling zou nog als een losse component gezien kunnen worden. De 'overige' bedrijven kunnen bij de komst van de infrastructuur blijven zitten en er wordt ook geen hinder verwacht van hier zittende bedrijven richting een eventuele ontwikkeling aan de overzijde.	

	Verwacht mag worden, als er uiteindelijk een grote ontwikkeling en een opwaardering komt op het terrein van Lageweide dat het Demka terrein op den duur ook een interessante locatie kan worden voor eventuele herontwikkelingen. Deze optie kan aldus als een logisch gevolg gezien worden maar is niet noodzakelijk een onderdeel van het initiële plan. 4. Referenties Zoals aangegeven heeft het Lageweide bedrijventerrein door zijn locatie potentie om zich te lenen voor een andere functie dan industrie. Mede door het creëren van een extra station op het terrein kan er een eigentijds stedelijk gebied van gemaakt worden. Transities die in andere steden deels al succesvol plaats hebben gevonden. Om een beeld te kunnen vormen bij de aard en schaal van een dergelijke ontwikkeling zijn er twee referenties bijgesloten: 4.1 Mullerpier, Rotterdam De Rotterdamse 'Müllerpier', een voormalige haven pier, ligt op de grens van het stadscentrum en de westelijk gelegen stadsdelen. De pier is aan drie zijden omgeven door water. Het stedenbouwkundig plan voor herontwikkeling van de Müllerpier voor wonen, werken, gemeenschappelijke en zorgfuncties werkt met gebouwen als autonome objecten die door een zorgvuldige onderlinge plaatsing een stedelijk ensemble vormen. Van een afstand bezien, oogt de Müllerpier als een havenstad op een schiereiland, van dichtbij domineert het beeld van een intiem, stedelijk labyrint dat contrasteert met het weidse water. De onderling zeer verschillende gebouwen gedragen zich tegelijkertijd als vrijstaande objecten en als traditionele blokken in de oude stad. Ze zijn opgenomen in een aaneengesloten maaiveld van klinkerbestrating waarin plantsoenen, speelterreinen en sportvelden zijn ingelegd. Een route langs de kades biedt de belangrijkste ontsluiting. Op de Mullerpier staat diverse hoogbouw van 10 tot 15 meter, waarbij het hoogste gebouw een hoogte van 70 meter reikt. De omvang van het gebied is zo’n 7 ha. Dit is iets kleiner dan de pieren die in het bedrijventerrein Lageweide liggen. Deze zijn ca. 9 a 10 hectare (zie afbeelding in rood). Wel is de functie en uitstraling van de Mullerpier en transformatie van een daadwerkelijke haven naar een stedelijk gebied een mooie referentie. In potentie zijn drie pieren die in Utrecht hiervoor in aanmerking komen (de energiecentrale van Eneco niet meegerekend).	

	4.2 Zuidas, Amsterdam De Zuidas heeft zich de afgelopen 20 jaar ontwikkeld tot een stedelijk woon-werkgebied met vestigingen van internationaal georiënteerde bedrijven en een hoogwaardige architectuur. Tegelijkertijd is het een gebied waar belangrijke infrastructuurbundels samenkomen. Het gaat om snelwegen (A10), railinfrastructuur, sneltrams en bussen. Ook de Noord-Zuidlijn zal het gebied als (voorlopige) eindbestemming hebben en er is voorzien dat de (binnenlandse) Hoge Snelheidstreinen hier zullen aanlanden. Zuidas verandert snel. Niet alleen verrijzen er nieuwe gebouwen, ook de openbare ruimte verandert mee. het doel is van Zuidas een bijzondere Amsterdamse stadswijk te maken, waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De totale Zuidas ontwikkeling is volgens haar eigen info zo'n 180 hectare groot. Als we het kerngebied (blauw) nemen dat is dit kleiner dan deze ontwikkeling. Nemen we totaal Lageweide dan is dit juist groter dan de Zuidas. (zie onderstaande kaarten) Kort en goed zou gesteld kunnen worden dat een ontwikkeling binnen een plangebied van circa 80 hectare substantieel is en daarmee een geheel eigen signatuur en uitstraling gegeven kan worden aan dit gebied Wij achten de ligging van Lageweide geschikt voor stedelijk gebied van grote allure, wat echt een toevoeging aan de stad Utrecht (en Nederland) zou kunnen zijn. 4.4 Potentie ontwikkelvolume Het vastgoedprogramma wat volgens de verstrekte informatie in de Zuidas is gerealiseerd (en nog op stapel staat) staat in onderstaande tabel aangegeven. In deze tabel is van het totale plangebied van circa 180 ha uitgegaan. Het centrum gebied van Lageweide is zo'n 80 ha groot en zou als gebiedskenmerk te vergelijken zijn met een Zuidas. De losse stukken onder dit gebied bedragen in totaal ca. 35 ha. Deze losse gebieden zouden meer aansluiten bij een programma als dat van de Mullerpier. In totaal gaat het dan aldus over totaal gebied van circa 115 ha. Uitgaande van de diverse kencijfers en de vertaling van deze vastgoedprogramma's naar Lageweide zou het gebied Lageweide als volgt ingedeeld kunnen worden: Het centrum gebied zal in verhouding tot de 3 losse gebieden meer ruimte moeten bieden aan een cluster van kantoren en voorzieningen. Onder andere omdat hier het centrale knooppunt van de OV modaliteiten mogelijk is. De 3 losse gebieden zullen	

	veeleer een zwaartepunt hebben als woongebied met enige ondersteunende voorzieningen, meer vergelijkbaar met de referentie aan de Mullerpier in Rotterdam. Op deze basis schatten wij grofweg in dat het onderstaande vastgoedprogramma denkbaar is. **Totaal plangebied** Voorzieningen 400.000 m2 Kantoren 500.000 m2 Wonen 5.000woningen	
171	*De meegestuurde tabel bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Wij (Solgu & Cosbo) zijn verheugd met de aandacht in dit concept van het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht voor de problematiek die mensen met beperkingen ervaren op het gebied van mobiliteit in de gemeente Utrecht. Op verschillende onderdelen in dit concept zouden wij graag nog enige aanvullingen of aanpassingen van de tekst zien. Leeswijzer, Eerst hebben wij een aantal vragen, opmerkingen en aanvullingen die wij in de tekst hebben gemist. Vervolgens hebben wij in een tabel vragen, opmerkingen en aanvullingen aangegeven met daarbij het bijbehorende paginanummer in het concept van het Mobiliteitsplan 2040. 1. Borgen van voetgangersbelangen Het mobiliteitsplan is vooral gebaseerd op klimaatdoelen en woon- werkverkeer. Tegelijk is er extra aandacht voor voetgangers. In de praktijk zien wij dat bij conflictsituaties de balans doorslaat in het voordeel van woon- werkverkeer en klimaatdoelen. Een en ander hoeft niet met elkaar in conflict te zijn en vaak zijn er aanvaartbare compromissen. **Vraag;** <u>Hoe worden in conflict situaties de belangen van voetgangers geborgd in dit mobiliteitsplan?</u> 2. Bruikbare, veilige, toegankelijke en logisch gelegen voetpaden Het Mobiliteitsplan 2040 schenkt veel aandacht aan de mobiliteit van voetgangers. Veel voetgangers hebben inzicht in verkeerssituaties en zijn voldoende assertief om zich te verplaatsen in het huidige drukke onoverzichtelijke verkeer. Er is een grote groep kwetsbare mensen1 die niet assertief zijn en met weinig inzicht in verkeerssituaties die door	Wij schenken veel aandacht aan de voetganger in Utrecht en betrachten dat iedereen zich makkelijk en veilig te voet kan verplaatsen. In hoofdstuk 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen van het mobiliteitsplan hebben we uitgewerkt hoe we omgaan met de voetganger bij gebiedsuitwerkingen in de stad. Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam

	allerlei maatregelen beperkt worden in hun mobiliteit. Gezien de vergrijzing zal deze groep alleen maar groter worden. a. Toetsen van plannen In de BiNG worden alle plannen getoetst. Alle beleidsvoornemens voor kwetsbare mensen in dit Mobiliteitsplan vragen extra en bijzondere kennis van de BiNG. De materie is complex en vraagt voor elke toetsing extra tijd die nu niet beschikbaar is. Een goede toetsing en regelmatige evaluaties van opleveringen vergroot de kennis van de betreffende ambtenaren en aannemers en zal deze uitgebreide toetsingen in de loop van de jaren grotendeels overbodig maken. **Advies;** Neem in het Mobiliteitsplan 2040 op dat alle plannen structureel op de beleidsvoornemens worden getoetst en dat voor toetsing en evaluaties extra ruimte/tijd wordt vrij gemaakt. b. Kader en onderliggende normen en richtlijnen In het Mobiliteitsplan 2040 worden beleidsvoornemens gepresenteerd die de participatie van mensen met beperkingen moeten borgen. Op dit moment vindt de borging plaats door documenten als het 'Handboek Openbare Ruimte'. **Vraag;** Hoe wordt het kader waarop de beleidsvoornemens in het Mobiliteitsplan 2040 zijn gebaseerd tot 2040 geborgd ? c. Veilig oversteken Op allerlei locaties in de gemeente zijn en worden verkeerslichten verwijderd. Verkeerslichten die kwetsbare mensen in staat stelden om veilig over te steken. Op allerlei locaties in de gemeente zijn en worden middeneilanden verwijderd. Middeneilanden die inzichtelijkheid van verkeersstromen vereenvoudigde. In de gemeente zijn en worden zebrapaden verwijderd. De genoemde voorzieningen zijn belangrijk voor de veiligheid van deze kwetsbare mensen. Vaak is de onderliggende reden begrijpelijk. Denk aan de gewenste doorstroming van fietsers. Fietsers die niet begrijpen waarom een verkeerslicht op rood staat. Toch is de veiligheid voor onze achterban met al deze maatregelen in het geding. Daarmee komt de veiligheid voor kwetsbare voetgangers in het geding. **Advies;** Wij zouden graag zien dat er op korte termijn onderzoek plaatsvind naar mogelijke maatregelen om kwetsbare mensen in staat te stellen om veilig over te steken. VOETNOOT1 Onder kwetsbare mensen worden onder andere verstaan, ouderen, licht dementerenden, mensen met een verstandelijke beperking, mensen met weinig	mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Met het mobiliteitsplan stellen we de kaders voor monitoring en evaluatie, passend bij het abstractieniveau van het plan. De maatregelen zelf worden in vervolgprocessen verder geconcretiseerd en onderzocht, waarbij meerdere uitwerkingen nog naast elkaar worden gezet. U verzoek voor meer toetsing en evaluatie regelen we niet met het Mobiliteitsplan, maar geven we mee aan de organisatie. Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt o.a. plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking is de inrichting van voetgangersnetwerken en veilig oversteken een onderdeel. Bij die uitwerking geldt het Handboek Openbare Ruimte als toetsingskader. Hierin zijn namelijk de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte. Wij begrijpen uit nader contact dat u graag ziet dat toegankelijkheid en veiligheid als ontwerpcriteria opgenomen worden in het handboek ontwerp openbare ruimte. Wij geven dit mee aan de organisatie.

	verkeersinzicht denk aan kinderen, mensen die geen ervaring en kennis van de Nederlandse verkeersregels hebben. 3. Shared Space In Utrecht zijn verschillende locaties uitgevoerd als 'Shared Space', zoals bij het CS westzijde, het Domplein en de Adriaen van Ostadelaan. Geen van deze locaties wordt door kwetsbare mensen als veilig ervaren. Ook landelijke organisaties als de Oogvereniging geven aan dat de veiligheid en zelfstandigheid van voetgangers en fietsers met beperkingen in het geding is. Niemand zegt het hardop, maar wij kunnen niet anders concluderen dat Shared Space op de wijze waarop het nu in de gemeente Utrecht wordt toegepast ertoe leidt dat veel kwetsbare mensen deze gebieden mijden ! Een kleuter op een driewieler zou veilig moeten kunnen spelen op een plein als het Domplein. Er is nu geen ouder die dat risico durft te nemen. **Advies;** Vermijd ontwikkelingen die tot Shared Space situaties leiden. 4. Tijdelijke maatregelen bij wegopbrekingen Elke dag worden op vele locaties in de gemeente rijbanen en voetpaden opengebroken. Doorgaande routes worden soms voor één dag en soms maandenlang onderbroken. Een enkele keer, afhankelijk van de betreffende ambtenaar, wordt er aandacht geschonken aan de toegankelijkheid van deze omleidingen, maar meestal ontbreekt deze aandacht (vooral bij kleine werkzaamheden). Er zijn blinde bewoners in de gemeente Utrecht die zelfs meerdere keren in een slecht afgebakende wegopbreking zijn gestort en zich ernstig hebben verwond. Zie ook https://www.youtube.com/watch?v=9e_LjUNwbI4&feature=youtu.be Bij wegopbrekingen ontbreekt ook alle aandacht voor mensen die afhankelijk zijn van opritten om de aangegeven omleidingen te volgen. Er moeten eisen worden gesteld aan tijdelijke afzettingen. a. Hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' In het mobiliteitsplan 2040 mag een hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' niet ontbreken. **Advies;** Voeg een hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' toe. b. Handboek Openbare Ruimte (HOR) Het is van belang dat voor elke situatie duidelijk is welke maatregelen moeten worden getroffen en aan welke eisen deze maatregelen/voorzieningen moeten voldoen. **Advies;** Voeg aan het HOR een	Het mobiliteitsplan beschrijft de visie en maakt geen uitspraken over inrichtingskeuzes en daarmee ook niet over 'Shared Space'. Deze afwegingen worden in de gebiedsuitwerkingen gemaakt. Het Handboek Openbare Ruimte is daarvoor het toetsingskader. Alle veranderingen in de openbare ruimte, van groot tot klein, moeten voldoen aan het gestelde kader. De commissie BInG (Beheer Inrichting Gebruik) ziet er op toe dat de verschillende projecten conform het handboek openbare ruimte zijn. Elk plan voor (een deel van) de openbare ruimte moet daarom tijdens de initiatieffase (vóór het voorlopig ontwerp) worden aangemeld bij de commissie BInG. Het kan voorkomen dat niet aan alle eisen van het handboek voldaan kan worden. De afwijkingen op het handboek kunnen aan de commissie BInG voorgelegd worden en, wanneer goed gemotiveerd, goedkeuring krijgen. Wij begrijpen uit nader contact dat u zich zorgen maakt over herinrichtingen en aanpassingen die niet via de commissie BING worden getoetst. Wij geven dit mee aan de organisatie. Het mobiliteitsplan is een visiedocument en geeft daarom geen kaders voor tijdelijke maatregelen. Voor de grotere projecten in de stad stelt de gemeente als eis dat er een bereikbaarheids- en veiligheidsplan wordt opgesteld. Hiermee wordt bereikt dat

	hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' toe, dat zich met name richt op de bereikbaarheid, toegankelijkheid, bruikbaarheid en veiligheid van tijdelijke maatregelen. 5. Veiligheid van fietspaden Het aantal fietsers en de drukte op fietspaden neemt toe. Het beleid is erop gericht dat zoveel mogelijk mensen de fiets nemen, ook ouderen. Met de drukte worden verkeerssituaties steeds onoverzichtelijker. Veel ouderen voelen zich niet meer zo safe op de fiets, zeker niet in de drukke binnenstad. Alle verkeersdeelnemers moeten met volle aandacht aan het verkeer deelnemen. Ook mensen die minder snel kunnen reageren, slechter zien, minder inzicht hebben. De aandacht moet niet afgeleid worden doordat het fietspad niet kunnen onderscheiden van andere verkeersstroken of van de berm. Vanuit de slechtzienden hebben wij vaker de suggestie gekregen om fietspaden aan beide zijden te belijnen, waardoor alle aandacht op de verkeerssituaties gericht kan blijven. **Advies;** Wij adviseren om fietspaden aan beide zijden te voorzien van een witte belijning zodat kwetsbare fietsers alle aandacht op het verkeer kunnen houden. 6. Reisinformatie a. Stremmingen door liften Reizigers die geen trap kunnen lopen en afhankelijk zijn van liften zijn afhankelijk van informatie over liften. Wij krijgen regelmatig klachten van reizigers over het buiten gebruik zijn van liften en pleiten ervoor dat reizigers geïnformeerd worden. Momenteel zijn er in Duitsland al digitale reissystemen die in de reisinformatie opnemen of een lift wel of niet buiten werking is. **Advies;** Onderzoek de mogelijkheden om deze liftinformatie op te nemen in de reisinformatie. Buslijnen In het mobiliteitsplan worden transversale busroutes door de binnenstad beperkt. Juist voor veel ouderen is een OV reis met één of meerdere overstappen een belemmering, zij willen zo eenvoudig mogelijk de binnenstad bereiken. Hoe meer ouderen verleid worden om gebruik te maken van het OV, hoe minder neiging er zal zijn om duur speciaal vervoer aan te vragen. **Advies;** Zorg voor lijnstructuren die meerdere wijken verbinden en voorkom dat letterlijk alle reizigers moeten overstappen.	ook tijdens de bouw de omgeving bereikbaar blijft en er geen onveilige situaties ontstaan, zie Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht. We voegen een opmerking over toetsen aan veiligheid en toegankelijkheid toe aan paragraaf 4.2. We geven uw suggestie voor het toevoegen van een hoofdstuk tijdelijke maatregelen aan de HOR mee aan de organisatie. Zie ook paragraaf 2.4.3 Tijdelijke situaties. Het mobiliteitsplan gaat over de visie op de functionaliteit van de netwerken en niet over de vormgeving, inpassing en onderhoud van infrastructuur. Bij de concretisering van projecten is dit een aandachtspunt. Wij zullen dit meenemen in onze gespreken met de provincie als concessieverlener van het openbaar vervoer. We werken aan een snel openbaar vervoersysteem, het Wiel met spaken. De huidige lijnvoering door de wijken is wat ons betreft een goed aanbod van basisnet. Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen dat buslijnen uit de wijken zullen verdwijnen. Met aanvullend vervoer en deelmobiliteit zorgen we ervoor dat de stad bereikbaar is voor iedereen. Zie ook paragraaf 2.7.3 Basisnet en 2.7.4 Vervoer voor iedereen.

172	Op 8 december 2020 heeft u het mobiliteitsplan 2040 vrijgegeven voor inspraak. Het college van De Bilt maakt graag van de gelegenheid gebruik om haar reactie te geven op de plannen. Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan 2040. Zoals u zelf opmerkt is het openbaar vervoer netwerk verder uitgewerkt. Op dit aspect geven wij graag onze zienswijze. U heeft de ambitie op de binnenstadsas meer ruimte te geven aan voetgangers en groen. Dit wilt u doen door deze as minder te belasten met busverkeer. Vanuit de ambitie de leef en verblijfskwaliteit van de binnenstad te vergroten kunnen wij ons deze gedachte voorstellen. Op dit moment is de route over de binnenstadsas voor buslijnen uit oostelijke richting, waaronder De Bilt en Bilthoven, de belangrijkste route richting Utrecht Centraal. De route vanaf de Berekuil via de Biltstraat door centrum zorgt voor een goede bereikbaarheid van de historische binnenstad en de oostkant van Utrecht met een zo beperkt mogelijke reistijd. Een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van openbaar vervoer. Het afwaarderen van de binnenstadsas voor buslijnen doet bij ons college enkele vragen rijzen : -Hoe wilt u OV bereikbaarheid van de binnenstad en de oostkant van Utrecht waarborgen voor busreizigers uit de regio De Bilt/Bilthoven (en vice versa) en daarbij de kwaliteit en reistijd van de route tenminste te handhaven? Immers reizen een groot deel van de reizigers niet alleen naar Utrecht Centraal, maar hebben ook hun bestemming op tussengelegen haltes. -Bent u bereid gemeente De Bilt verder te betrekken bij de doorontwikkeling van de OV corridors in de stad Utrecht die de verbinding vormen naar de oostelijke buurgemeenten? Dit teneinde een voor stad en regio goed functionerend en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer netwerk te realiseren, dat een alternatief kan vormen voor het gebruik van de auto. Wij hebben bovenstaande reactie ook toegezonden aan inspraakmobiliteit@utrecht.nl . Wij kijken uit naar uw beantwoording van onze zienswijze.	Dat hebben wij nog niet onderzocht. Zie paragraaf 2.1 en paragraaf 2.7.2 Daar zijn wij graag toe bereid. We hebben daar inmiddels contact over gehad.

173	Het wiel met de spaken' voorziet in een tramlijn rondom Utrecht Lunetten vanaf Nieuwegein/Westraven langs A12 en A27 via het nieuw te bouwen station Utrecht Lunetten/Koningsweg naar Utrecht Science Park (USP/voormalige Uithof). Het plan bevat tevens een hoofdfietsroute door de groene bufferzone Park de Koppel. <u>Groene Bufferzone</u> *"Lunetten wil de parken en het vele groen dat er van oudsher is in de wijk behouden en versterken. De wijk wil een goede balans tussen rust en levendigheid in de wijk. Het groen in de wijk moet prettig zijn voor mens en dier." (uit: omgevingsvisie Lunetten, ambitie park Lunetten)* *"Bestaande groen langs de snelwegen en aan de randen van de wijk beter benutten door ze te versterken." (uit: omgevingsvisie Lunetten, ambitie park Lunetten)* *"Meer en verschillend groen draagt bij aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten. Het draagt ook bij aan de stedelijke ambitie om een gezonde stad te zijn" (uit: omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en Initiatieven, Het versterken van de parken en het groen)* De wijk Lunetten wordt omgeven door de Waterlinieweg, A12, A27 en de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Bij het ontwikkelen van de wijk Lunetten is bewust vanwege fijnstof en geluidsoverlast langs de wegen/spoorweg een groene bufferzone ingepland, waarin park de Koppel en het Beatrixpark zijn opgenomen. Die groene bufferzone wordt al jaren bedreigd door de verbredingen van de A12 en A27, waarbij nabij de huidige geluidschermen het nodige groen, waaronder ruim 40 jaar oude bomen zullen moeten verdwijnen. Bij de aanleg van een tramlijn door park de Koppel zal een groot gedeelte van de bufferzone aan de kant van de A12 en A27 verdwijnen. Dit druist in tegen de ambitie Park Lunetten van de omgevingsvisie Lunetten. <u>Hoofdfietsroute door park de Koppel</u> <u>De wijk Lunetten is gebaat bij veilige fietsroutes. Een hoofdfietsroute door park de Koppel wordt op dit moment niet gemist. Een nieuw aan te leggen fietsroute ver van de bebouwing is sociaal onveilig. Op een herhaling van de incidenten in het (recente)</u>	De fietsroute door de groene zone van Lunetten was per abuis opgenomen in de maatregelenkaart op pagina 77, terwijl deze niet in de netwerkkaarten op pagina 71 en 74. De andere lijn door Lunetten (ingetekend over de Furkabaan) is nog tracékeuze maar betreft een gewenste verbinding tussen station Lunetten en over de A12 heen richting zuid. In de uitwerking wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie,

	verleden op en nabij de fietsroutes in het Beatrixpark zit ik als wijkbewoner in ieder geval niet te wachten. Tramlijn In het mobiliteitsplan 2040 is voorzien in een tramlijn door de bufferzone langs de A12 en A27 in Lunetten. Deze tram lijn heeft geen enkele meerwaarde voor de bewoners van Lunetten, maar zal wel het groen kosten wat nodig is om Lunetten gezond en leefbaar te houden. Daarbij is het de vraag of de stad Utrecht klaar is voor een tramnetwerk. Naast dat de nieuwe Uithoflijn vele malen duurder is uitgevallen, kampen de trams regelmatig met storingen. Een gemiste kans voor Lunetten was om een tramhalte nabij het huidige station Lunetten te plannen. Ik ben tegen een nieuwe tramverbinding. Mocht deze er toch moeten komen om Nieuwegein met USP te verbinden dan geef ik de voorkeur voor een verbinding vanaf Westraven via de Waterlinieweg naar het stadion, vanwaar er aangesloten kan worden op de Uithoflijn. Een verbinding door park de Koppel of via de rondweg (Brennerbaan/Stelviobaan/Lunettenbaan) ben ik tegen vanwege de impact die beide verbindingen hebben op de leefbaarheid en gezondheid. De voorgestelde route zal ten koste gaan van het groen, het alternatief via de rondweg zal de Waddenbuurt en de Bergenbuurt verder isoleren van de rest van de wijk. Via de rondweg is daarbij te weinig ruimte om een tram in te passen. Station Lunetten / station Koningsweg Van 2010 tot 2014 was ik deelnemer van de Klankbordgroep ProRail in kader van de spoorverdubbeling en het realiseren van een nieuw station Lunetten (2010-2014). In de klankbordgroep is een dubbelstation voor de lijnen Utrecht-den Bosch en Utrecht-Arnhem besproken maar werd niet haalbaar geacht. Het verbaast mij dan ook dat er nog geen 5 jaar nadat het huidige station Lunetten is geopend er een plan ligt voor	veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de gevolgen voor de groene zone worden daarin onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken. De tramverbinding tussen Westraven, Lunetten-Koningsweg en het Utrecht Science Park is een essentieel onderdeel van het OV-netwerk, benodigd om Utrecht-Zuid, de A12-zone en de zuidlob van de regio (Nieuwegein, IJsselstein en verder) een goede OV-bereikbaarheid te geven en daarmee autogebruikers te verleiden om de auto te laten staan. Maar er zijn ook veel reacties over deze verbinding ingediend. Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken. Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt. Zie ook paragraaf 2.7.2. in de Nota van beantwoording. Een verdere knoopontwikkeling van Lunetten-Koningweg draagt bij aan de binnenstedelijke verdichting en ontlasting van Utrecht CS. Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect

	een nieuw te realiseren IC-station Lunetten/Koningsweg, om redenen waarvoor station Vaartscherijn is gerealiseerd: het ontlasten van Utrecht centraal en het overstappen op beide lijnen eenvoudiger te maken. Ik zie de meerwaarde niet van dit nieuwe station. Wel zie ik dat door dit station de gezondheid en de leefbaarheid niet beter van zal worden. Het station zal meer autoverkeer genereren en meer parkeerdruk geven in de omgeving van het nieuwe station. Daarbij verwacht ik dat er op termijn betaald parkeren in Lunetten ingevoerd gaat worden, te beginnen rondom het station. Mocht het station Lunetten/Koningsweg toch gerealiseerd worden dan pleit ik er voor om geen doorgaande autoroute te maken vanaf Lunetten onder de sporen door naar de Koningsweg. *Het streven om Utrecht bereikbaar te houden mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de wijk of de gezondheid van de bewoners van Lunetten. En dat zal een flinke puzzel worden. (uit Omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en Initiatieven, Meer en verschillend groen draagt bij aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten. Het draagt ook bij aan de stedelijke ambitie om en gezonde stad te zijn.)* Slim plannen Bouwen nabij Station Lunetten *Bij het station en langs het spoor zijn kansen voor (her)ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door bestaande gebouwen een andere functie te geven. Ook zijn er kansen voor sloop en nieuwbouw. De strook langs het spoor zou een andere functie kunnen krijgen met woningen en voorzieningen op straatniveau. Ook die ontwikkeling moet passen in de ambities over duurzaamheid, de wens voor betaalbare woningen voor senioren, spannender architectuur en wellicht een iconisch gebouw.* *Het is aan de eigenaren van het vastgoed en aan marktpartijen om gebruik te maken van deze kansen en daarmee een grote bijdrage te leveren aan de 3 ambities voor Lunetten. De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil alle groene gebieden behouden en het liefst versterken. (uit omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en initiatieven, Lunetten ziet kansen voor de (her) ontwikkeling van de noordkant van de wijk)*	hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. De bereikbaarheid van Lunetten wordt vergroot door een IC-station inclusief een verbinding via het OV-Wiel richting USP en Westraven, evenals door een verbetering van het fietsnetwerk. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knoopontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen. In de MIRT Verkenning OV en Wonen worden verschillende bedieningen en inpassingen van een station Lunetten-Koningsweg onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar alternatieven en of varianten technisch/logistiek haalbaar zijn. Uiteindelijk zullen verschillende varianten worden uitgewerkt waarbij een integrale afweging plaatsvindt tussen o.a. groen, leefbaarheid en bereikbaarheid. Abonneer u op de nieuwsbrief van U Ned om op de hoogte te blijven van de MIRT Verkenning en andere U Ned programmalijnen. Deze onderzoeken moeten nog starten.

	In het conceptplan ‘Ruimtelijke strategie Utrecht 2040’ wordt gesproken over een nieuwe stadskern nabij het nieuw te realiseren station Lunetten/Koningsweg. In de plannen gaat men uit van bebouwing van de sporendriehoek tot een hoogte van 105 meter. Ik snap dat er een woningtekort is, maar buiten het feit dat er in Utrecht gebouwd zal worden om de stad met 100.000 inwoners te vergroten ben ik ook tegen bebouwing van de laatste groene gebieden die er nog in de omgeving van Lunetten zijn. De Corona-crisis heeft doen inzien hoe belangrijk een groene omgeving. In en om Lunetten en in Amelisweerd is het met name in het weekend ‘file’-wandelen. Gebouwen van 105 meter passen ook niet bij Lunetten. Met betrekking tot de plannen uit de conceptplan ‘Ruimtelijke strategie Utrecht 2040’ en met mogelijke plannen tot herontwikkeling vraag ik om de omgevingsvisie te volgen. Daarbij pleit ik voor nieuwe bebouwing niet hoger te laten zijn dat het huidige hoogste gebouw in Lunetten.	
174	Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het Mobiliteitsplan 2040. <u>Complimenten voor het stuk dat nu voor ligt, waarmee de gemeente Utrecht een basis legt voor de toekomst. Met veel plezier hebben wij het goed leesbare stuk doorgenomen.</u> <u>Wij spreken onze waardering uit over de manier waarop het plan ingaat op bijvoorbeeld de sterke samenhang tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit of de urgentie in te zetten op het maken van afspraken over spreiden van reizigers met onderwijs en werkgevers. Ook het verbeteren inzetten op mobiliteitshubs kan helpen om deur-tot-deurvervoer te verbeteren</u>. Wij zien dit plan als een kans om op meerdere gebieden samen met jullie verder aan de slag te gaan. In de verdere uitwerking van dit plan geven wij graag twee aandachtspunten mee. *1. Samenhang landelijke spoorsysteem met het regionale spoorsysteem* Wij onderschrijven het belang van Utrecht Centraal met zijn centrale ligging als belangrijkste knooppunt in het nationale en internationale spoornetwerk. Het knooppunt Utrecht Centraal is een belangrijke schakel in het verbinden van economische kerngebieden met elkaar. Niet alleen in het verbinden van andere steden met elkaar, maar ook de stad Utrecht kent een sterke relatie met andere	Dank voor het compliment. Wij zetten graag ons constructieve gesprek hierover voort. Wij realiseren ons dat de treinbediening van Utrecht in veel gevallen effect heeft op de OV-bereikbaarheid van een veel

	steden. NS streeft naar een snellere en frequentere verbinding tussen economische kerngebieden. In uw mobiliteitsplan zet u in op versterking regionale OV. Onder andere door in te zetten op het laten stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations en het eventueel verhogen van sprinterfrequenties. Graag blijven wij hierover met u in gesprek over de nadere uitwerking. In het bijzonder over de samenhang van het stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations met het landelijke systeem en met de sprinterbediening, de potentie en maakbaarheid daarvan, het ruimtegebruik rond stations bij groei en de verbetering van deur tot deur vervoer. *2. De rol van sprinters in het Wiel met Spaken* We zijn bekend met de wens van de gemeente om het onderliggende openbaar vervoer systeem via een schaalsprong om te bouwen naar een Wiel met Spaken concept. Het gedachtegoed van het Wiel met Spaken biedt mogelijkheden een deel van de reizigers op Utrecht Centraal dat niet in de buurt van Utrecht Centraal hoeft te zijn beter te spreiden, door het creëren van een goede aansluitingen en mobiliteitsvoorzieningen op voorstadstations. Welke rol het spoor in het voorgestelde Wiel met Spaken speelt vraagt een andere uitwerking. In het huidige (2019) treingebruik worden wij in de Sprinters geconfronteerd een duidelijke verspitste en eenzijdige markt. Treinen vanuit de regio worden voller richting Utrecht Centraal. Op de laatste stukjes van de trajecten naar Utrecht Centraal, wordt de zitplaatskans kleiner. Uit het plan kunnen wij niet opmaken welk effect de ontwikkeling van het Wiel met Spaken heeft op het gebruik van de spaken zelf. Tevens rijst de vraag in hoeverre de verbindingen tussen de knopen aan het Wiel via het Wiel concurrerend zijn ten opzichte van dezelfde verbinding via Utrecht Centraal. Zorg is dat het Wiel met Spaken leidt tot een versterking van de eenzijdige markt en tot grotere verschillen in bezetting van de treinen op de sprintercorridors. Dit zet de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV onder druk. Ook hierover gaan wij graag met u in gesprek in hoeverre onze zorg terecht is. Indien er te verwachten valt dat op de spaken een sterkere groei plaatsvindt dan op andere delen van de sprintercorridors, gaan we graag samen het gesprek aan om naar alternatieve oplossingen te zoeken. Bijvoorbeeld via concrete spreidingsafspraken,	groter gebied. Wij gaan graag samen met u op zoek naar oplossingen, die ook bijdragen aan de door u genoemde aspecten. Dit hebben wij ten behoeve van dit mobiliteitsplan op dit moment niet concreet onderzocht. Wij herkennen de zorg dat een eenzijdige markt en grote verschillen in bezetting van de sprinters leiden tot druk op de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV. Met dit mobiliteitsplan denken wij juist meer balans in het vervoerssysteem te kunnen krijgen. Wij zetten het gesprek hierover graag in onder andere U Ned verband voort.

	het versterken van de corridor als geheel of alternatieven vormen van OV aanbieden die complementair zijn aan de huidige spaak. Mocht u naar aanleiding van onze reactie de behoefte hebben aan een toelichting dan kunt u contact opnemen met ….	
175	Rijkswaterstaat Midden-Nederland maakt in haar hoedanigheid van netwerkbeheerder en gebiedspartner graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de ter inzage gelegde stukken m.b.t. het Mobiliteitsplan 2040. Ik combineer dat met een aantal opmerkingen die verband houden met de nieuwe concept Parkeervisie omdat ik parkeren als onlosmakelijk onderdeel van een succesvolle mobiliteitsstrategie zie. Om te beginnen wil ik u complimenteren met het goed gestructureerde document dat nu ter inzage is gelegd waar veel werk in is samengebracht. Uw gedrevenheid en tegelijkertijd worsteling om de stedelijke en mobiliteitstransitie niet passief, maar actief tegemoet te treden stralen er vanaf. Ik zie daarin ook zeker aanknopingspunten voor betere samenwerking. Tegelijkertijd constateer ik op het gebied van automobiliteit een mismatch tussen het landelijk beeld m.b.t. een blijvende rol voor de auto als onderdeel van het mobiliteitssysteem en uw stedelijke ambities dienaangaande. Hoezeer die ambities ook worden gewaardeerd vertalen die zich niet altijd in met het duurzaam functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland congruente maatregelen. Graag ga ik, met inachtneming van wederzijdse verantwoordelijkheden en met respect voor ieders rol, het gesprek aan over zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Gericht op het optimaliseren van een gezamenlijk perspectief, waar ik zeker kansen voor zie, i.p.v. het maximaliseren van ieders eigen doelbereik. In zo'n overleg kunnen, wanneer u daar voor openstaat en mogelijk aangevuld met andere partijen, wat mij betreft in het verlengde van deze reactie (niet limitatief) o.a. de volgende onderwerpen worden besproken: • Rol auto en modellering mobiliteit incl. afstemming uitgangspunten en uitkomsten. • Functies en instrumentatie Ring-gebruik, in de tijd en naar type verkeer. • Integraal hubs-concept stad en regio i.r.t. parkeerbeleid en 'wiel met spaken'. • Monitoring ontwikkelingen i.r.t. brede doelen waaronder die voor Stad en Draaischijf.	Daar zijn we blij mee. Wij gaan graag op uw uitnodiging in en zijn daarover inmiddels in gesprek.

	In bovenstaande heb ik me beperkt tot een aantal hoofdlijnen die in de bijlage verder nader worden uitgewerkt, toegelicht en soms van voorbeelden worden voorzien. Ik beschouw het geheel als reactie op het Mobiliteitsplan 2040 c.a. Zoals aangegeven stel ik het op prijs om hierover door te praten alvorens een formele reactie in het kader van de procedure te mogen ontvangen. BIJLAGE: NADERE TOELICHTING REACTIE RWS-MN OP MOBILITEITRSPLAN 2040 C.A. Onderstaande toelichting is opgebouwd langs de volgende lijnen: Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen. Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden. Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt. Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor. Ad 1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen *Rol en ontwikkeling automobiliteit op verschillende schaalniveaus* Voor de provincie, regio en gemeente Utrecht zijn vanuit de positie van RWS als netwerkbeheerder twee factoren van groot belang bij het vooruitblikken naar en duiden van ontwikkelingen. Dat is op de eerste plaats de functie van wat “de draaischijf” is gaan heten, het stelsel van snelwegen en spoorlijnen dat (inter)nationale en regionale verplaatsingen tussen steden en landsdelen faciliteert en daarmee van grote betekenis is voor het economisch functioneren van de Randstad en ons land. Op de tweede plaats is de enorme verstedelijkingsopgave van belang waarmee Utrecht de komende decennia nog wordt geconfronteerd en de daarmee samenhangende groei in inwoners, arbeidsplaatsen, verplaatsingen en pendel. Deze functies en ontwikkelingen worden overigens ook door de gemeente in het Mobiliteitsplan 2040 onderkend. <u>Daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobiliteit nastreeft binnen de Ring Utrecht, voorzie ik op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei.</u> Dit houdt o.a. verband met landelijke verwachtingen over de blijvende rol van de auto binnen het mobiliteitssysteem (Toekomstperspectief Automobiliteit 2040). Wat dit concreet gaat betekenen voor nieuwe beleidskeuzes en investeringsbeslissingen wordt momenteel onderzocht in een herijking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	We zien in onze analyse eveneens deze toename, maar die betreft ons inziens verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij hopen dat de ambities en aanpak die wij voorstellen m.b.t. het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten.

	2021. Rond het verstrijken van de nu lopende reactietermijn op uw Mobiliteitsplan 2040 zullen hiervan de eerste resultaten beschikbaar komen en met regiopartijen worden besproken. *Bereikbaarheidsproblematiek vandaag, morgen en overmorgen* U en ik werken beiden, samen met andere betrokken partijen, onder de vlag van U Ned aan grote groei- en kwaliteitsopgaven van deze regio. Het MIRT-onderzoek is daar een belangrijke pijler in. Het onlangs vastgestelde verstedelijkingsperspectief 'Utrecht Nabij' laat zien dat er in 2030, ook na uitvoering van de lopende infraprojecten, voor alle modaliteiten grote doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen zijn, vooral in de spitsperioden. Tot die tijd zal er ten gevolge van grote bouwactiviteiten in stad en regio en ook aan de infrastructuur waaronder de Ring Utrecht nog extra hinderproblematiek aanwezig zijn. Na die tijd ontstaan weer opnieuw problemen t.g.v. de twee eerder genoemde factoren (autonome ontwikkelingen die extra druk zetten op de draaischijffunctie en groei van de verstedelijking in stad en regio). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht dat de huidige Coronacrisis een vertraging in de groei van de automobiliteit tot gevolg heeft, maar ook dat op termijn weer teruggeveerd zal worden naar het pre-corona niveau. Ik constateer dat er nationaal en lokaal verschillende beelden bestaan over de omvang en oorzaak van deze problematiek en of, hoe en tot hoever deze moet worden opgelost. Dit heeft o.a. te maken met andere weging van ambities en realiteitszin wat zich vertaalt in de wijze waarop parameters in verkeers- en vervoermodellen worden ingesteld en resultaten worden gepresenteerd. Uitkomsten van berekeningen die aan het Mobiliteitsplan ten grondslag liggen zijn daarmee deels onvergelijkbaar met landelijke en regionale studies (bijv. in het kader van NMCA of U Ned). Resultaten worden door u vervolgens vooral op etmaalbasis i.p.v. tevens voor de spitsen en in bepaalde situaties statisch i.p.v. tevens dynamisch gepresenteerd. Ook specifieke informatie over de betekenis van ontwikkelingen en gewenste ingrepen in de stad voor de hogere orde wegennetten worden gemist. Door deze werkwijze blijft de feitelijke problematiek ook voor andere partijen onderbelicht. En dat terwijl investeringen in en exploitatie van netwerken en mobiliteitsmaatregelen nog wel sterk door deze spitsproblematiek en de effectiviteit daarvan voor de	De uitgangspunten voor onze modelberekeningen passen binnen de uitgangspunten die ook in landelijke en regionale modellen worden gebruikt. Wij hebben alleen voor het gemeentelijke areaal een actualisering van uitgangspunten toegepast, die passen binnen bijvoorbeeld de WLO-hoog scenario's die ook in U Ned verband worden gebruikt. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat onze analyses primair gericht zijn om onze beleidskeuzes te onderbouwen en niet specifiek op het functioneren van het snelwegennet.

	nationale verbindingen worden bepaald en het rijk op (mede-)financiering wordt aangesproken. Door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de gevolgde werkwijze kan ik me niet zondermeer vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit gevoegd bij een aantal vragen verderop in deze bijlage maakt het voor RWS lastig om het Mobiliteitsplan 2040 goed te beoordelen. Als voorbeeld kan worden genoemd de 14 % minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadbrief is gevoegd waarmee het Mobiliteitsplan aan de Raad is aangeboden. Die zou een gevolg zijn van de regionale propositie voor het Nationaal Groeifonds als effect van investeringen in lightrail en intercitystations. Ik heb op basis van mij ter beschikking staande prognoses geen herkenning met dat cijfer. *Interactie met ontwikkelingen in gebieden vraagt om samenwerking* Hoewel RWS een uitvoeringsorganisatie is op het gebied van de hoofdnetwerken van Nederland (hoofdwegen, vaarwegennet en watersysteem) is volstrekt duidelijk dat het functioneren van deze netwerken mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals u worden gemaakt. Omgekeerd heeft de wijze waarop RWS die netwerken beheert en ontwikkelt weer invloed op de kwaliteit van en de ambities in gebieden waarin ze zijn gelegen of doorheen gaan. Het eerder aangehaalde Toekomstperspectief Automobiliteit maakt duidelijk dat het daarbij niet alleen om doorstroming, maar bijv. ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving gaat. Dit kan niet anders dan tot de conclusie leiden dat er een gezamenlijke rol ligt in het aanpakken van genoemde vraagstukken in de overtuiging dat dit kan leiden tot betere oplossingen dan los van elkaar.	Inmiddels zijn wij in gesprek om onze modelberekeningen toe te lichten, zodat u deze ook als nuttige inzichten voor het functioneren van de ring kunt gebruiken. De genoemde 14% minder motorvoertuigen op de ring is een cijfer dat aan de ochtendspits gerelateerd is. Wij hebben in het mobiliteitsplan om overzicht te kunnen bewaren alleen etmaalcijfers opgenomen. Dit ochtendspitscijfer komt uit de modelberekeningen voor het mobiliteitsplan. Wij lichten dit in een gesprek graag nader toe Hier zijn wij het mee eens.

	Ad 2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden *Sturing duurzame mobiliteit c.q. minder autogebruik* Ik onderschrijf de ambitie om te komen tot een duurzame mobiliteitstransitie, met name in hoogstedelijke gebieden waar de auto een onwelgevallige hoeveelheid ruimte inneemt en leefbaarheidsconsequenties heeft. Het is daarom begrijpelijk dat u de groei van het autogebruik wil beperken en ik juich dan ook van harte toe dat u daar op acteert. Het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij geeft aanzetten voor het type maatregelen waar, niet alleen vanuit stedelijk, maar ook vanuit regionaal en landelijk perspectief, aan gedacht kan worden en wat de effecten daarvan kunnen zijn. Hoewel nog nadere verdiepende studies gaan plaatsvinden lijken op voorhand zeker ook maatregelen waarbij gemeenten een belangrijke rol spelen kansrijk. Denk aan een samenhangende benadering van parkeren bij herkomsten, bestemmingen en onderweg in combinatie met het bieden van goede alternatieven en het maken van afspraken met andere partijen zoals bedrijven die hier invloed op hebben. <u>Samenwerking tussen u en mij met andere stakeholders en het goed meenemen van de regio daarbij is dan echter cruciaal.</u> *P+R's en HWN-hubs differentiëren naar afstand en doelgroep* Uw streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties ondersteun ik. Het 'parkeren op afstand' kan, mits voldoende gedifferentieerd, zowel een bijdrage leveren aan het aantrekkelijker en leefbaarder maken van de stad als aan het in beweging houden van de nationale draaischijf van wegen en spoorlijnen. Ik zie in het Mobiliteitsplan 2040 dat alle gesprekken die tot nu toe over dit onderwerp zijn gevoerd hun vruchten beginnen af te werpen. Het zou goed zijn gezamenlijk toe te werken naar een concept waarbij P+R's op de Ring in hoofdzaak een rol gaan vervullen voor bewoners van de stad. En waarin innovatieve hubs buiten de Ring gaan worden ontwikkeld met een meervoudige bediening (OV, fiets, andere mobiliteitsdiensten) om forenzen en bezoekers alternatieven te bieden voordat zij problemen gaan veroorzaken waar zowel u als ik last van hebben. Voor mij staat echter voorop dat het één niet zonder het ander kan en dat er ook in de tijd een evenwichtige ontwikkeling van alle vormen van hubs, flankerend	Wij delen graag onze inzichten en aanpak met de regionale samenwerkingspartners, b.v. in de U Ned samenwerking. Wij voorzien een stapsgewijze, gefaseerde ontwikkeling van het P+R-netwerk. Hierin kunnen de bestaande (o.a. Westraven) en op korte termijn geplande (Papendorp) transferia zich ook ontwikkelen qua gebruik. Beide transferia zullen op korte termijn nog een rol vervullen voor forenzen en bezoekers. Naar onze mening betreft dit autoverkeer dat toch al naar de stad komt en het snelwegennet en aansluitingen belast. Dit verkeer rijdt dan alleen niet meer verder de stad in. Een volgende stap is dat we dit verkeer faciliteren om al in de regio te parkeren en daarmee de snelwegring niet meer belasten. Daarvoor moeten deze P+R's in de regio eerst ontwikkeld worden. Daarmee

	parkeerbeleid, afspraken met bedrijven en het waar nodig bieden van alternatieven moet plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat te veel vanuit één perspectief wordt gehandeld en bevorderd moet worden dat het beschreven concept gezamenlijk in regionaal verband wordt uitgewerkt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt. Als voorbeeld wil ik de door u voorziene hubs Westraven en Papendorp noemen. Eerstgenoemde is niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting. De tweede ligt buitengewoon ongelukkig tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst. Ik wil graag met u en andere partijen in de regio gelijktijdig toewerken naar de totstandkoming van hubs langs de naar Utrecht leidende wegencorridors die in functie en doelgroep complementair zijn aan die op de Ring en dus de druk op deze punten kunnen weghalen. *Wiel met spaken uitbouwen met Hoofdwegennet relaties* Het voorgestelde OV-concept 'wiel met spaken' is gebaseerd op Transit Oriented Development (TOD). Een concept dat verstedelijking en OV-aanbod dichter bij elkaar brengt. Dat is op zich goed, maar m.i. nog onvoldoende om tot een echt multimodaal mobiliteitssysteem te komen. De Grote U uit U Ned borduurt voort op dit principe door nieuwbouw vooral in de buurt van de stad, maar daarmee ook in de buurt van de Ring toe te voegen. Dat levert kansen op wanneer dat zowel nieuwe als bestaande bewoners en bedrijven tot een ander mobiliteitsgedrag aanzet. Maar het brengt tegelijkertijd ook risico's met zich mee omdat de nabije autosnelweg wel heel erg concurrerend kan zijn voor het OV. Dat laatste is overigens zeker het geval voor een locatie als Rijnenburg dat perifeer gelegen is. Het verdient m.i. aanbeveling om in algemene zin te onderzoeken of en hoe het 'wiel met spaken' concept ten dienste kan worden gesteld aan hubs langs wegencorridors om forenzen en bezoekers per auto vóór de Ring af te vangen en te laten overstappen. Onderdeel van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn dat ook wordt gekeken naar verschillende techniekkeuzes, bijv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekser bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.	verkleurt de functie van de transferia aan de stadsrand naar parkeren op afstand voor voornamelijk bewoners. Wij werken graag mee om deze transitie zo snel mogelijk te realiseren. Uw aanbeveling is ook ons beeld over hoe het Wiel met Spaken zou moeten functioneren. Met het mobiliteitsplan maken we geen definitieve techniekkeuzes. Wel geven we aan waar het gelet op de reizigersaantallen voor de hand ligt om een systeemsprong te maken naar lightrail. Dit is nadrukkelijk onderdeel van vervolgonderzoek, zoals u dat ook benoemd. BRT kan een interessante invulling van delen van het Wiel met Spaken zijn. Zoals hierboven al gemeld komen de door ons gehanteerde uitgangspunten overeen met de actuele inzichten van de genoemde kennisinstituten en hebben wij vooral lokale

	Ad 3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt *Effecten verstedelijking, mobiliteitsgeleidende maatregelen en lokale ontwikkelingen/ingrepen* De eerder in deze reactie gemaakte opmerkingen over de wijze waarop modellen worden gevuld en gepresenteerd worden heel evident waar het gaat om de gevolgen van verstedelijking. In het kader van vooroverleg of procedures rond grote ontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone of het USP heb ik daar vraagtekens bij gezet. Deze vragen zijn nog niet naar volle tevredenheid beantwoord wat mede verband houdt met de inschatting van de effectiviteit van bepaalde mobiliteit geleidende maatregelen of ingrepen in het netwerk. Deze vragen worden alleen maar sterker wanneer richting 2040 weer nieuwe verstedelijking in beeld komt. Gelet op de gevolgen daarvan voor de nationale netwerken zullen de toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is. Ik begrijp dat niet alle effecten van mobiliteitsgeleidende maatregelen, zeker waar die nieuw en innovatief zijn en afhankelijk van draagvlak in de bevolking of de medewerking van het bedrijfsleven vooraf exact kunnen worden bepaald. Maar nu lijkt toch veelal de wens de vader van de gedachte te zijn. Het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met boven genoemde onzekerheden is te prefereren boven het schetsen van één (wens-)beeld. Het gaat in deze reactie te ver om alle lokale voorstellen waar ik aarzelingen bij heb de revue te laten passeren, dus ik wil er als voorbeeld twee uitlichten. Een eerste betreft de gedachte om verkeer dat nu nog van de Europalaan gebruik maakt, o.a. richting Jaarbeurs (nu) en Beurskwartier (straks) gedeeltelijk anders te routeren om de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Dat betekent dat er een grotere hoeveelheid verkeer van andere aansluitingen zoals Nieuwegein op de A12 en Hooggelegen op de A2 gebruik gaat maken. Deze aansluitingen liggen op een	parameters verfijnd. In U Ned werken wij op dit moment aan een gezamenlijk voorstel om de prognosemodellen op elkaar af te stemmen. We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat het met de gepresenteerde aanpak mogelijk is om de gestelde doelen te behalen. De doorrekening is niet geschikt en dus ook niet gebruikt om individuele maatregelen te beoordelen of effecten op specifieke wegen in beeld te brengen. Daarvoor is eerst uitwerking nodig. We geven in het plan ook aan dat in de loop van de tijd op basis van monitoring waarschijnlijk ook adaptief bijgestuurd dient te worden op het behalen van de doelen. Deze maatregel is doorgerekend in het kader van het Mobiliteitsplan. Op basis van deze doorrekening op hoofdlijnen lijkt deze maatregel (als onderdeel van een totaalaanpak) niet tot nieuwe of grotere knelpunten te leiden op de A12, A2 en de nabijgelegen snelwegaansluitingen. Aangezien de maatregel onderdeel is van een groter maatregelpakket, kunnen we niet het effect van de maatregel zelf bepalen. Wel zien we dat er inderdaad een verschuiving optreedt (zie figuur op pagina 160 in het plan). Het netto-effect van alle maatregelen samen (de totale aanpak) is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of daadwerkelijk het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en de aansluiting Papendorp op de A12 zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld, willen we graag samen met u verder onderzoeken. Hiervoor geldt dat hoe effectiever andere maatregelen zijn in het beperken van autoverkeer (in de spits), des te makkelijker wordt het om dit extra verkeer te faciliteren. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de op- en afritten. Voor geheel Zuidwest

	gevoeliger positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Een tweede voorbeeld is de gedachte om knips aan te brengen in onderliggende wegennetten die momenteel deels voor de ontsluiting van het USP zorgdragen en tegelijkertijd grote parkeervoorzieningen aan de rand van dat gebied te realiseren die in rechtstreekse verbinding staan met het hoofdwegennet. Ook de gevolgen daarvan zijn nog onvoldoende bekend met soortgelijke risico's als genoemd bij het eerste voorbeeld. In beide gevallen wordt daarmee ook de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar gebracht. *Te eenzijdig op bewoners en nieuwbouw gericht parkeerbeleid* Het U Ned MIRT-onderzoek laat zien dat het gemeentelijk parkeerbeleid één van de krachtigste instrumenten is om het gebruik van de auto te beperken. Het beleid van de gemeente op dit punt is, met inachtneming van de door mij beschreven problematiek en de voorwaarden voor het ketenconcept, naar mijn mening momenteel nog te behoudend. Aanscherpingen worden vooral gekoppeld aan nieuwbouw van woningen (bijv. in de Merwedekanaalzone). De grootste	zien we dat de automobiliteit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijzekeuze plaats. De bedoeling van maatregelen zoals het weren van doorgaand verkeer in het USP is om de verkeersafwikkeling in het USP zodanig te beheersen dat er geen overbelasting van de aansluitingen op het snelwegennet meer plaatsvindt. Ons inziens wordt het risico van terugslag op het hoofdwegennet verkleind. Datzelfde geldt voor andere maatregelen zoals doseren. We beogen hiermee de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet betrouwbaarder te maken, waardoor er minder risico is op terugslag op het hoofdwegennet. We erkennen dat in nadere analyses met b.v. dynamische modellen beter in beeld kan worden gebracht welke effecten die heeft op de verkeersafwikkeling. Echter zullen hierin ook landelijke en regionale maatregelen moeten worden betrokken om de gevolgen van de verwachte groei van het doorgaande verkeer te beheersen. Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoorgerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-

	bereikbaarheidsproblematiek doet zich echter voor ten gevolge van de onevenwichtige woon-werk balans en het nog relatief hoge autogebruik in beide spitsen vanuit economisch perspectief (forensen, bezoekers, zakelijk verkeer). Ik ben me er van bewust dat dit lastig is omdat hier veel verworven rechten zijn in de vorm van parkeerplaatsen op eigen terrein waar de gemeente geen directe zeggenschap over heeft. Wel wordt de ambitie enigszins gemist om ook hiermee aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. Wil je de autodruk echt verlagen, dan moeten het aantal parkeerplaatsen omlaag en de parkeertarieven omhoog. Met name dat eerste is van wezenlijk belang, want het beschikbaar zijn van parkeerplaatsen bepaalt dat mobilisten de reis aanvaarden en niet elders al overstappen op een beter bij de stad passende vervoerwijze in de verwachting die parkeerplaats te kunnen vinden. Dit is trouwens een vraagstuk dat regionaal opgepakt en afgestemd moet worden, bij U Ned weliswaar op de agenda staat, maar ook daar meer aandacht verdient. *Lokaal gebruik Ring i.r.t. nationale en regionale draaischijffunctie* Eén van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 is een goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt. De realisatie/uitvoering van het project Ring Utrecht is daarbij uitgangspunt. De gemeente gaat er hierbij van uit dat met dit project voldoende ruimte ontstaat om de Ring te kunnen gebruiken voor het naar buiten sturen van tot nu toe intern of gebiedsvreemd verkeer. Daarbij wordt verondersteld dat er op de Ring altijd enige mate van doorstroming zal bestaan. Uit diverse onderzoeken, waar de gemeente Utrecht intensief bij betrokken was, is gebleken dat de doorstroming van het verkeer op en rond de Ring, zeker aan de zuidwestzijde, maar mogelijk ook noordoostzijde van de stad, slecht is en blijft. Tijdens de voorgenomen realisatie van dat project richting 2030 heeft dat te maken met extra hinder door bouwactiviteiten. Na realisatie wordt dat veroorzaakt door de grote ontwikkelingen die in deze gebieden richting 2040 nog plaatsvinden die in het Tracébesluit nog niet waren voorzien. Het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen is ongewenst wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingsfunctie. De kritiek van RWS op dit punt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is niet nieuw. Op de voorganger van het voorliggende plan waren de twee belangrijkste	20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het mijden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van. Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners. Net als voor verkeer dat van buiten naar Utrecht komt en vice versa willen we dat lokaal verkeer zoveel mogelijk via de Ring rijdt om gebiedsvreemd verkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Naar onze verwachting zal net als in de huidige situatie een deel van dit verkeer dat doen en een deel niet. Dit blijkt ook uit onze analyses. Zo is het logisch volgens de routeplanners dat verkeer uit het westen van Leidsche Rijn naar de oostkant van Utrecht via de snelweg rijdt en vv. Maar dit is niet anders dan in de huidige situatie. Een groter effect verwachten we van de inspanningen om verkeer dat van buiten de stad komt te verleiden om zo lang mogelijk op de ring te blijven en via een aansluiting en inprikker het dichtst bij de bestemming te rijden. In onze analyse neemt dit verkeer echter niet of nauwelijks toe tussen 2015 en 2040.

	opmerkingen al min of meer eensluidend. Te weten: het naar buiten drukken van intern autoverkeer naar de Ring toe en het onnodig lang gebruik maken van de Ring. Kom je bijvoorbeeld uit Amersfoort en je wilt naar het centrum van Utrecht dan is de route via A28, A27, A12 en A2 belastender voor de Ring dan het bieden van rechtstreekser toegang tot de stad. Eerder heb ik aangegeven oplossingen te zien die een weg uit deze impasse kunnen bieden. Van belang is verder nog dat de grootste problemen t.g.v. het gemeentelijk beleid zich zullen voordoen tijdens de spitsen. Als er, bijv. in de daluren, ruimte is op de Ring, kan eventueel ook intern verkeer daar gebruik van maken. *Doseren van en naar het Hoofdwegennet* De gemeente stelt in het Mobiliteitsplan 2040 voor om het verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen te doseren om de Ring draaiend te houden. Daar zit al een zekere erkenning in van het feit dat de capaciteit van die Ring wel eens tekort zou kunnen schieten zoals ik in deze reactie heb betoogd. Tegelijkertijd zou dit betekenen dat je de lokale functie van de Ring belangrijker maakt t.o.v. de doorgaande en regionale verdeelfunctie. Door die dosering op de snelwegcorridors wordt namelijk ook veel verkeer getroffen waar het Hoofdwegennet juist een functie voor vervult. Op zich zou een dergelijke maatregel onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dat betekent bijvoorbeeld koppeling aan het tegelijkertijd doseren van de toeritten vanuit de stad, Leidsche Rijn en USP, het invoeren van een restrictiever parkeerbeleid op huidige bestemmingen met een goed vervoersaanbod en aan het bieden van individuele (bijv. fiets), openbare (bijv. HOV), collectieve (bijv. vanpools) en private (bijv. MaaS) alternatieven vanaf die doseerpunten in combinatie met hubs vóór de Ring. <u>Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, zoals voorgesteld in dit Mobiliteitsplan 2040, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden.</u> <u>Dosering van de Ring is nu nog niet meer dan een idee. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of en hoe een dergelijk idee ook in de praktijk haalbaar is. Ik stel vast dat het niet uw bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vind de gedachte interessant genoeg om, zoals gezegd als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, iets om over door te praten.</u>	Wij erkennen dat dit alleen een mogelijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de verwachte, grote groei van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht. En dat dit dan onderdeel moet zijn van een groter pakket aan maatregelen. Het mobiliteitsplan beschrijft wat de bijdrage van de gemeente Utrecht aan dat totaalpakket kan zijn. Dit is in eerste instantie het niet laten groeien van het autoverkeer in, van en naar de stad. Mogelijk kan deze aanpak een grotere impact in de regio krijgen. Daarom brengen we onze inzichten graag in bij de regionale samenwerking. Wij zouden een dergelijke doelstelling van harte ondersteunen.

	Ad 4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor *Corresponderende groeidoelstelling op cordon Ring overwegen* Om te voorkomen dat de groei van de stad en de in het Mobiliteitsplan neergelegde beleidskeuzes leiden tot afwenteling van problemen op het Hoofdwegennet overweeg ik om de groeidoelstelling van de stad binnen de Ring te spiegelen naar een doelstelling op het cordon van de Ring. Ik bedoel daarmee dat wanneer de gemeente er naar streeft om het autogebruik in de stad te stabiliseren het niet onlogisch zou zijn wanneer ik een soortgelijke doelstelling op het cordon van de Ring introduceer. Die zou dan betrekking kunnen hebben op alle autoverkeer dat de snelweg gebruikt om van en naar de stad binnen de Ring te gaan, mogelijk aan te vullen met verkeer dat via het onderliggend wegennet van en naar omliggende gebieden gaat. Vanzelfsprekend zullen beide doelstellingen dan in onderling overleg nog nader verbijzonderd moeten worden naar basisjaar en periodes van het jaar, de week of de dag waarop ze betrekking hebben. Graag verneem ik hoe u tegen zo'n gedachte aankijkt. *Monitoring daadwerkelijke ontwikkeling t.o.v. beleid* Omdat onzekerheden groot zijn en de verschillen van inzicht in hoe het verkeer zich zou kunnen ontwikkelen nog zo uit elkaar lijken te liggen is het goed om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Daarbij moet het m.i. zowel gaan om input (worden de veronderstelde maatregelen ook daadwerkelijk genomen zoals bedoeld), output (wat is het effect van deze maatregelen als onderdeel van het geheel aan ontwikkelingen dat plaatsvindt) en outcome (worden de gestelde doelen ook daadwerkelijk gehaald, bijvoorbeeld waar het de groei van het autoverkeer in de stad en op het cordon van de Ring betreft). Gelet op de implicaties van uw plannen lijkt het goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen waar ik zelf vanuit de positie van RWS in deze reactie een voorzet voor heb gedaan. *Voortzetting constructief overleg tussen gemeente, RWS en in breder verband* RWS hoopt met deze reactie niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid. Ik kan me voorstellen dat dit aanleiding geeft voor een gesprek en sta daar voor open. Ook kan ik me voorstellen een dergelijk gesprek in een wat breder verband met Provincie en ProRail of in het Utrechts	Wij steunen het opzetten van een dergelijk, liefst multimodale monitoring op regionale doelen van harte en gaan hier graag het gesprek over aan. We stellen de gegevens uit de gemeentelijke monitor bij het Mobiliteitsplan hiervoor beschikbaar. Wij zijn u dankbaar voor uw reactie en inhoudelijke suggesties. We onderkennen dat zinvol is om de gesprekken die wij reeds gevoerd hebben in het kader van het Mobiliteitsplan te continueren om beter wederzijds begrip te krijgen voor onderzoek dat reeds is gedaan, dat aanvullende onderzoeken en analyses nodig zijn bij de verdere uitwerking van maatregelen. Hier willen we ons actief voor inzetten. Wij blijven graag meedoen aan deze gesprekken en zien de meerwaarde van een regionale aanpak en een regionale monitoring.

	Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) te laten plaatsvinden. Het zou goed zijn om in die gesprekken voorstellen zoals ik o.a. m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving 'wiel met spaken' en monitoring in deze reactie heb gedaan verder te concretiseren. Bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet zal daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.	
176	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Het wijkplatform Utrecht Noordwest reageert graag op de mobiliteitsplannen van de gemeente. We onderschrijven de reactie van "Het Wiel" op de planen Voor de zekerheid nemen we deze reactie mee in deze e-mail,(zie bijlage) Een wiel is rond Reactie van Burgerplatform en denktank 'Het Wiel' op het Mobiliteitsplan 2040 Utrecht groeit stevig, maar er is geen plaats voor extra autoverkeer en op dit moment ook nauwelijks voor fietsers. Daarom wordt ingezet op ontmoediging van autobezit, upgraden van het fiets- en OV-netwerk en stimuleren van bewegen te voet. Burgerplatform en denktank Het Wiel noemt het bemoedigend dat het gemeentebestuur nu voor het eerst niet meer uitgaat van autonome groei van het autoverkeer. We steunen de ambitie om een mobiliteitssprong én een schaalsprong te realiseren door meer lopen, meer fietsen, meer OV. En dat vraag ook om een stedelijke verdichtingsstrategie waar nabijheid (*de 15-minute city*) een sleutelbegrip is. Maar we hebben zorgen: 1. Noordwesten lijkt een blinde vlek: een Wiel is rond Het noordwesten lijkt een blinde vlek in de mobiliteitsvisie. Het Wiel met spaken moet worden rond gemaakt, zodat actuele en urgente mobiliteitsproblemen worden opgelost. 2. Netwerken moeten elkaar versterken, niet beconcurreren in de ruimte We maken ons zorgen dat de plannen voor de verschillende onvoldoende op elkaar aansluiten netwerken (voetganger, auto, fiets, lokaal OV en HOV) en elkaar nu al in de krappe ruimte beconcurreren, terwijl de stad nog sterk moet groeien. Het is evident dat er steviger keuzes en prioritering moet worden gemaakt.	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie de beantwoording van inspraakreactie 170.

	3. Knelpunten worden van binnen naar buiten niet consequent aangepakt Om de gepresenteerde visie en groei te realiseren is meer ambitie en meer lef nodig dan we nu terugzien in concrete projectvoorstellen voor bijvoorbeeld Westplein, Westelijke Stadsboulevard, de Noordelijke Randweg NRU. We maken ons daar grote zorgen over. Deze drie punten lichten we punt voor punt toe en concretiseren we in een concreet voorstel en een aantal toelichtende artikelen. Die artikelen zijn samenvattingen van het denkwerk van de verschillende bewonersgroepen die elkaar opvallend sterk aanvullen. We gaan graag in gesprek om samen de mobiliteitsvisie met ambitie en lef te realiseren. Ondertekend door de gezamenlijke belangengroepen vereniging in Burgerplatform en denktank 'Het Wiel', Ontwikkelgroep Lombok Centraal Platform West Ronduit Weg Centrum Verkeerswerkgroep Pijlsweerd Overvecht Wijkplatform NoordOost Zuilen Verkeerswerkgroep Ondiep 1. Noordwest lijkt een blinde vlek Noordwest, West en Overvecht (110.000 inwoners) herkent zich zeer in de geschetste problematiek, maar ziet een blinde vlek voor het noordwesten van Utrecht. De investering in mobiliteit op alle fronten blijft achter. Voorgenomen en geplande aanpassingen in de weginfrastructuur laten lang op zich wachten, echte fundamentele verbeteringen liggen niet in het verschiet. Mede omdat de ruimtelijke investeringen ook achterblijven. Zo hebben we een incompleet Wiel en dus onevenwichtige	

	voetganger-, auto-, fiets-, OV-systemen. Nota bene: het noordwesten betreft 50 procent van de stad binnen de ring. Noordwest heeft actuele, urgente mobiliteitsproblemen die veelal in het verleden zijn ontstaan, bijvoorbeeld met het verleggen van de aansluiting op de A2. Er zijn complexe dossiers als de Westelijke Stadsboulevard (WSB), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de herinrichting van het Westplein die impact heeft op Noordwest. Die moeten op korte termijn aangepakt worden om het `Wiel te laten functioneren en de leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen. Een wiel is rond. Kijken we naar de aansluiting voor autoverkeer, en naar de nieuwe plannen voor (hoogwaardig) OV, dan constateren we dat het Wiel niet rond is. Het is gebroken en er missen spaken. Daardoor zijn verbeteringen in centrumgebied niet mogelijk (Zie verkeersstudie Noordwest), en kun je je ambities dus niet realiseren. Wetende dat met binnenstedelijke uitbreiding zal de druk alleen maar toenemen… *Als het Wiel consequent niet wordt rondgemaakt in het noordwesten, dan blijven de problemen bestaan. Maar erger: Verdere stedelijke ontwikkeling is dan minder goed mogelijk, en dat heeft uiteindelijk negatieve consequenties voor de kwaliteit van bijvoorbeeld Overvecht en Zuilen met een risico af te glijden. Zie toelichting 1: Het gebroken Wiel in het noordwesten* 2. Meer samenhang tussen de netwerken We maken ons grote zorgen over de samenhang tussen de schillen (van binnen naar buiten), en verschillende systemen (auto, OV, fiets, voetganger) die over elkaar heen liggen. • Er lijkt onvoldoende ruimte om alle netwerken over elkaar heen te leggen. In de plaatjes worden ze steeds losgetrokken, maar uiteindelijk gaat het over dezelfde ruimte. Met name de hoofdaders raken overvol met autoverkeer, hoogwaardig OV, fietsers en lokaal verkeer. Hoe kun je én de doorstroom verhogen, en veilige oversteekplaatsen over diezelfde weg realiseren? We vragen verdere detaillering om de haalbaarheid aan te tonen. *Voorbeeld. De WSB wordt (grotendeels) aangelegd met 2x1 rijstrook. De stops van de bussen regelt als het ware de dosering van het autoverkeer omdat auto's moeten wachten achter de bus als deze passagiers in- en uit laat stappen. Maar deze dosering*	

	geldt óók voor een HOV verbinding zolang er niet een vrijliggende busbaan is. Die dosering belemmert de snelheid en reistijd van de HOV. Voor échte HOV heb je een vrijliggende busbaan nodig. • Het terugdringen van autoverkeer door compartimentering de stad in en uit via de spaken van het Wiel heeft onverminderd prioriteit om binnenstedelijke capaciteit vrij te maken voor de fiets en OV (1). <u>We missen concrete voorstellen</u>, want alleen knippen op de Catharijnesingel en Ledig Erf is onvoldoende om dit doel te bereiken. Wij stellen voor om de hele buitenkant van de singelring als fietsstraat in te richten, met uitzondering van het stuk Paardenveld-Hoog Catharijne (noordelijke entree van de parkeergarage onder het Vredenburg). *Voorbeeld. We vinden dat de gemeente met betrekking tot de herinrichting van het Westplein (Zone A) op twee gedachten blijft hinken. Om bovengronds hogere kwaliteit en veilige oversteek van voetgangers en fietsers te krijgen conform de uitgangspunten van Zone A is een maximum aantal van 6.000 – 8.000 motorvoertuigen per etmaal de grens, en géén ongelijkvloerse kruising. Die zou juist meer verkeer genereren. Zie ook Toelichting x: Westplein* • We zien de intentie om fietsverkeer andere routes te laten nemen, maar er is vervolgens weinig concreetheid hoe het doorgaand fietsverkeer (op een natuurlijke wijze) geremd gaat worden om niet (meer) dwars door het oude centrum te fietsen. Is die ambitie realistisch? Met name omdat de assen door de Voorstraat, Bilstraat, Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat juist extra aantrekkelijk zijn gemaakt voor fietsers. • Kun je van één fietsnetwerk uitgaan, gegeven het feit dat dit al lang geen homogene groep meer is? De snelheidsverschillen variëren tussen stapvoets en 25 km/h of meer. We maken ons grote zorgen over de veiligheid. <u>We vragen verdere detaillering van het fietsnetwerk, een analyse van de benodigde vrije ruimte en de impact op de andere netwerken</u>. • In aanvulling daarop: waar snelfietsroutes aansluiten of samengaan met routes voor langzaam fietsverkeer zijn potentieel gevaarlijk, tenzij juist ingepast. Hier vragen we aandacht voor. • Het voetgangersnetwerk komt onvoldoende in beeld. Met name <u>tussen</u> de A-gebieden en rondom de OV knooppunten. Voldoende ruimte en veilige oversteken zijn randvoorwaardelijk om voetgangersverkeer te stimuleren. De huidige onveiligheid voor voetgangers aan centrumzijde van Utrecht CS laat de	

	urgentie hiervan zien. <u>We zien graag een meer gedetailleerde uitwerking van het voetgangersnetwerk voor de diverse zones, en de onderlinge aansluitingen.</u> *Naast het Wiel met spaken en het OV-wiel zijn er ook recreatieve wandel- en sportpaden nodig. Bijvoorbeeld door het aaneenrijgen van groenparken. Dit zijn niet altijd rechte snelle lijnen. Recreatieve lijnen gaan ook om de beleving tijdens de route. Dit is nog onvoldoende in kaart gebracht.* De knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken Bovenstaande punten van zorg kunnen we concreter maken voor de verschillende delen van de stad. We denken dan van binnen naar buiten, zonder het totaalplaatje uit het oog te verliezen. Het oude centrum Het oude centrum van de stad (binnen de singel) moet een grote aantrekkingskracht houden voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. Bereikbaarheid voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet voldoende blijven. Een suggestie van bewoners van het centrum is om het centrum in zijn geheel tot 'woonerf' te bestempelen. We staan achter deze suggestie. 2. De grote en vooral tijdens de spits problematische fietsstromen dwars door het historische stadscentrum moeten worden vermeden; mede door de toenemende complexiteit van fietsverkeer (e-fietsen, snelfietsen, bakfietsen). We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid om fietsverkeer om het centrum te leiden. Die plannen moeten beter uitgewerkt worden. En wat is plan B? 3. Ook het doorgaande OV zorgt voor knelpunten en wordt in onze ogen niet voldoende consequent 'om' de historische binnenstad heen geleid. Ook hier zo het Wiel uit als uitgangspunt kunnen dienen. Doorgaande OV-verbindingen alleen nog via de spaken en de buitenring. Als Utrecht werkelijk een metropool wil zijn, waarom dan toch geen hoogwaardige tramverbinding op de huidige busbaan door het centrum heen? 4. Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen, die er technisch en economisch allang zijn? Maar ook: Hoe gaan we om met pakketbezorging aan huis. Moeten we niet inzetten op lokale afhaalpunten en alleen diegenen die moeilijk ter been zijn bezorgen?	

	Voorbeeld. Het centrumgebied rond de Weerdsluis is een monumentaal stadsgezicht dat het verdient zich te ontwikkelen tot de Poort van Noord. Een voetgangersgebied pur sang dat een relatie heeft met de Oudenoord, Kaatstraat en Votulast-as. Maar waar ook fietsers 'om de noord' worden ingepland. Hoe werken die netwerken samen? Zie ook Toelichting X: Noordelijk Poortgebied Wijken in het nieuwe centrum (A-Zone) De oudere 19de eeuwse woonwijken (zoals Lombok, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wittevrouwen), die als een ring om de historische binnenstad liggen, worden onderdeel van het centrumgebied en flinke delen zijn als Zone A aangemerkt. Dat biedt geweldige kansen voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. De doorgaande verbindingen voor auto, OV en fiets zetten de principes van Zone A onder druk. Doorgaand autoverkeer moet verder teruggedrongen worden. Doorgaand fietsverkeer en (hoogwaardig) OV-assen moeten met neer zorg worden aangewezen, ingepast en uitgevoerd. 2. Hier liggen grote uitdagingen, waarvoor door bewonersgroepen in samenspraak met de gemeente al verschillende plannen zijn uitgewerkt, en soms ook al in de gemeente plannen zijn opgenomen. Maar de uitvoering blijft achterwege, omdat alles met alles samenhangt. Wij onderschrijven dat en pleiten er dan ook voor om elke ingrijpende maatregelen hier, zoals een knip op de Monicabrug of het knijpen van verkeer op het Westplein, samen te laten gaan met aanpassingen in de weginfrastructuur op plekken waar de verkeersintensiteit dan kan toenemen, zoals op de WSB. Ons principe blijft: geen waterbedeffect! 3. We missen daarom concrete ideeën om bewoners van deze bestaande wijken te verleiden naar ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven en wellicht financiële prikkels? 4. We missen ook een duidelijke visie van de gemeente om de toegenomen autoverkeersdruk in Noordwest als gevolg van eerdere ingrepen (loskoppelen van een volwaardige op- en afrit naar/van de A2 bij de Douwe Egberts) structureel op te lossen. Zeker gezien de voorgenomen maatregelen in de A-zone en de uitlegwijken met de verwachte autoverkeersdruk op de bestaande weginfrastructuur. We missen daar een extra spaak. Een metropool kan niet zonder die spaak, zeker niet als de gemeente ook kijkt naar herontwikkeling van	

	een deel van de Lage Weide. We doen suggesties voor oplossing in een bijlage bij deze reactie. Uitlegwijken/aanpalende stadscentra (B-Zone) Om de stad liggen stedelijke gebieden met eigen centra die middels OV verbonden zijn met elkaar en met de stad. In de vervoersmix kent de auto een groter aandeel dan in Zone A. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. De aansluiting op (hoogwaardig) OV via de spaken, maar ook voor onderlinge bereikbaarheid van Overvecht, Zuilen en Oog in Al via het Wiel, is nu onvoldoende in de visie opgenomen. We vragen dat verder uit te werken. 2. De WSB speelt een cruciale rol in het afwikkelen van de verkeersstromen in Noordwest. Met het voorgenomen profiel, de inrichting van de Thomas à Kempisweg als plantsoen, zonder aanvullende maatregelen in zowel Zuilen, Overvecht als Kanaleneiland-Noord, verwachten wij daar een verkeersinfarct met ernstige verslechtering van het leefklimaat. Wij adviseren de gemeente spoed te zetten aan het uitbreiden van de capaciteit op de NRU als noordelijk ventiel (met of zonder verlaagde ligging en ongelijkvoers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel in Noordwest. 3. Bij de inrichting van de WSB zien wij nog onvoldoende hoe de verschillende modaliteiten naast elkaar kunnen bestaan. Er is naast ruimte voor de auto (één baan in beide richtingen, ruimte nodig voor OV én fietsverkeer (zowel snel- als langzaam fietsverkeer). Ook hulpverleners moeten gebruik kunnen maken van deze cruciale verbinding (wellicht via de aan te leggen OV-baan). Leidsche Rijn en toekomstige stadswijken Een groot deel van de verkeersproblematiek in Noordwest is een direct gevolg van de bouw van Leidsche Rijn. de noordwestelijke spaak is uit het Wiel gehaald, zonder te zorgen voor een voldoende functionerend alternatief. Daarnaast leveren de 70.000 inwoners grote extra verkeersstromen op van en naar de oude stad. Die lopen door Noordwest en West, met name door en langs Oog in Al, Welgelegen, Schepenbuurt, Zuilen, Lombok. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan, mede in relatie tot stedelijke ontwikkeling: 1. De verdere ontwikkeling van omliggende en toekomstige stadswijken zal leiden tot extra verkeersdrukte. Zowel auto , OV als fiets. Die extra verkeerdruk kan	

	Noordwest alleen opvangen als er geïnvesteerd wordt in infrastructuur in ons deel van de stad. 2. De stedelijke uitbreidingen aan de zuid- en zuidwestkant gaan gepaard met uitgebreide OV plannen en investeringen. Maar we missen de aansluiting op de OV-infrastructuur van Noordwest via het Wiel. *Voorbeeld: Het huidige ontwerp van de WSB op dit moment mist een 'OV-corridor'. Over de OV-as van station Overvecht kan ik een buslijn (HOV) van Overvecht naar Zuilen door naar Leidsche Rijn station lopen. Dat is de enige mogelijkheid is om west aan noordoost te verbinden.* Knelpunten en voorstellen in detail Tenslotte gaan we in op de maatregelen voor de korte en lange termijn, zoals de gemeenteplannen voorzien en waar wij het anders zien en net een stapje verder willen zetten. De ambitieuze plannen voor de stad van de toekomst met de noodzakelijke schaalsprong, moeten niet de korte termijnverbeteringen in het mobiliteitssysteem gaan overschaduwen. Hierbij roepen we de gemeente dan ook op prioriteit te geven aan stappen met betrekking tot het realiseren van de beoogde kwaliteitsslag aan de westkant van de stad.	
177	Bij deze wil graag als privé - persoon reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik reageer, omdat ik veel in de stad fiets, en de drukke route langs het Vredenburg nogal eens ontwijk. Met name over de plannen voor de bruggen over het Merwedekanaal wil ik mijn visie geven. Ik pleit voor aanpassingen aan de bestaande bruggen, en niet om nieuwe bruggen te bouwen. Daar zijn een aantal redenen voor : 1. De nieuwe bruggen bedreigen het woongenot nogal ernstig voor de bewoners van Rivierenwijk en woonbootbewoners en het kost de nodige woonplekken op het water. De bruggen doorkruisen de mooie groenstrook aan het Merwedeplantsoen. De aanlanding van de bruggen stoort het woongenot van Rivierwijkers en woonbootbewoners ook, omdat er het nodige verkeer over zal gaan. Ook scooters ? Dat zou helemaal vervelend zijn.	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording.

	2. De vele roeiers in Utrecht krijgen nog meer obstakels op hun vaarweg, terwijl ze nu al klagen over de beperkte ruimte om goed te roeien. 3. De varende schepen in de historische haven kunnen nog moeilijker de stad in en uit komen. Ook zij hebben al genoeg klachten over de mogelijkheden uit te varen i.v.m. bruggen en de sluis. 4. De Rivierwijkers zijn terecht bang dat er geparkeerd gaat worden in hun wijk door bewoners van de autoluwe Merwedekanaalzone, als er veel bruggen gebouwd gaan worden. 5.Hoe meer bruggen, hoe meer knelpunten in de aansluiting op de wegen naar de Binnenstad. 6. Ik pleit ervoor om niet het maximaal aantal van 12.000 woningen te bouwen, omdat de druk op die kant van de stad te groot wordt. 7. Er komen inderdaad toch wel veel mensen erbij in vergelijking met de huidige situatie. Dus ik kan me slechts op 1 plek een extra fiets/voetbrug voorstellen : de brug die aansluit op de Waalstraat. Als nadeel heeft die plek ,dat die niet in het midden tussen de bestaande bruggen ligt. Hij sluit echter wel perfect aan op de route naar Hoograven en de Binnenstad, en daar willen de meeste mensen toch naar toe. Graag krijg ik reactie van u op mijn visie. Op welke termijn kan ik die verwachten ?	
178	Wij zijn Utrecht Noord Oost. We zijn een wijk met veel verschillen. Wij willen een inclusieve wijk zijn. We willen graag meer culturen in onze buurt, niet per se meer mensen. Stedelijke verdichting willen we niet. En dat hoeft ook niet. Maar als er toch gebouwd wordt dan willen we dat van alle kanten bekijken. Stedelijke verdichting, de vraag of dit mogelijk is. Mensen gaan op een relatief kleine plek wonen, werken en recreëren. Het is de vraag of mensen dat werkelijk wel willen, in zo'n beperkte omgeving alles doen. Daarbij is het ook wel heel ambitieus. Er zullen wel werkgevers bereid zijn om te verhuizen, maar in de regel is het heel erg moeilijk om werk te vinden en al helemaal in de directe omgeving. In de plannen staat dat de projectontwikkelaars een grote rol (lees: macht) krijgen in de ontwikkeling van de omgeving (het inrichten van de openbare ruimtes). De	

	ervaring bij de Gaard heeft geleerd dat daar of heel goed toezicht op gehouden dient te worden of meegekeken dient te worden door de Gemeente. In de regel hebben de projectontwikkelaars hele andere prioriteiten en zo gaan de plannen een eigen leven leiden De leefbaarheid van de bewoners wordt secundair en komt in het geding. Zelfs als er randvoorwaarden en afspraken worden gemaakt, houdt men zich daar vaak niet aan en is het heel moeilijk om deze nageleefd te krijgen. Om de leefbaarheid van de wijken in de gaten te houden moet de Gemeente deze taak niet uit handen geven! We zijn een wijk met veel verschillen. Laten we er twee buurten uitlichten: Wittevrouwen is een dichtbebouwde buurt. Veel voetpaden zijn niet toegankelijk omdat ze vol staan met fietsen. Moeders en vaders met kinderwagens en ouderen met rollators moeten daarom over de weg, wat niet veilig is. Wij zijn daarom voor het plan om het autoverbruik in de wijk te verminderen. Daardoor komen er parkeerplekken vrij die gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom. Door het planten van meer bomen wordt de leefomgeving beter en daalt de temperatuur in de wijk in de zomer. Dat is ook wat de groenambassadeurs van het Wijkplatform NO willen. Tuindorp, een buurt met veel ruimte. Die ruimte willen we graag houden. We kunnen ons best voorstellen dat daar met jaloerse blik naar gekeken wordt. We houden van auto's, velen zijn daar ook afhankelijk van en respect voor jullie pogingen het autogebruik te veranderen maar we verwachten niet dat daar veel verandering in zal komen. Zoals gezegd we houden van auto's, maar we houden ook van fietsen. We steunen dan ook van harte het plan om meer met en voor de fiets te doen. We zien echter dat in de plannen de auto's er bekaaid vanaf komen. Hoewel de meningen verdeeld zijn: hier mag best meer aandacht (geld) aan worden besteed. Te veel ligt dus naar onze mening de aandacht op reductie autoverkeer maar nogmaals, voor grote delen van onze wijk is dat niet nodig. Tegelijk weten we dat de hoeveelheid auto's voor anderen een probleem (kan) vormen. Door onze wijk loopt de Kardinaal de Jong weg (KdJw), een onderdeel van de binnenring van Utrecht. Deze wordt op termijn omgevormd tot stadsboulevard. Het is leuk bedacht maar het blijft een mooi woord voor een verschrikkelijke autobaan. Zoals de weg onze buurt fysiek scheidt, zo scheidt het ook onze mening hierover: de diversiteit maakt het lastig om een eenduidige visie neer te leggen. Zo vindt de één:	De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en stelt hieraan altijd eisen, ook al is er een private partij die aanpassingen uitvoert in de openbare ruimte.

	In de plannen wordt gesuggereerd dat een éénbaansweg (met behoud van 2-richtingsverkeer) mogelijk is maar wij twijfelen daar sterk aan. Er zijn immers al zoveel plannen voor meer woningen (Winklerlaan , Tuindorp-Oost, Voordorp, bij het kinderdagverblijf, hoek KdJw en er zijn ook plannen voor een nieuw winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat, zijstraat van de KdJw). Is er rekening gehouden met de toename van het aantal bewoners en bezoekers van de wijk? Zijn er hier wel berekeningen voor gemaakt? In het plan wordt de frequentie van het thuiswerken door de Corona situatie als uitgangspunt genomen. Dat is niet reëel. We gaan na deze crises ervan uit dat mensen ongeveer 2 dagen in de week thuis gaan werken maar niet meer dan dat. Veel mensen vinden het thuiswerken zeker geen ideale situatie. Voor corona stond de KdJw vast tijdens de spits. Nu is het minder druk, maar er gaan nog steeds veel mensen met de auto naar het werk, ondanks dat het sterk wordt afgeraden en zodra de corona beperkingen voorbij zijn zal de drukte weer toenemen. Daarnaast zijn er meer auto's verkocht door corona, dus zal het verkeer weer toenemen. Is er onderzocht hoe de uitstoot van uitlaatgassen verbetert als er straks files ontstaan door de versmalling? Nogmaals we twijfelen aan zo'n éénbaansweg en zien de bestaande tweebaansweg dan ook liever ter plaatse onder de grond. Zo vindt de ander: Laten we de plannen steunen. Al het geld dat de gemeente bij elkaar kan krijgen moet in de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) gestopt worden om daar een voor iedereen aanvaardbare oplossing te realiseren. Het geplande geld voor de ombouw van de KdJw is al naar de NRU gegaan, dus verdiepen van de KdJw vinden we niet realistisch, overigens alleen maar zinvol als meer dan 60% autoverkeer doorgaand verkeer zou zijn, maar helaas is dat naar schatting maar een kwart (behalve bij grote filevorming op de NRU, maar dat gaan we dus eerst oplossen). Wat het plan duur maakt is dat onder de rijbaan het nieuwe hoofdriool van heel Utrecht-Oost naar de rioolwaterzuivering in Overvecht ligt. Er wordt een kans gezien bij het bouwen van het nieuwe winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat. Als daar een parkeergarage komt, dan kunnen bewoners van de wijk Wittevrouwen hun auto daar parkeren en op de fiets verder naar hun huis in de wijk gaan. Daardoor komen er meer parkeerplekken	Ja, hiermee wordt rekening gehouden in berekening. We constateren wel dat deze toename in verhouding tot andere wijken beperkt is. In de berekeningen is daarom uitgegaan met gemiddeld 1 dag per week meer thuiswerken dan voor Corona, en dan alleen voor kantoorachtige werkgelegenheid. De totale aanpak in het Mobiliteitsplan zorgt voor een zodanige reductie van het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg dat versmalling tot 1 rijstrook per richting mogelijk moet zijn, vooral bedoeld voor verkeer naar de omliggende wijken. Een ondergrondse variant zou alleen maar meer doorgaand verkeer aantrekken. De totale aanpak in het Mobiliteitsplan zorgt voor een zodanige reductie van het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg dat versmalling tot 1 rijstrook per richting mogelijk moet zijn, vooral

	vrij, die weer gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom. Hoe dan ook: We maken ons zorgen over sluipverkeer als de boulevard in die vorm doorgang vindt. Nu al is het Oost West sluipverkeer de oorzaak van de problemen in de Koekoekstraat bv. We willen dat er rekening gehouden wordt met de vele scholen, winkelcentra en zorginstellingen in de wijk en de risico's die het voor de gebruikers van deze locaties meebrengen. We constateren dat er een forse toename van pakketbezorgers is in alle wijken en de voorspelling is dat een groot deel van de mensen online blijft bestellen. De pakketbezorgers ervaren nu al agressie van automobilisten, met het sluipverkeer wat er gaat ontstaan zal dit alleen maar erger worden. Vracht bakfietsen: Graag! Hoe minder zware vervoermiddelen hoe beter. In dit verband: om de pakketbezorging/het goederenvervoer in de wijk te verminderen zou het zou goed zijn als er meer servicepunten in de wijken komen waar mensen hun pakketje kunnen ophalen. Bezorging in de wijk wordt dan alleen nog maar gedaan met kleinere busjes voor mensen die slecht ter been zijn of voor spullen die te groot of te zwaar zijn voor het servicepunt. Vaak worden de juiste effecten pas bereikt in het juiste detail van de uitvoering van de maatregelen. We willen de vormgeving van de hoofdfietsroutes dan ook door de wijk wat beter uitgewerkt zien en dat geldt niet alleen hiervoor. Wat betreft het verminderen van het thuiswerken na Corona: door minder gebruik te maken van de spitstijden zal het verkeer in de wijk en op de snelwegen verminderen. Dat moet gestimuleerd en ondersteund worden door de werkgevers (zoals het UMC, de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en het RIVM). We vragen de gemeente daarin een rol te nemen. Voorzichtig zeggen we dat we een tram in onze buurt in de toekomst niet nodig vinden. Aandachtspunt hoort te zijn dat het OV niet altijd makkelijk lopend bereikbaar is. Vervoer over water wordt niet genoemd: waarom geen boot taxi of lijndiensten over het water?	bedoeld voor verkeer naar de omliggende wijken. Een ondergrondse variant zou alleen maar meer doorgaand verkeer aantrekken. Met behulp van dynamisch verkeersmanagement (o.a. doseren) voorkomen we sluipverkeer. Dit is onderdeel van de aanpak voor slimme, duurzame logistiek, maar moet nog wel verder uitgewerkt worden met de logistiek sector. Uitwerking vindt in uitvoeringsprogramma's plaats. Dit is onderdeel van onze aanpak. Vervoer over water is binnenstedelijk in de Utrechtse situatie niet interessant omdat dit niet snel genoeg kan zijn. Het is dus geen alternatief voor fiets, OV of auto. Voor vrachtvervoer wel, omdat dit minder tijdgevoelig is. Tangentiele verbindingen zullen veelal via het OV-Wiel gaan plaatsvinden. Daarnaast blijven er via het Basisnet ook verbindingen tussen wijken bestaan. Zie de beantwoording van die betreffende inspraakreacties.

	De opheffing van lijn 10/20 is een doorn in ons oog, de ringlijn wordt node gemist en dus graag weer een ringlijn voor het OV. Graag aandacht voor de probleemgebieden in onze wijk: Blauwkapelse weg, de inprikker van NoordOost, let op het comité, zij reageren separaat op de plannen. De Gaard, i.v.m. omdraaien rijroute. Koekoekstraat, let op het comité, zij reageren separaat op de plannen. Weerdsingel OZ, we adviseren de gemeente het plaveisel niet te wijzigen, conform de wens van de bewoners, maar de straat wel als fietsstraat te verheffen en de auto's in beide richtingen te gast te laten zijn. Toevoegingen (punten die vermeldenswaardig zijn, maar niet geaccordeerd konden worden door het voltallig platform, i.v.m. het geven van een tijdige reactie) : Graag nieuwe berekeningen maken of verstrekken van de verwachte verhoogde verkeersdrukte door de diverse nieuwe bebouwingen van de KdJw. En graag een nieuwe indicatie geven van de milieudruk (die verhoogd wordt, dan wel verlaagd wordt (i.v.m. het verwachte grotere aandeel elektrische auto's).	Milieuberekeningen zijn in het kader van het Mobiliteitsplan niet gemaakt. Er is een grote onzekerheid over het aandeel elektrische auto's in 2040. In de figuur op pagina 160 in het mobiliteitsplan is aangegeven dat het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg in 2040 lager zal zijn dan in 2015. Indien de gemeente een project start om de Kardinaal de Jongweg te transformeren naar Stadsboulevard, dan zullen via dat project nauwkeurige berekeningen worden gemaakt.
179	Ik kan het geheel van uw voorstellen niet overzien, maar de geest van duurzaamheid, en de wens vooral voetgangers en fietsers ruim baan te geven, spreken mij aan. Geïnspireerd door het boek *Het recht van de snelste*, en door mijn man die altijd zegt "Je kun overal gaan maar nergens staan", doe ik wat aanvullende voorstellen om de leefbaarheid te vergroten. Wij wonen in Tuindorp, dus de adviezen gaan vooral over die wijk, maar gelden wellicht voor alle vooroorlogse wijken in iedere stad, wijken die niet berekend zijn op de hedendaagse automobiliteit. In een boek over de geschiedenis van Tuindorp lazen wij zelfs dat de ontwerpers van de wijk destijds verklaarden dat het parkeren van auto's hier uitdrukkelijk niet de bedoeling was. De huidige situatie is dat er in veel straten op het trottoir wordt geparkeerd, dat er tot vlak op een hoek wordt geparkeerd, en dat de auto's steeds hoger, breder en langer worden. Het straatbeeld wordt bijna overal volkomen gedomineerd door auto's. Hier en daar geldt dat zelfs voor het Tuinbeeld. Tuindorp is zijn naam niet meer waard.	

	Deze toestand gaat ten koste van de begaanbaarheid van trottoirs, ten koste van veiligheid, kortom ten koste van leefbaarheid. De buitenruimte is grotendeels opgeofferd aan de drang om snel ergens anders te zijn. Dit laatste wordt op deze manier ook het enige wat je nog wilt zodra je je huis verlaat. Daarom volgt hier een aantal wensen c.q. adviezen in aanvulling op uw plannen. 1. Stel duidelijke en strenge beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen: wees zuinig op mooie plekjes en voorkom (met paaltjes of wat dan ook) dat daar geparkeerd wordt, bijv. langs het Willem de Zwijgerplantsoen, en op de kop van het plantsoen aan de Adolf Mayerlaan, langs de waterkant van de Sprenger- en Fuchslaan. Elders bijv. langs het Wilhelminapark op de Koningslaan. Koester het openbare groen, zodat je niet langs auto's hoeft te wurmen om er te komen. En zodat het aanwezige groen onbelemmerd zichtbaar is. * Om het parkeren op de stoep te voorkomen: in straten waar dat gebeurt, zou het parkeren tot één kant van de straat beperkt moeten blijven. * Geef slechts één parkeervergunning per adres af. Bewoners van Tuindorp zitten qua OV op eerste rang. Er is Greenwheels, er is SnappCar enz. * Auto's worden steeds hoger en breder. Dit leidt tot onveilige situaties, want je kunt er niet meer overheen kijken en ze domineren het straatbeeld veel te veel. Mijn voorstel: geef geen parkeervergunning meer af (in bepaalde wijken, waar auto's op de openbare weg geparkeerd staan) voor auto's boven een bepaalde hoogte en breedte. * Toen ik dit laatste punt inbracht op de inspraakavond van 18 januari, kwamen er twee reacties waaruit bleek dat een toelichting nodig is: > Het gaat me niet om de rijstijl. Wellicht wordt er in die grote bakken heel rustig en oplettend gereden. Het gaat puur om het feit dat ze er staan. Dit doet al veel met de wijk: je kunt er niet overheen kijken, wat niet alleen akelig is maar het vergroot ook de onveiligheid. (Ik moest onlangs ineens keihard remmen voor een meisje dat	In het mobiliteitsplan is aangegeven dat we streven naar een reductie van het parkeerareaal in woonstraten van 0,5-1% per jaar. In overleg met bewoners kijken we dan wat mogelijk is. In de parkeervisie en onderliggende nota's heeft de gemeente hiervoor spelregels vastgelegd. Het aantal vergunningen per woning kan worden beperkt indien de parkeersituatie daarvoor aanleiding geeft. Deze suggestie lijkt ons juridisch niet uitvoerbaar.

	tussen twee "bakbeesten" door ineens de straat op schoot, we konden elkaar niet eerder zien). Ze nemen exorbitant veel ruimte in. > Een stadsgenoot vond het een goed idee van mij, maar wilde het ombuigen, namelijk naar het voorstel dat grotere, zwaardere auto's meer parkeergeld zouden moeten betalen. Dat lijkt mij geen goed idee. Betalen voor omvang en/of gewicht wordt al via wegenbelasting geregeld, en het zou de eigenaar van zo'n grote auto des te meer het gevoel kunnen geven"ik betaal er dik voor dus... mag ik hier ook staan met mijn dikke bak". Zo'n regeling zou de ongelijkheid vergroten. * Zorg dat er niet binnen 5 meter van een hoek geparkeerd kan worden, of ga actief handhaven op die verkeersregel. Dat kan geld opleveren! * Elektrische auto's zijn in zekere zin een stap voorwaarts, maar geven de gebruikers het idee dat ze goed bezig zijn, en dat kan leiden tot compensatiegedrag. Als mensen "groen" willen rijden, laat hun elektrische auto dan ook zo klein mogelijk zijn. Ik heb hier geen concreet voorstel voor, maar erger me wel aan deze gesubsidieerde doekjes voor het bloeden, die verworden tot een soort statussymbool. * Zorg dat een tuin een tuin blijft. Omheiningen mogen niet te hoog zijn, en dat is prima; maar als het om het mooi gaat, valt er meer winst te behalen door voortuinen autovrij te houden. Tuindorp is niet alleen maar een Achtertuindorp! Ik hoop dat u deze aanbevelingen kunt en wilt meenemen in uw plannen!	Dank u voor deze suggestie. Hiervoor is een omgevingsvergunning nodig.
180	Hierbij tegen ik bezwaar aan tegen de huidige plannen die betrekking hebben op de herinrichting en autoluw maken van de omgeving Ledig Erf. Enige weken geleden ontvingen wij een flyer van de gemeente waarin de herinrichtingsplannen en het autoluw maken van dit gebied werden gepresenteerd. Uit de informatie blijkt dat géén rekening is/wordt gehouden met de gevolgen van deze plannen voor de leefbaarheid en veiligheid op de route Briljantlaan – W.A. Vultostraat – Constant Erzeijstraat. In geen van de varianten wordt gesproken over de werkelijke gevolgen m.b.t. verkeersdruk. De genoemde percentages zeggen de mensen niet zo veel.	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort. Zie ook de beantwoording op inspraakreactie 27.

	Graag breng ik in herinnering dat eind jaren ‘90 deze discussie ook al speelde. Ook toen al (en nu nog steeds) maken gemiddeld meer dan 10.000 voertuigen (auto’s en vrachtverkeer, bussen, hulpdiensten) per dag gebruik van de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat (gemeten over een periode van 12 uur!). Eveneens toen (en nu nog steeds) worden de wettelijke uitstootnormen overschreden door uitlaatgassen (stoffen als stikstofdioxide, stikstofoxiden, koolmonoxide, zwarte rook, benzeen, zwaveloxiden, ozon en VOS), zoals gemeten door het meetstation in de C. Erzeijstraat. Blijkbaar spelen hier andere belangen dan de gezondheid en veiligheid van bewoners. In de flyer wordt gesproken over 6 mogelijke varianten voor de (her)inrichting van het verkeer omgeving Ledig Erf. Hierbij kan de toename zelfs oplopen tot 40% (dus 4000 voertuigen per etmaal extra!) meer verkeer op de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat. Met daarbij de vraag of het afsluiten van de Jutfaseweg, zoals summier vermeld op de flyer bij variant 1 (geldend voor alle varianten; “auto’s niet meer mogen afslaan van de Jutfaseweg naar de Vondellaan en andersom”), überhaupt is meegenomen bij deze voorspelde toename van verkeersdrukte op de route Briljantlaan – C.Erzeijstraat. Reeds in 1998 was berekend dat afsluiting van de Jutfaseweg voor een forse toename van verkeer zou zorgen op o.a. de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat. Het blijft overigens vreemd dat de Jutfaseweg niet gezien wordt als in- en uitvalsroute terwijl daar significant minder mensen wonen dan langs het traject Briljantlaan – C. Erzeijstraat. In zijn algemeenheid zijn wij van mening dat de plannen tekortschieten en dat niet alleen naar de omgeving Ledig Erf wordt gekeken maar ook naar de omliggende / aangrenzende wijken. Wij willen graag dat ook voor de route Briljantlaan-Vultostraat-Erzeijstraat een plan wordt gemaakt voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. En dat dit plan verbonden wordt aan de plannen voor de Zuidpoort. Daarnaast zijn er ook plannen voor een knip op de Catharijnesingel. Het lijkt ons raadzaam ook daarvan eerst de effecten af te wachten voordat de varianten voor de omgeving Ledig Erf in gang worden gezet. Graag geven wij u nog een idee mee. Nog beter zou het zijn een mobiliteitsplan te ontwikkelen waarbij toegang tot de gehele stad voor niet-bewoners wordt gereguleerd, bijvoorbeeld door de ouderwetse term “tolsysteem” op moderne	De Jutpaseweg wordt afgesloten voor autoverkeer vanaf de Vondellaan en Baden Powellweg om een nieuwe sluipverkeerroute te voorkomen. De Jutpaseweg krijgt in de plannen een veel grotere rol als hoofdfietsroute. Alle varianten in de Zuidpoort studie zijn als totaalpakket doorgerekend, ook de voorkeursvariant. In de voorkeursvariant is er géén sprake van en toename van autoverkeer op de C. Erzijstraat en Vultostraat. Indien een dergelijk systeem (actuele werktitel is Betalen naar Gebruik) wettelijk mogelijk wordt, dan zal naar verwachting dit onderscheid niet mogelijk zijn.

	(elektronische) wijze in te voeren. Bewoners van de stad zijn daar van vrijgesteld. Op dezelfde wijze als nu met te oude dieselvoertuigen gebeurt kan op een simpele en doeltreffende wijze de totale verkeerdrukte van auto verkeer hiermee worden afgeremd. Met de moderne communicatiemiddelen kan nu ook overal in het land een parkeerplaats worden gereserveerd. Ons idee is dit door te trekken naar een elektronisch “toegangsbewijs voor de stad” indien men per auto naar de stad wil komen. Zulks tegen een tarief vergelijkbaar met de parkeertarieven van de grote steden. Destijds hadden wij met vele bewoners de “Actiegroep Vultostraat Veilig” in het leven geroepen. Indien de huidige varianten niet verder worden uitgewerkt waarbij ook de leefbaarheid van de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat wordt meegenomen zien wij ons genoodzaakt deze actiegroep nieuw leven in te blazen. De huidige werkwijze ademt wederom de sfeer van “verplaatsen van het probleem”. Met vriendelijke groet, namens de opnieuw in oprichting zijnde Actiegroep Vultostraat Veilig,	
181	Naar aanleiding van het inmiddels bijna zes weken geleden gepubliceerde Mobiliteitsplan 2040 ontvangt u hierbij de zienswijze namens de drie Utrechtse roeiverenigingen A.U.S.R. Orca, U.S.R. Triton en U.R.V. Viking. **Het roeien wordt ‘wegbestemd’** Het Mobiliteitsplan 2040 moet een “belangrijke bouwsteen vormen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio”. De beoefening van de roeisport in zijn huidige vorm, in de stad Utrecht, is volgens ons het perfect voorbeeld van dat healthy urban living: Utrechters die sporten in de stad, zowel recreatief als competitief, van 12 tot 99 jaar. De nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals die in dit plan naar voren komen leiden echter tot verdringing van die roeisport. Dit is iets wat we al meermalen, ook op andere plekken hebben aangegeven. De plannen van de gemeente voor meer fietsbruggen over het Merwedekanaal hebben een direct negatief effect op ons en zullen leiden tot het verdwijnen van in elk geval de competitieve roeisport uit de stad:er is namelijk geen alternatief roeiwater in de gemeente Utrecht. Met name de studentensport wordt hierdoor hard geraakt. Helaas houdt de gemeente in het Mobiliteitsplan geen rekening met de effecten van de het	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording. Het mobiliteitsplan betreft een visie en aanpak op de mobiliteitsopgaven. Onderdeel daarvan is de bereikbaarheid van sportvoorzieningen. Echter, consequenties van het concretiseren van maatregelen voor de omgeving worden opgepakt bij in uitvoeringsprogramma’s en in dit geval de gebiedsontwikkeling. Zie ook Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	vergroten van het netwerk aan (hoofd)fietsroutes op het water in de stad. Wij lichten hieronder toe waarom wij denken dat het Mobiliteitsplan aanpassing behoeft. Het Mobiliteitsplan is vooral gericht op wonen, werken en (gebouwde) voorzieningen. Dat is bijvoorbeeld te zien in het hoofdstuk 'Slim bestemmen (stap 1)' op pagina 46. Wij beschouwen de keuzes die de gemeente maakt rond het Merwedekanaal als een vorm van 'dom bestemmen'. Ruimte voor sport is immers onderdeel van de Utrechtse Barcode. Er zijn reeds bestaande sport- en recreatiemogelijkheden in de Merwedekanaalzone waar in dit plan geen rekening mee wordt gehouden en die zelfs verdrongen worden. We vragen ons af waarom het Merwedekanaal en de Merwedekanaalzone (die niet aangemerkt wordt als A-zone, bijvoorbeeld op pagina 38 en 66) geen onderdeel is van de mobiliteit. **Geen plaats voor het roeien** Het slechts terloops benoemen van sport en recreatie in het mobiliteitsvraagstuk verarmt volgens ons de stad en doet geen recht aan de ambitie van gezond stedelijk leven. Wij betreuren het in het bijzonder dat u geen rekening houdt met sportactiviteiten die er al zijn, en die door het plan geraakt worden. Wij zijn geschokt dat de gemeente op de plaats van onze sportaccommodatie een fietsbrug voorziet. Wat betekent dit voor ons? Verwacht de gemeente dat wij verhuizen? Wij kunnen het niet teruglezen in het Mobiliteitsplan. Nu kan het natuurlijk best zo zijn, dat deze visie, en bijbehorende kaartjes, de gemeenteraad slechts een idee moeten geven, van de keuzes die Utrecht moet maken om de enorme bevolkingsgroei te kunnen faciliteren. Wij begrijpen ook, dat keuzes niet voor iedereen positief kunnen uitvallen. Toch constateren wij dat het Utrechtse roeien in elk plan van de gemeente ruimte moet inleveren. Helaas kunnen wij – mede door de slecht leesbare kaartjes in het plan – niet precies bepalen wat de gemeente in de toekomst van plan is, met de stad, met het gebied rond het Merwedekanaal en in bijzonder met het roeien. Wij vragen hiervoor uw aandacht. **Suggesties ter verbetering van het plan** Door de volgende aanpassingen zou het plan een minder grote bedreiging voor de Utrechtse roeisport vormen. Wij vragen de gemeente om de volgende aanpassingen door te voeren: • Het zoveel mogelijk bundelen van nieuwe fietsbruggen, bijvoorbeeld door de brug die de gemeente nu over onze sportaccommodatie heen plant, samen te voegen met	

	de fietsbrug langs de A12 (100 meter ten zuiden van deze locatie) of de fietsbrug richting Jutphaseweg (300 meter ten noorden van deze locatie). • Het faseren van de aanleg van de fietsbruggen teneinde overlast op het water te beperken en belastinggeld te besparen. Het is ons inziens zeer de vraag of alle fietsbruggen bijdragen aan het vergroten van de binnenstedelijke bereikbaarheid per fiets. Het grootste deel van de fietsers moet immers in het centrum zijn en daarbij grote capaciteitsknelpunten passeren zoals de gemeente in het Mobiliteitsplan ook constateert. Het aanleggen van bruggen vergroot de stroom fietsers richting het centrum en vergroot daarmee de knelpunten in het gebied rondom Utrecht CS en station Vaartsche Rijn. Wij vragen u nieuwe bruggen over het Merwedekanaal pas aan te leggen als deze capaciteitsknelpunten zijn opgelost. Zo kan ook worden voorkomen, dat twee bruggen worden gepland waar in praktijk een brug blijkt te volstaan. • Zoals we eerder al aan hebben gegeven besteedt de gemeente in het Mobiliteitsplan geen aandacht aan het verdringen van activiteiten als gevolg van de nieuwe bebouwing en nieuwe infrastructuur. Wij vragen u daarom onder 'Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie' (pagina 78) ook de negatieve impact van fietsbruggen op de waterrecreatie op het Merwedekanaal mee te nemen – in het bijzonder natuurlijk het roeien. • Wij vragen om onmiddellijke uitleg over de voor ons nieuwe en niet te verklaren brug die ter hoogte van onze sportaccommodatie, Verlengde Hoogravenseweg 13, is ingetekend en gaan hier graag over in gesprek met de verantwoordelijk wethouder. Zoals gezegd denken we dat de huidige vorm van beoefening van de roeisport een sterke bijdrage levert aan de ambitie van het college met betrekking tot gezond stedelijk leven. Wij hopen dat de gemeenteraad het college wil bijsturen en meer ambitie toont bij het behouden van de roeisport. Desalniettemin begrijpen we ook dat de gemeente voor een zware opgave staat met betrekking tot het gezond en duurzaam doen groeien van de stad. We blijven daarom graag betrokken bij de vorderingen in de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone, ook met betrekking tot het beperken van overlast op en langs het water, indien het toch ooit echt op bouwen aankomt. En als de gemeente inderdaad geen toekomst meer ziet voor de (competitieve) roeisport binnen de stadsgrenzen, dan lijkt het ons zaak om dit heel	

	snel, heel serieus én met heel veel ambitie in de gemeentelijke toekomstplannen en begroting op te nemen. We gaan in ieder geval graag met u en het college in gesprek!	
182	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* INHOUD ZIENSWIJZE op het Concept – Mobiliteitsplan en Parkeervisie Gemeente Utrecht KRACHT VAN UTRECHT, d.d. 31 januari 2021 (24 pagina's) 1. Aanbiedingsbrief bij Zienswijze van de Kracht van Utrecht met contactgegevens 2. Introductie Kracht van Utrecht, Regionaal Burgerinitiatief sinds 2009 3. Zienswijze van Kracht van Utrecht: Samenvatting als Position Paper 4. Zienswijze vertaald in twaalf verzoeken (2+ 10) *Hoofdverzoek 1* <u>Ontwikkel vanuit het transitiedenken een duurzaam algemeen doel voor dit plan, ontwikkel een (communicatie-)strategie, en werk principieel vanuit het perspectief van stadsregio en rechtvaardigheid.</u> *Hoofdverzoek 2* <u>Geef een transitie-opdracht aan de Ontwikkelorganisatie Ruimte voor niet alleen het fysieke herinrichten van stadsstraten, maar ook voor evaluatie en begeleiding-indialoog van het sociale proces van *Samen stad maken*.</u>	De mobiliteitsaanpak in 5 stappen in het mobiliteitsplan is een aanpak gebaseerd op transitiedenken. Zeker stap 1 t/m 4 faciliteren een transitie in reisgedrag. Wij werken vanuit de 10 geformuleerde doelen. Deze doelen hebben het streven naar duurzaamheid in zich. Tevens staat het streven naar geen groei van het autoverkeer in, van en naar de stad (binnen de ring) centraal in de onderbouwing van het mobiliteitsplan. Op basis van het mobiliteitsplan (nadat deze is vastgesteld) zullen we de communicatiestrategie hierop aanpassen. Tevens onderkennen we dat de mobiliteitsopgave vooral een (stads)regionaal vraagstuk is. Dit komt voor in het hoofdstuk Netwerken op orde (H6) naar voren in de netwerkkaarten voor fiets, OV, auto en multimodale reis. Voor de verdere uitwerking werken bij in regionaal verband samen in het programma U Ned. Het mobiliteitsplan is een beleidsdocument om koers te bepalen. Voor de uitwerking werkt de gemeente met uitvoeringsprogramma's. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is afgestemd met de ruimtelijke en sociale opgaven, voor zover wij een directe relatie met mobiliteit

	Uitwerking van verzoeken [1-10] [1] (A) Formuleer als algemeen doel de beoogde duurzame modal shift in het verkeer, in het bijzonder het aantal verplaatsingen in regio & stad; (B) Ontwikkel & evalueer experimenten om zo'n doel te bereiken om minder afhankelijk te worden van automobiliteit en tegelijk thuiswerken, lopen fiets&OV (trein, lightrail, bus) te bevorderen (gevoed door het transitiedenken en de X-curve van DRIFT) [2] Combineer en integreer z*owel de klimaat-opgave als je ruimtelijke opgave* [3] Maak gebruik van de inspanningen van mensen en organisaties die al of niet spontaan hebben bijgedragen aan een duurzame, volhoudbare transitie in ruimte en mobiliteit in stad en stadsregio. [4] Sluit veel meer aan bij koploperbedrijven, HR-managers en ondernemingsraden en hun inspanningen voor een meer duurzaam mobiliteitsmanagement. [5] Vorm met ons een netwerk met (bestaande en nieuwe aanvullende) partners van zowel actieve als kwetsbare burgers. Denk aan vertegenwoordigers van kwetsbare mensen. Denk ook aan de Kracht van Utrecht! [6] Stel ons in staat een "Commons" te vormen van waaruit we samenwerken met zowel gemeente/stadsregio als met koploper- als infotech-bedrijven voor een "Mobiliteit voor de Commons". [7] Een mobiliteitsplan voor iedereen? Vervang dan het woord "slim" door "rechtvaardig".	voorzien. Leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit zit daarom in de doelen verweven. Deze hebben we geformuleerd als 'geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)'. Concretisering van de maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma's. De klimaatopgave en ruimtelijke opgave zijn gecombineerd in de RSU. Voor Mobiliteit liggen die in elkaars verlengde: een grotere rol voor duurzame en ruimte efficiënte vervoerwijzen: lopen, fiets en OV. Hoe en met wie we samenwerken is aan de uitvoeringsprogramma's. Dit zal waarschijnlijk onderdeel zijn van de uitwerking van stap 2 Anders reizen. Dit is reeds onderdeel van het programma GoedopWeg. Wij waarderen uw inspraakreactie als bijdrage aan het mobiliteitsbeleid. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitvoering is aan de uitvoeringsprogramma's. Zo maken wij gebruik van de kennis en kunde van organisaties als Rocov, Solgu en de fietsersbond. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitwerking is aan de uitvoeringsprogramma's. We gebruiken in het plan de term Mobiliteit voor iedereen. De term slim wordt vooral gebruikt om effectiviteit en samenhang in het beleid te duiden.

	[8] Voeg in het plan als tekst toe: “De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd.”	Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat de vergroting van de capaciteit van de Ring Utrecht doorgaat. Door een betere doorstroming op de Ring ontstaat ook ruimte om de Waterlinieweg af te waarderen. Voor de A27 vinden we ‘enige doorstroming’ van belang. We bedoelen met ‘enige doorstroming’ dat de automobilist het langzaam doch gestaag rijden over de ring logischer blijft vinden dan een route door de stad. Overigens dient de aanpassing van de A27 ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, met als gevolg minder ongelukken en de vervelende gevolgen daarvan, waaronder congestie.
	[9] Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten van deze concept-analyse met burgers en bedrijven en vraag hen om aanvullingen. Maak deelplannen op thema; experimenteer en evalueer ze met actieve burgers en bedrijven. (Zie bijlage 1.)	Nabijheid en mobiliteit komt terug in onze aanpak voor het onderzoeken van voetgangersnetwerken in de wijk en aandacht voor bereikbaarheid van voorzieningen, scholen, sport en parken. De uitwerking hiervan vindt veelal plaats in omgevings- en gebiedsvisie. Hierbij betrekken we via participatie bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden.
	[10] Gebruik voortschrijdend inzicht in het verschil tussen geplande en geleefde stad. Zie bijlage 1 en 2. *Bijlagen: Uitwerking en Concretisering* *Bijlage 1* Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter – uitwerking voor drie thema’s: basisscholen, evenementen, reizigersinformatie. *Bijlage 2* Maak verwachtingen waar: Invullingen en oplossingen, afgeleid van de ladder van Verdaas *Verwijzingen en bronnen* ----------	Via de Utrecht Monitor (enquêtes) brengen we in beeld wat er in de praktijk gebeurt en wat mensen ervan vinden. Deze inzichten zijn ook betrokken in het mobiliteitsplan en ook bij uitvoeringsprogramma’s. Beleid maken is echter een vorm van plannen. In het mobiliteitsplan hebben we daarom inzichten uit het verleden (monitor) en vandaag de dag (beelden voor de toekomst) gebruikt in het plannen voor 2040.

	Aanbiedingsbrief *bij Zienswijze Kracht van Utrecht met contactgegevens* Hierbij bieden we u vanuit het regionaal burgerinitiatief Kracht van Utrecht onze zienswijze aan op het concept Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie. Deze zienswijze is tot stand gekomen in een werkgroep van ons initiatief. Afgesproken is dat …projectleider, deze zienswijze ondertekent en indient bij de gemeente Utrecht. Wij zouden het plezierig vinden om, indien B&W vragen heeft bij onze zienswijze, deze vragen rechtstreeks mondeling te kunnen beantwoorden. Wilt u mij een bevestiging zenden dat u deze zienswijze inclusief bijlagen binnen de inspraaktermijn heeft ontvangen? Introductie Kracht van Utrecht *Regionaal Burgerinitiatief sinds 2009* Wij zijn een regionaal burgerinitiatief en streven naar een gezonde en groene stedelijke leefomgeving in een klimaatvriendelijke stad en regio Utrecht. In het gebruik van de schaarse ruimte is jarenlang de focus gelegd op bereikbaarheid en meer infrastructuur voor de auto. In de regio zijn wonen en werken zo ver uit elkaar gehaald dat er dagelijks grote regionale autoverkeersstromen ontstaan. Wij vinden dat die autoverkeersstromen juist vanuit regio & stad te beïnvloeden zijn. Het is dan belangrijk te denken vanuit nabijheid en je eigen leefomgeving. Het streven is dan niet meer dat alles altijd per auto bereikbaar moet zijn. In deze Corona-tijd komt nabijheid al meer ter sprake, ook bij de inrichting van de schaarse ruimte. Als Kracht van Utrecht kunnen we inmiddels aantonen dat meer duurzame mobiliteit en meer gezonde actieve mobiliteit als bonus ook meer ruimte opleveren, fysiek en mentaal. We gaan ons daarom ook richten op de geleefde stad naast de geplande stad. *Toelichting op de in deze zienswijze opgenomen figuren* De figuren zijn veelal afkomstig uit rapporten en notities, die in samenwerking met bedrijven, zoals APPM, Stratagem, Strukton en Movares zijn opgesteld. Enkele figuren zijn vervaardigd ten behoeve van onderzoek op de Universiteit/Hogeschool van Utrecht en de Regionale Klimaattafel Ruimte en Mobiliteit. Deze tafel organiseren we met raadsleden en bedrijven uit regio en stad om Utrecht voorbeeldregio te laten worden voor een duurzamer ruimtegebruik en verkeer & vervoer. *Meer informatie:*	

	www.krachtvanutrecht.nl (interactieve website, ook voor uw belangstelling/aanmelding) www.krachtvanutrecht-initiatief.nl (website i.o. voor professionals) Zienswijze van Kracht van Utrecht *Samenvatting als Position Paper* Utrecht is op de goede weg *"Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"* Onze zienswijze is dat de stad op de goede weg is, een hoge ambitie heeft voor gezond stedelijk leven en een leefbare stad terwijl die stad groeit. Voetgangers, fietser en OV-tram krijgen nog meer aandacht. Nieuw is dat B&W in uw *Mobiliteitsplan 2040* en uw *Op weg naar een Ruimtelijke Strategie* *2040* nadruk leggen op het belang van nabijheid en daarom pleiten voor functie-inmenging van wonen en werken en voorzieningen, zoals aangegeven in het voorwoord van wethouder voor mobiliteit en groen, Lot van Hooijdonk. Nabijheid in buurten en wijken wordt daarmee net zo belangrijk als bereikbaarheid. Beide begrippen hangen samen (zie adviezen RLI) Waardevol is ook dat B&W in dit mobiliteitsplan *bestemmen* als eerste denk-stap noemen en dat dit plan dient samen te hangen met de (in december 2020 vastgestelde nota *Ruimtelijke* *Strategie 2040* van de stad Utrecht. Met de titel van uw plan "*Mobiliteit in straat en stad voor iedereen"* wil B&W blijkbaar tot een rechtvaardige verdeling van lusten en lasten komen. Daarom willen wij de gemeente graag met nadruk verzoeken het woord/begrip "Slim" in het concept-plan te heroverwegen. Wij vinden dit woord minder geslaagd. Slimheid is niet genoeg. Slim is het nieuwe dom. Slim/slimme mobiliteit" dient in onze ogen gepaard te gaan met rechtvaardig beleid en inclusieve mobiliteit. "Slim/slimmer" dient niet gelijk te staan aan "afslanken, het efficiënter te doen, afbouw van publieke middelen, we dagen de markt uit".	Dank u wel, we delen dat gevoel. Met slim bedoelen wij dat we kritisch kijken naar de groei van de stad in relatie tot de ambitie om de stad aantrekkelijk, gezond en dus leefbaar te houden. De mobiliteitsaanpak in het mobiliteitsplan vinden wij een slimme manier om met de mobiliteitsgroei om te gaan, namelijk binnen de randvoorwaarde van duurzaam, gezond en leefbaar. Slim zit ook in bestemmen en anders reizen, namelijk de inzet op een mobiliteitstransitie waarbij voorkomen is beter dan genezen ook voor mobiliteit van toepassing wordt. We vind slim dus wel degelijk van toepassing. Dit beamen wij. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe de gemeente burgers en bedrijven wil faciliteren, helpen en stimuleren bij het aanpassen van hun reisgedrag.

	Een rechtvaardig proces van de overheden bij het verminderen van de afhankelijkheid van automobiliteit vraagt om inbreng en invloed van actieve burgers en bedrijven. Vermindering van deze afhankelijkheid is extra urgent i.v.m. een enorme (klimaat-) opgave ten aanzien van CO2-emissies, ruimtebeslag, invloed op leefomgeving, onveiligheid, geluidshinder en vervuiling van gezonde lucht. De opgave is urgent, en we lopen achter op mooi beleid op papier, ook volgens het Planbureau voor de Leefomgeving, zie verwijzingen en bronnen op de laatste pagina van deze zienswijze. Uitgaande van de inzet voor vermindering van de afhankelijkheid van automobiliteit, is de vraag: hoe kunnen B&W dit op een solidaire en rechtvaardige manier bereiken? Daar willen wij aan bijdragen, mede omdat we ons ook willen richten op de geleefde stad in vergelijking met de geplande stad (Advies Toegang tot de stad, Raad voor de Leefomgeving, 2020). Als burgerinitiatief vinden wij het vanzelfsprekend dat als B&W vragen hebben bij onze zienswijze, wij die vragen rechtstreeks beantwoorden. Maak het plan overtuigender en aantrekkelijker: “Samen stad maken” Het plan kan overtuigender en aantrekkelijker worden met een overzichtelijk algemeen doel: een toekomstige duurzame modal shift in de aard van het aantal verplaatsingen voor stad & regio. Koppel dit aan rechtvaardig bestemmen en het proces om het doel te bereiken aan een rechtvaardige/inclusieve mobiliteit. Als overheid kun je niet alles aan de markt overlaten maar kun je ook niet alles zelf weten. Door samen te werken met partners in het netwerk van burgers en bedrijven ontdek je meer mogelijkheden en vergroot je het draagvlak. Voer met partners experimenten uit en registreer wat je als samenwerkende gemeenten in stad en regio bereikt. En zet je inspanningen, activiteiten en middelen (geld, mensen, netwerk) vooral in op rechtvaardig/inclusief bestemmen in de regio;	Deze hebben we geformuleerd als ‘geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)’. Concretisering van de maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma’s. In U Ned verband zullen wij de mobiliteitsaanpak en het steven naar geen groei van het autoverkeer inbrengen als potentieel kansrijk op regionale schaal. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitwerking is aan de uitvoeringsprogramma’s, ook in regionale samenwerking. Monitoring op regionale schaal is een suggestie die we zullen inbrengen in de regionale samenwerking. Zowel de schaalsprong fiets als OV zijn belangrijke onderdelen van de mobiliteitsaanpak in het mobiliteitsplan.

	daar is de eerste winst te halen. *Want de verplaatsingen zijn vooral regionaal van aard.* Het zijn verplaatsingen waar vooral een schaalsprong voor de (E-)fiets grote kansen biedt: zie onderstaande figuur uit de U10-atlas. In de toelichting op onze zienswijze pleiten wij voor een (dubbele) schaalsprong voor Fiets en OV-Lightrail, twee kanshebbers om het beoogde overall-doel te realiseren. We nodigen B&W uit voor dit doel te kiezen en te monitoren of stad en regio voortgang boeken in de richting van dit doel. Zo kan de stad aan haar inwoners laten zien wat haar bijdrage is aan internationale klimaat- en milieuakkoorden voor het jaar 2030 ("Parijs" 2015, "Aarhus 1998/2001") en de zeventien Duurzame Ontwikkelings Doelen / SDG van de Verenigde Naties/ UN. Overigens adviseert ook het Nationaal Preventieakkoord van 2018 meer bewegen, wandelen en fietsen. Heel veel meer verplaatsingen in de regio (woon-werkverkeer/pendel) kunnen met de (E-)fiets. *Bron: Atlas voor U10-gemeenten* We maken in ons initiatief een onderscheid tussen een beter geplande stad en een beter geleefde stad. In de geplande stad gaat het om planning van infrastructuur met harde voornemens en staan de inrichting en de middelen centraal. In de geleefde stad staan mensen centraal, met hun behoeften, hun grillen en hun houvast. Dit voor ons belangrijke onderscheid ontlenen we aan het advies *Toegang tot de Stad* (2020) van de Raad voor de Leefomgeving. Laten we nadrukkelijk ook kijken naar de daadwerkelijke mogelijkheden van burgers om deel te nemen aan de stedelijke samenleving, onder het motto *Samen stad maken*, waar we graag over meedenken. Voor een betere geleefde stad bepleiten wij verbetering van de toegankelijkheid en geschiktheid van de leefomgeving voor alle gebruikers van de stad. Dan komt rechtvaardigheid (*inclusieve mobiliteit*) om de hoek kijken Onze zienswijze uitgewerkt in twaalf verzoeken (2 + 10) en twee bijlagen	Mobiliteit voor iedereen is een van de doelen van het mobiliteitsplan. Dit komt terug in beter voetgangersnetwerken, ook geschikt voor mensen met een beperking, het fietsnetwerk waarop alle doelgroepen zich thuis moeten voelen, ook 8-80 jaar, het OV waarbij zowel het HOV als ook het Basisnet goed toegankelijk moet zijn, maar ook maatwerk OV wordt voorzien voor diegenen voor wie regulier OV niet praktisch is. Ook garanderen we dan mensen die van de auto afhankelijk zijn, b.v. door een beperking, overal moeten kunnen komen. De mobiliteitsaanpak in 5 stappen in het mobiliteitsplan is een aanpak gebaseerd op transitiedenken. Zeker stap 1 t/m 4 faciliteren een transitie in reisgedrag. Wij werken vanuit de 10 geformuleerde doelen. Deze doelen hebben het streven naar duurzaamheid in zich. Tevens staat het streven naar geen groei van het autoverkeer in, van en naar de stad (binnen de ring) centraal in de onderbouwing van het mobiliteitsplan. Op basis van het mobiliteitsplan (nadat deze is vastgesteld) zullen we de communicatiestrategie hierop aanpassen. Tevens onderkennen we dat de mobiliteitsopgave vooral een (stads)regionaal vraagstuk is. Dit komt voor in het hoofdstuk Netwerken op orde (H6) naar voren in de netwerkkaarten voor fiets, OV, auto en multimodale reis. Voor de verdere uitwerking werken bij in regionaal verband samen in het programma U Ned.

	Hoofdverzoek 1 *Ontwikkel vanuit het transitiedenken een duurzaam algemeen doel voor dit plan, ontwikkel een (communicatie-)strategie, en werk principieel vanuit het perspectief van stadsregio en rechtvaardigheid.* Onze zienswijze wordt gevoed om positie te kiezen en daarbij gebruik te maken met de Xcurve van het transitiedenken als hulpmiddel. Hebben we nu als stad te maken met vijf- of zes- of zevenhonderdduizend ritten per dag, binnen, naar en vanuit de regio en stad: per auto, fiets en OV inclusief trein tezamen? Welke voornemens/plannen uit het verleden hebben geleid tot meer en welke tot minder afhankelijkheid van de auto? Welke initiatieven uit de stad hebben daaraan bijgedragen? In hoeverre is er al sprake van een verschuiving ten voordele van lopen, fiets en OV in vergelijking met de auto? Waar meet je dit aan af? Zijn er in de jaren 2010-2020 belangrijke voorbeelden te vinden waarmee dan een globale winsten verliesrekening kan worden gemaakt? Welke concrete doelen worden uitgezet voor 2030 en voor 2040? Wat kun je bijdragen aan het *Parijse Klimaatakkoord (Halvering Co2-emissies in 2030 t.o.v 1999)*, *aan het Preventieakkoord*, *Schone/Gezonde Lucht Akkoord*). Wat betekent het als je als B&W uitgaat van een schaalsprong voor lopen, fiets&OV om afhankelijkheid van automobiliteit te verminderen? En hoe ga je dat voor elkaar krijgen? Hoofdverzoek 2 *Geef een transitieopdracht aan de ontwikkelorganisatie Ruimte voor niet alleen het fysiek herinrichten van stadsstraten, maar ook voor evaluatie en begeleiding-in-dialoog van het sociale proces van Samen stad maken.* Laat de regio zien wat het gemeenschappelijke is (“we zitten in hetzelfde schuitje”, “de stad zet in op minder afhankelijk worden van de auto”, “evalueer en sluit aan op duurzame burgerinitiatieven”) en wat de route is. Geef aan waar je in de stad op wilt inhaken, en dat ook een *schaalsprong* nodig is om zowel de impact als het draagvlak van voornemens en initiatieven te vergroten. In dat proces met burgers en projectontwikkelaars is meer aan de orde dan efficiency, privatisering en draagvlak toetsen voor gemeentelijke voornemens. Laat bredere maatschappelijke waarden veel meer aan de orde komen, zoals het belang van groen/natuur in de nabijheid van de leefomgeving, landschappelijke inpassing van	De mobiliteitsaanpak in 5 stappen geeft aan hoe de gemeente dit wil bereiken. In het hoofdstuk onderbouwing is aangegeven dat het haalbaar lijkt om de stad te laten groeien zonder groei van het autoverkeer. Het mobiliteitsplan is een beleidsdocument om koers te bepalen. Voor de uitwerking werkt de gemeente met uitvoeringsprogramma’s. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is afgestemd met de ruimtelijke en sociale opgaven, voor zover wij een directe relatie met mobiliteit voorzien. Leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit zit daarom in de doelen verweven. Dit beamen wij. Daarom zullen we de aanpak ook inbrengen in de regionale samenwerking U Ned. Wij zijn reeds met andere regio’s, G4 en het Rijk in gesprek over of en hoe betalen naar gebruik ook verkeerskundige doelen kan dienen.

	infrastructuur, de afweging van veiligheid in straten en wijken met “het recht van de snelste”. Een illustratief voorbeeld: Het is interessant om te zien hoe het uitrollen van de rode fietsloper op de Weersingel (uit de gemeentelijke voornemens in het Singel-herinrichtingsplan) door bewoners van de wijk wordt omgezet in een toekomstbeeld voor de buurt als Noorder Poort Kwartier. Wat te doen nu de agenda verschuift? Wat is winst of wat is verlies? Doorgaan met het oude, of het nieuwe oppakken en het oude inpassen in het nieuwe?	In de uitwerking van de aanpak zal dit een plek krijgen. In het programma Goed op Weg vinden deze gesprekken reeds plaats.
	Ga bovendien ervan uit dat de schaal waarop je denkt en wilt werken principieel een *regionale* schaal is, omdat er nu al veel autoverkeer is tussen de stad en net daarbuiten. Vraag de regio te inventariseren waar (E-)auto-deel-initiatieven aan de orde zijn, en wat de succes- en faalfactoren hiervan zijn. Vraag aan stad en regio hoe het autobezit zich ontwikkelt en wat mensen in praktijk de beslissende prikkel geeft om wel of juist niet een tweede auto of E-auto aan te schaffen. Breng in beeld wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van een duurzame en rechtvaardige transitie in mobiliteit en hoe die kosten en baten op straat- en wijkniveau te zien zijn en ervaren worden. Breng met de regio in beeld waar de kansen op landelijk niveau liggen om die transitie tot een succes te maken en welke instrumenten, bijvoorbeeld op belastinggebied, daarvoor rechtvaardig, nuttig en noodzakelijk zijn. Betrek in overleg met regio en provincie behalve de inwoners in de stad ook werknemers in de stad, mensen die reizen binnen de regio. Doe dit via de (grotere) werkgevers en ondernemingsverbanden. Vraag werkgevers in stad *en* regio hierbij expliciet wat zij kunnen doen met e-bikes voor hun werknemers. Laat werkgevers en werknemers in de stad en mensen uit de regio aan het woord komen bij de gemeente. Vraag ZZP’ers via organisaties van ZZP’ers mee te denken over hun behoefte aan voorzieningen m.b.t. mobiliteit. Denk bijv. aan douchegelegenheid en andere fietsvoorzieningen op flexwerklocaties. Hanteer dan niet alleen het perspectief van de stad in de regio, maar denk vanuit de regio, een wiel met spaken rond een druk stedelijk centrum. Zorg voor een regionaal fietsnetwerk, waarin ook de Oost-Westroute is opgenomen (Woerden–Amersfoort v.v.). Laat zien dat de gemeente ebike-/ doorfietsroutes en bus regionaal *parallel* wil houden zodat de auto als alternatief (ook) niet meer nodig is bij slecht weer, blessures, of beperking. Leg bij	We werken reeds met de regio en provincie aan een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk waarvan het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk onderdeel is. Deze hebben we geformuleerd als ‘geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)’.

	een fietspad ook een voetpad aan. (Voorbeelden: pad naar fort Voordorp? / en pad langs de Klopvaart?). Betrek ook niet-autobezitters bij de dialoog en vraag hen hoe ze meer mensen kunnen verleiden geen auto te willen bezitten (autobezit is voor hen niet de norm, zichtbare en onzichtbare kosten, gemeentelijk verbod op openbare reclame voor auto's). En vraag hen aan welke alternatieven zij behoefte hebben of welke alternatieven zij reeds toepassen. Naast deze twee hoofdverzoeken werken we onderstaan verzoeken aan B&W uit die een zinvolle aanvulling kunnen vormen op het concept-Mobiliteitsplan 2040. Bij elk verzoek geven we een toelichting. In twee bijlagen concretiseren we onze verzoeken verder voor oplossingsrichtingen voor drie thema's. Tot slot geven we verwijzingen en gebruikte bronnen aan. Omschrijving van en toelichting op tien verder uitgewerkte verzoeken [1] *(A) Formuleer als algemeen doel de beoogde duurzame modal shift in het verkeer, in het bijzonder de aard van het aantal verplaatsingen in regio & stad; (B) Ontwikkel & evalueer experimenten om zo'n doel te bereiken om minder afhankelijk te worden van automobiliteit en tegelijk thuiswerken, lopen fiets&OV(trein,lightrail,bus) te bevorderen met gebruik making van het transitiedenken en de X-curve.* Voordelen van onze voorgestelde aanpak zijn dat de gemeentelijke organisatie dit algemene doel als referentiepunt voor elk deelplan van de gemeente kan benutten; dat mensen die voor de uitvoering dienen te zorgen extra richting krijgen en dat gemeente en stad de experimenten en uitvoering beter kunnen evalueren. Laat dit algemene doel wel de hele stad gelden, dus ook ten westen van de A2, en niet alleen op het gebied binnen de Ring Utrecht! Experimenten kunnen bijdragen aan de beoogde en volhoudbare duurzame modal shift in regio en stad – bijvoorbeeld doordat meer fietsverplaatsingen in het woonwerkverkeer leiden tot een toenemend gebruik van de (E-)fiets en fietsparkeerplaatsen. Zorg wel voor een nulmeting met draagvlak in stad en regio om de staat van de transitie vast te stellen. Zet een transitiepad uit met een shift van bijvoorbeeld +10% per jaar en kijk wat de inspanningen opleveren, wat de neveneffecten en ervaringen zijn en stuur bij.	Dit doel geldt in mindere mate voor het deel ten westen van de A2, omdat daar niet in vergelijkbare mate sprake is van schaarste aan ruimte en hinder in dezelfde mate als in het deel ten oosten van de A2. Echter, ook de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn profiteren van de aanpak en de beoogde verbeteringen in het netwerken voor voetganger, fiets en OV. Uit monitoring sinds 2005 blijkt dat al jarenlang sprake is van de mobiliteitstransitie in Utrecht. Daarom hoeven we niet zozeer te experimenteren, maar moeten we vooral volle kracht doorgaan met wat we al deden. De schaalsprongen voor fiets en OV geven aan wat daarvoor aan netwerken nodig is. Monitoren doen we al sinds het mobiliteitsplan van 2016. Deze monitoring gebruiken we om jaarlijks bij te sturen op de doelen, zoals beschreven in het hoofdstuk monitoring. Dit sluit naadloos aan op de aanpak in het mobiliteitsplan met een grotere rol voor lopen, fiets en OV met positieve effecten op het ruimtebeslag (drukke plekken ontlasten zodat ze aantrekkelijker worden, grote groei mobiliteit faciliteren zonder dat meer ruimte nodig is voor infrastructuur voor de auto, soms zelfs minder, ruimte voor transformatie van verkeersruimte in woonstraten, etc.), klimaat (geen extra druk op klimaat ondanks de groei, afhankelijk van de snelheid van het elektrificeren van het wagenpark mogelijk een afname) en het faciliteren van verstedelijking conform de doelen van de RSU. Alle getallen, zowel in de probleemanalyse in H2 als de onderbouwing in H10 hebben betrekking op de vervoerstromen in, van en naar de stad. Dus ook het regionale verkeer van en naar Utrecht. De netwerkkaarten voor fiets, OV, multimodale reis en auto hebben ook betrekking op verplaatsingen in, van en naar Utrecht.

	Werk experimenten uit, niet alleen met de stad (MerwedeKanaalZone / Cartesiusdriehoek) maar ook met burgers, omringende gemeenten en bedrijven. De tien in hoofdstuk 2 om9 schreven doelen (in het Mobiliteitsplan p. 32) zijn (deel-)activiteiten in een programma. Deze doelen staan bovendien in vol contrast met het op pagina 33 beschreven kader “geen groei autoverkeer”. In verzoek 2 geven we aan dat de door ons beoogde duurzame modal shift dient aan te sluiten op verplaatsingen met positieve effecten op ruimtebeslag, klimaatopgave en gezond stadsleven. Zonder die aansluiting is het geen plan, maar meer een visie, met een mysterieus verkeersmodel als gebrekkige onderbouwing. Vernieuw de ambitie voor een duurzame modal shift in de hele stad (niet alleen binnen de Ring Utrecht) en pas bijvoorbeeld de X-curve van DRIFT toe in plaats van de schijfdiagrammen met percentages voor 2040 in hoofdstuk 10. Nu lijkt erop dat B&W in deze visie toewerken naar een verantwoording voor investeringen in het Groeifonds van circa €2 miljard voor een nieuw station en twee tramlijnen. Want het plan heeft twee gezichten. Hoofdstuk 10.4 zegt: “Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit 15 gemeenten rondom Utrecht. Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk.” Dit staat in scherp contrast met hoofdstuk 2, dat over verplaatsingen binnen de stad gaat. Zo lezen we in het Mobiliteitsplan op p. 6: “Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen.” We lezen niet dat het CBS schat dat 50% van de autoritten korter is dan 7,5 km. Wat zijn de schattingen van de gemeente? Stel als B&W ook de vraag: Wat zijn absurde autoritten in de stad Utrecht? In een met Utrecht vergelijkbare stad als Malmö (meer dan 300.00 inwoners, Groot Malmö bijna 700.000 inwoners) wordt de vraag gesteld naar de meest absurde autorit al sinds 2012. Dit kreeg veel publieke belangstelling en leidde tot bewustwording over het (te) grote aantal korte autoritten in de stad. Welke les trekt B&W uit deze benadering voor het algemene doel en nabijheid van mobiliteit?	De mobiliteitsaanpak heeft ook als doel om op zowel korte als lange ritten lopen, fietsen en OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto te laten zijn. Uit de monitoring blijkt dat ook inwoners en bezoekers dat steeds meer ontdekken. Het autogebruik binnen de Ring neemt jaarlijks af en het autogebruik van en naar de stad is stabiel en neemt dus relatief gestaag af. Die strookt met bevindingen van het Kim over de ontwikkeling van de mobiliteit in stedelijke gebieden. Deze inzichten zijn gepresenteerd in H2 en zijn onderbouwing voor de aanpak. Evaluatie is onderdeel van uitvoeringsprogramma’s. Monitoring van het mobiliteitsplan draagt bij aan het kunnen sturen op hoofddoelen. In H10 Monitoring is aangegeven hoe wij de doelen willen gaan monitoring. Dit betreft een uitbreiding van de bestaande monitor.

	In welke wijken en op welke hubs zijn experimenten nodig met betere trottoirs, wandel- of doorfietspaden, E-deelauto's, E-deelfietsen en E-bakfietsen? Hoe ga je deze experimenten evalueren? Wij verzoeken B&W veel meer werk te maken van de evaluatie van plannen. Interessant wordt het dan na te gaan op welke verplaatsingen in de afgelopen tien jaar winst en verlies geboekt is. Ook op het gebied van mobiliteit voor iedereen en het onderwerp vervoersarmoede. Waarom? Om inwoners, forenzen en gemeenteraden in de regio en stad ertoe over te halen gezamenlijk te werken aan een nuttige en noodzakelijke, duurzame en rechtvaardige transitie in ruimtegebruik en verkeer en vervoer. De tot nu jaarlijks door de gemeente gepubliceerde monitor geeft volgens onze zienswijze geen houvast. Pas als je een algemeen lange termijn doel hebt kun je met een hoofdindicator je trends signaleren: vergelijk dit met het moment waarop een ziekenhuismonitor gaat piepen. We zouden met de gemeente met bijvoorbeeld de X-curve van DRIFT kunnen nagaan hoe je een staat van transitie maakt en wat de staat van de mobiliteitstransitie in Utrecht is, zie onderstaand plaatje: [2] Combineer en integreer z*owel de klimaat-opgave als je ruimtelijke opgave* In de Regionale Klimaattafel Ruimte en Mobiliteit hebben we de vraag besproken welke gemeenschappelijke factor in het spel is bij de klimaatopgave en bij de ruimtelijke opgave. Dat bleek de *afgelegde ritafstand per auto* te zijn. Adviesbureau CE uit Delft heeft dit uitvoerigonderbouwd in 2016 en 2017, en het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KIM) publiceerde in 2018 onderstaande figuur. Neem in de beoogde doelen een duurzame modal shift in de verplaatsingen(auto->(E-)fiets/ voetganger/OV) + eerdergenoemde positieve effect op ruimtebeslag + klimaatopgave. Vermindering van automobiliteit leidt zowel tot CO2-reductie als tot ruimtewinst. Zie onderstaande figuur: Zorg voor een schaalsprong voor de fiets ("blauw") en voor een schaalsprong in OV-Lighrail&Trein ("oranje en rood"). Onze conclusie/zienswijze is: Combineer en integreer deze domeinen in het algemene doel en de (communicatie-) strategie. De (E-)fiets is grote kanshebber op de korte afstanden tot	Dit sluit naadloos aan op de aanpak in het mobiliteitsplan met een grotere rol voor lopen, fiets en OV met positieve effecten op het ruimtebeslag (drukke plekken ontlasten zodat ze aantrekkelijker worden, grote groei mobiliteit faciliteren zonder dat meer ruimte nodig is voor infrastructuur voor de auto, soms zelfs minder, ruimte voor transformatie van verkeersruimte in woonstraten, etc.), klimaat (geen extra druk op klimaat ondanks de groei, afhankelijk van de snelheid van het elektrificeren van het wagenpark mogelijk een afname) en het faciliteren van verstedelijking conform de doelen van de RSU. Wij hebben gevonden dat de cijfers uit de monitor van het mobiliteitsplan goed aansluiten bij de CBS-data uit het OVIN/ODIN en de analyse die het Kim hiermee gedaan heeft.

	10 a 15 km. Lightrail &Trein zijn (met fiets in voor- en natransport) grote kanshebbers op afstanden van 15 km of (veel) meer. De combinatie van fiets & trein is afgelopen jaren de grootste groeier geweest. Zorg dan ook voor bewaakte fietsenstallingen op de knooppunten, hubs en stations. [3] *Maak gebruik van de inspanningen van mensen en organisaties die al of niet spontaan hebben bijgedragen aan duurzame, volhoudbare transitie in ruimte en mobiliteit in stad en stadsregio.* Wij zien een mobiliteitstransitie die vanaf 2010 bestuurlijk en politiek is ingezet nadat nieuwe raadsverkiezingen nodig waren als gevolg van de afwijzing door de raadsfractie van GroenLinks van een voorgenomen aanleg van de Spoorlaan. Er is veel ten goede gebeurd, veel initiatieven zijn genomen, o.a. voor verbetering van het fietsnetwerk. Kijk nu ook waarvoor en hoe burgerinitiatieven voorstellen doen voor bijvoorbeeld: "de Straat is van ons" van de Landelijke Fietsersbond, auto-delen in de straat, of verbetering van de bereikbaarheid per OV van publieke voorzieningen, hun werk of ziekenhuis. Denk aan Buurtmobiel, die vanuit Overvecht in meer wijken operationeel is. Beoordeel welke bedrijven vooraan lopen in die transitie. In hoofdstuk 2 worden bedrijven uit regio en stad op het verkeerde been gezet met mooie maar niet zo betrouwbare OVIN/ODIN-grafieken van het CBS die gaan over de mogelijke ontwikkeling van verkeer *binnen de gemeente Utrecht.* Dit terwijl, zoals gezegd in hoofdstuk 10.2 te lezen staat dat 40-50% van het verkeer een *regionale* oorsprong heeft. Die regionale inzichten waren al in 2018 goed zichtbaar gemaakt met het door provincie, regio, stad en Rijk/UNed goedgekeurde conceptueel model voor 2040, het "Wiel met spaken". Zie onderstaande figuur. <u>In aansluiting op het bovenstaande: Verzamel voor hoofdstuk 2 van het Mobiliteitsplan aanvullende informatie over verplaatsingen vanuit, naar en binnen de stad Utrecht die in de afgelopen tien jaar zijn veranderd van autoritten in lopen, fietsen of OV-gebruik.</u> Het belang van wandelen en lopen is in de coronatijd gegroeid en leidt tot initiatieven voor een wandelnetwerk in wijken. Een teken dat de samenhang van nabijheid en verplaatsen aan betekenis wint. Inventariseer wie er in deze tien jaren hebben bijgedragen aan de beoogde duurzame modal shift in regio en stad en bestudeer wat de weggebruiker daarvoor als rechtvaardiging of motief noemen. Waardeer de	Mede omdat deze bronnen elkaar lijken te bevestigen, zijn ze goed bruikbaar voor het illustreren van de aanpak in het mobiliteitsplan. De mobiliteitstransitie die hieruit blijkt, is mede het gevolg van de beleidsinzet in die periode met een grotere focus op fiets en OV in combinatie met een (gemiddeld) groter duurzaamheidsbewustzijn bij inwoners en bezoekers. Dit is onderdeel van de aanpak zoals beschreven in stap 2. Dit vindt deels al plaats in Goedopweg. Verdere uitwerking en mogelijke intensivering zal in uitvoeringsprogramma's plaatsvinden. Wij onderschrijven dat Corona de potentie laat zien voor meer thuiswerken en ander reisgedrag. Daarom zetten we met stap 2 Anders reizen vol in op het benutten van deze potentie. We willen graag meer in gesprek gaan met werkgevers over deze potentie, wat daarvoor nodig is en hoe wij daarbij kunnen helpen.

	toegang tot en de beschikbaarheid van openbaar vervoer naar belangrijke bestemmingen in de uitwerking van “rechtvaardig bestemmen”. Samen maken we stad. [4] *Sluit veel meer aan bij koploperbedrijven, HR-managers en ondernemingsraden en de inspanningen die zij voor een meer duurzaam mobiliteitsmanagement hebben verricht.* Beoordeel de kwaliteit van je netwerk van organisatie, bedrijven en personen om de beoogde doelen en inspanningen te leveren. Juist bij HR-managers dient de gemeente te rade te gaan om een geanonimiseerd overzicht uit te wisselen van de Woon-Werkafstanden van werknemers van de grootste bedrijven, zoals UMC, ASR en anderen. Hoe kwam het dat de parkeergarage bij het UMC niet meer volliep met auto’s van het personeel en er weer parkeerplaatsen beschikbaar kwamen voor bezoekers en patiënten van het ziekenhuis? Wat was het effect van het verstrekken van E-fietsen aan WKZ-personeel en welke motieven hebben medewerkers om nog steeds hun E-fiets naar huis te gebruiken omdat ze in Houten wonen? Bedenk ook wat de effecten waren van nieuwe arbeidsvoorwaarden met autokostenvergoedingen in uw *eigen* gemeentelijke organisatie als voorbeeld. Bedenk dat er reeds honderden bedrijven de CO2-prestatieladder in hun bedrijfsbeleid hebben ingebouwd om bij de overheid klimaatvriendelijk te kunnen aanbesteden. De Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Onderhoud (SKAO) huist in Utrecht. In bijlage 1 beschrijven we in Trede 3 het belang van mobiliteitsmanagement voor werknemers, bestuurders en burgers. *Impulsen voor Thuiswerken i.v.m. Corona* “Corona” geeft nieuwe impulsen. Een of twee dagen thuiswerken is volgens experts het nieuwe normaal voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening, die in stad en regio Utrecht gevestigd zijn. De drukke ochtendspits is verdwenen. Gemeente Utrecht zou, net als de Provincie Overijssel, aan bedrijven een voucher/waardebon voor een “gratis” Thuiswerkplan kunnen uitreiken om tot informatie-uitwisseling tussen overheid en bedrijven te komen. Maak dat overzicht publiek en daag het bedrijfsleven uit. Laat zien welke bedrijven vooraan lopen en welke baten er zijn voor burgers en overheid. Wij zien dat een bedrijf als ASR invloed heeft gehad op het gebruik van de auto in het woonwerkverkeer, mede doordat halvering van CO2-emissies t.g.v. verkeer en	In H11 monitoring is aangegeven welke indicatoren we belangrijk vinden om te kunnen monitoren en bijsturen. Voor het vullen van deze indicatoren zullen we de komende jaren de monitor aanvullen en verbeteren. De gemeente Utrecht maakt voor haar monitoring gebruik van meerdere bronnen. Zo gebruiken voor CBS-data (onder andere het OVIN/ODIN) maar ook data uit gemeentelijke bronnen, waaronder een bewonersenquête (het OVIN/ODIN betreft ook een enquêtemethode). De meerwaarde van het gebruik van OVIN/ODIN-data is dat de gegevens voor alle regio’s in Nederland op eenzelfde wijze worden verkregen en analyses op elk schaalniveau op eenzelfde wijze kunnen plaatsvinden. Daardoor zijn ook diverse onderzoeken die op die data zijn gebaseerd (van b.v. het CBS, het CPB/PBL en het KiM) ook voor

	vervoer in 2025 tot bedrijfsbeleid is verheven: de garage is niet meer toegankelijk voor werknemers die op korte afstand van hun werk wonen, in goed overleg met de OR is een fietsplan uitgevoerd, en in de regio en stad werd aan dit alles bekendheid gegeven. *ASR wil C02-emissies van mobiliteit in 2025 gehalveerd hebben.* Welke informatie en data heeft het bedrijfsleven, bijvoorbeeld de Green Business Club van bedrijven rond het Centraal Station, beschikbaar over vergelijkbare inspanningen op het gebied van mobiliteitsmanagement? Stel de eis dat met overheidssubsidie vergaarde informatie over koplopers publiek kan worden gedeeld. Bedrijfslocatie-gerichte aanpak zou een belangrijke aanvulling kunnen zijn op samenwerking tussen bedrijven en de gemeente. Hier ligt een belangrijke rol voor innovatie-officers bij de gemeente: "*Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"*. [5] *Vorm met ons een netwerk met (bestaande en nieuwe aanvullende) partners van zowel actieve als kwetsbare burgers. Denk daarbij aan vertegenwoordigers van kwetsbare mensen. Denk ook aan de Kracht van Utrecht.* <u>Bepaal in dat kader wie welke relevante informatie en data beschikbaar heeft die bijna of geheel ontbreken in de gebruikelijke onderzoeken en statistieken voor mobiliteit. Beoordeel hierbij welke informatie voor regio en stad nodig is en organiseer het toezicht op dataverzameling volgens de principes van Waag in Amsterdam. Vervang in het Mobiliteitsplan de OVIN/ODIN-grafieken met "Methodebreuk" toegelichte *stippellijn!* op pagina 19 met jarenlange "trends" in auto-, fiets- en OV-gebruik *binnen* de stad</u>. Ingewijden weten dat het OVIN/ODIN -project van CBS de afgelopen jaren getroffen werd door bezuinigingen, waardoor overheden met deze CBS-cijfers geen vergelijking meer met voorgaande jaren kon uitvoeren. Daarom vinden wij het nuttig en noodzakelijk dat regio en stad informatieverwerving op het gebied van mobiliteit en ruimte zelf gericht oppakken en doelen en eisen stellen aan de (online verkregen) informatie en data die nodig en beschikbaar zijn voor het formuleren en het monitoren van de voortgang in (behaalde) doelen. We geven de gemeente in overweging de door Marleen Stikker (Waag, Amsterdam) voorgestelde besluitvormingsprincipes in dit informatiebeleid te betrekken. Zij benoemt o.a, het maatschappelijk belang van een onderscheid in bijvoorbeeld concessies aan private partijen transactiekosten en de veredeling van	de Utrechtse situatie toepasbaar. Indien de gemeente deze data zelf zouden moeten inwinnen, nemen de kosten van onderzoek fors toe én zijn de resultaten van het onderzoek niet meer vergelijkbaar met data voor andere steden en regio"s. Ook is het dan veel lastiger om onderzoeken van andere partijen voor de Utrechtse situatie te gebruiken. Daarnaast maakt Utrecht voor andere delen van de monitor gebruik van data uit eigen bronnen en de genoemde eigen bewonersenquête. Aanvullend op deze bestaande bronnen kan het waardevol zijn om ook nieuwe bronnen te gebruiken om inzichten te verfijnen en breder te onderbouwen. Wij hebben ook contacten met bedrijven als deze. Deze bedrijven hebben interessante data waar wij ook al deels gebruik van maken. Voor het verkrijgen van data voor de indicatoren die genoemd zijn in H11 zullen we gaan onderzoeken welke data we exact nodig hebben en hoe we die kunnen verkrijgen.

	klant/gebruikersinformatie. Sta in concessies – bijvoorbeeld aan een deel-fietsen-onderneming – geen toepassing van algoritmes in gebruikersinformatie toe. En organiseer met de Commons publiek toezicht op de naleving van de gestelde eisen, zie het volgende punt. [6] *Stel ons in staat een "Commons" te vormen van waaruit we samenwerken met zowel gemeente/stadsregio als met koploper- als infotech-bedrijven voor een "Mobiliteit voor de Commons".* Wij kennen zoals hierboven aangeduid tal van bedrijven in de stadsregio en provincie die koploper op het gebied van duurzame mobiliteit zijn of willen worden. Stel ons ook dan in staat een Commons-netwerk te vormen. Wij kennen ook o.a. grote infotech-bedrijven op deze markt actief zoals Google, en Telecombedrijven zoals KPN en privé-initiatieven, maar ook het Nederlands Verplaatsings Panel (NVP) van DAT.Mobility: bedrijven die (o.a. met algoritmes) specifieke regio-georiënteerde informatie/data (kunnen en willen) leveren. Het concept-Mobiliteitsplan verdient hier forse aanvulling. Zo zorgen de experimenten met MaaS ervoor dat grote infotech-bedrijven de gegenereerde reizigersinformatie voor eigen doeleinden gaan gebruiken, terwijl de overheid op grotere afstand van reizigersinformatie/data blijft en intussen hogere kosten voor maakt, o.a. voor een beoordeling van de gevoeligheid van weggebruikers voor informatie over verwachte reistijden in stad en regio. Iedere automobilist heeft Google Maps op zijn smartphone of een navigatiesysteem in de auto. Nog niet lang geleden gaf het route-advies van Google Maps aan dat de snelste route voor autogebruikers door de Binnenstad via de Lange Smeestraat liep. Rijkswaterstaat heeft al jaren een contract met Telecombedrijven die geanonimiseerde route-informatie van automobilisten leveren. Google Maps levert voor iedere gebruiker een overzicht in groen, oranje en rood van weggedeelten met files en andere problemen, niet alleen op de snelwegen naar en rond de stad maar tot in de haarvaten van het wegennet in de stad.	Wij hanteren in het mobiliteitsplan de term 'mobiliteit voor iedereen'. Daarmee geven wij invullen aan wat u 'rechtvaardig' noemt. Het doel daarbij is om een goede toegankelijkheid voor alle doelgroepen te borgen. Dit is toegelicht in het plan voor voetganger, fiets, OV en autobereikbaarheid. Dit betekent niet dat overal in stad en regio dezelfde mogelijkheden beschikbaar zijn, maar wel dat iedereen tenminste één reismogelijkheid ter beschikking heeft. Hiermee voorkomen we vervoerarmoede.

	Google heeft – met de data achter de hand – een compleet verkeersmanagementdatasysteem waar onze overheid naar smacht. Met Google Maps konden velen in Corona15 tijden op de smartphone zien dat de Ring Utrecht "groen" bleef, ook in de spits, terwijl diverse invalswegen rood kleurden. Zie voor de uitwerking van rechtvaardige principes ook de voorstellen van Waag Amsterdam, hierboven onder verzoek [5]. [7] <u>*Een mobiliteitsplan voor iedereen? Vervang dan het woord "slim" door "rechtvaardig".*</u> <u>Het huidige Mobiliteitsplan hanteert "slim" als voornaamste principe. Dit principe heeft in de afgelopen jaren veelal tot efficiency-operaties en privatisering geleid.</u> <u>"Slim" vervangen door "rechtvaardig" werpt echter direct licht op het verschijnsel vervoersarmoede. De slim-win-win retoriek gaat voorbij aan de ongelijkheid in stad en regio en aan de urgentie van de klimaatcrisis, waar we ook in Utrecht voor staan.</u> Het woord "vervoersarmoede" komt in het Mobiliteitsplan niet voor. In 2016 schatte het CBS dat circa 12.000 Utrechtse huishoudens een (zeer) hoog risico op vervoersarmoede heeft[*]. Ook kwalitatief onderzoek laat zien dat vervoersarmoede een significant probleem is in bijvoorbeeld Overvecht [**]. De gemeente wil in het Mobiliteitsplan garanderen dat mobiliteit in Utrecht voor iedereen toegankelijk is. Door echter vervoersarmoede niet expliciet te benoemen en geen doelstellingen te formuleren om dit probleem aan te pakken, is het risico groot dat de investeringen van de gemeente zorgen voor instandhouding of vergroting van de bestaande ongelijkheid in mobiliteit. De definitieve versie van het plan kan en moet veel scherper zijn over het belang van de daling van uitstoot, de noodzaak van anders denken over bewegen, en een verschuiving naar collectieve besluitvorming over mobiliteit. Naast *mobility-as-a-service*, geleid door marktdenken, een *mobility as the commons* geleid door democratisch en ecologisch denken vanuit samen maken we stad. Op deze manier is 'mobiliteit voor iedereen' te combineren met een sterke aanpak van de klimaatcrisis. De gemeente zou er goed aan doen dit explicieter te maken, en van het Mobilteitsplan een minder technocratisch geïnspireerd Infrastructuur-plan te maken. Organiseer het maatschappelijk toezicht op de staat van de transitie met de besluitvormingsprincipes uit verzoek [5], hierboven.	Het mobiliteitsplan doet geen uitspraken over een verbreding van de A27. Het mobiliteitsplan geeft wel aan hoe de gemeente wil dat de A27 als onderdeel van de Ring Utrecht zou moeten functioneren: er is 'enige mate van doorstroming gewenst'. Dit willen we om sluipverkeer door de stad bij grote mate van congestie te voorkomen en om de functie van de Waterlinie op termijn te kunnen afwaarderen. Of hier verbreding voor nodig is, heeft de gemeente niet onderzocht. We realiseren ons dat op de A27 ook een veiligheidsprobleem bestaat dat regelmatig tot verstoring en dus congestie leidt. Wij willen niet dat extra capaciteit van het hoofdwegennet leidt tot het aantrekken van extra autoverkeer. Nabijheid is beschreven in de RSU. Wij hebben in Slim bestemmen de inzet hierop overgenomen van de RSU. Dit een belangrijke eerste stap in de mobiliteitsaanpak van het mobiliteitsplan. In het hoofdstuk slim parkeren introduceren we de mogelijkheid om de verkeersruimte in woonstraten te transformeren naar verblijfruimte en ruimte voor duurzame vervoerwijzen.

	[*] www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/42/risico-op-vervoersarmoede-in-utrecht-en-heerlen- 2016 [**] www.denuk.nl/veel-inwoners-van-overvecht-komen-niet-buiten-hun-wijk [8] *Voeg in het plan als tekst toe: De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd.* Het is – zoals de gemeenteraad al diverse malen heeft vastgesteld - niet gerechtvaardigd deze kwestie voor 2040 te negeren. De Minister van Infrastructuur is nog altijd van plan de capaciteit van de A27 aan de Oostkant van de stad met 50% te laten groeien tot 300.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit zal niet alleen de druk op stad, maar de ook de klimaatopgave van stad en regio vergroten in plaats verkleinen. Kwantificeer de bijdrage vanuit de stad aan het binnen bereik brengen van het Parijse Klimaatakkoord, waarin voor 2030 een halvering van de CO2-emissies t.o.v. 1999 is beoogde. Kortom, neem stelling: De gemeente Utrecht ziet geen nut en noodzaak voor een verbreding van de A27 door Amelisweerd. [9] *Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten van deze concept-analyse met burgers en bedrijven en vraag hen om aanvullingen. Maak deelplannen op thema; experimenteer en evalueer ze met actieve burgers en bedrijven. Voor de uitwerking van drie nabijheidsthema's, zie bijlage 1.* Interessant en positief vinden we dat het plan spreekt van het belang van *Nabijheid in de stad*: wonen, werken en voorzieningen allemaal in of dichtbij de wijk (zoals verwoord o.a. in dit plan door de wethouder voor mobiliteit en groen, Lot van Hooijdonk) Hier passen experimenten, bijvoorbeeld met *vragen over en alternatieven voor absurd korte autoritten*; denk ook aan een *toegankelijkheidstoets* per wijk, in navolging van het reeds door raadsleden toegepaste *schouw*-instrument, maar wel met de opgave dat groepen in en na de schouw niet buiten de boot vallen. In de aanpak en beschrijving van effecten/indicatoren missen we echter een uitwerking over nabijheid en mobiliteit. Daarom bieden we B&W de onderstaande figuur aan met onze visie op het belang van nabijheid van mobiliteit in de leefomgeving. En de vraag hoe stad en regio willen communiceren over	Uw bijlagen zijn een toelichting op hiervoor gemaakt opmerkingen, waarop wij een reactie hebben gegeven. Daarom gaan we in de beantwoording niet specifiek in op de bijlagen.

	verplaatsingsbehoeften van mensen in een duurzame civil society. Het belangwekkende Utrechtse experiment Leefstraten (naar een idee dat enkele jaren geleden in Gent is bedacht en uitgewerkt) verdient een publieke evaluatie en bespreking met de gemeenteraad, met bijdragen van betrokken burgers en omringende bedrijven. In bijlage 1 leggen we B&W drie thema's voor die voor een deelplan in aanmerking komen. [10] *Gebruik voortschrijdend inzicht in het onderscheid tussen geplande en geleefde stad, zie bijlage 1.* In twee bijlagen sluiten we aan bij de bovenstaande verzoeken. TWEE BIJLAGEN: AANSLUITING & CONCRETISERING We maken gebruik van voortschrijdend inzicht en onze ervaringen in de geplande en geleefde stad, geïnspireerd door het Advies van de Raad voor de Leefomgeving, 2020 en beschrijven drie thema's voor nabijheid en mobiliteit Bijlage 1: Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter met thema's voor *basisscholen, evenementen en reizigersinformatie* Tevens beschrijven we invullingen en oplossingen, die we hebben afgeleid van de zeven treden van de ladder van Verdaas. Bijlage 2: Maak verwachtingen waar: Invullingen en oplossingen, afgeleid van de zeven treden van de ladder van Verdaas. Slot: We sluiten af met enkele verwijzingen en bronnen. Bijlage 1 *Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten met burgers en bedrijven. Maak deelplannen op thema en experimenteer + evalueer met actieve burgers en bedrijven.* Thema 9.1 Maak een deelplan Basisscholen, nabijheid en mobiliteit ("Tweeverdieners met kinderen op de basisschool.") Wat moeten tweeverdieners doen als ze beseffen dat ze (eigenlijk) hun kinderen niet met de auto naar school willen brengen? Dan zouden ze met collega-ouders en leerkrachten kunnen bespreken over welke alternatieven zij al hebben nagedcht. Hier ligt ook een taak voor de gemeente, om te beginnen ten aanzien van de scholen en ouders die vinden dat transitie naar een duurzaam alternatief voor de hand ligt.	

	Welke lessen trekt B&W uit de honderden experimenten die in Europa in en rond scholen zijn gehouden? We missen zo'n deelplan in de Parkeervisie. Hoeveel schoolkinderen lopen of fietsen naar school? Hoeveel zouden naar school willen lopen of fietsen? Wat is ervoor nodig om hieraan te werken? In het kader van fietsen van 8 tot 88 en de fietsvisie van de Landelijke Fietsersbond 2040? Thema 9.2 Maak een deelplan mobiliteit, nabijheid en evenementen. Utrecht kent als festival- en uitgaansstad heel veel publiekstrekkende evenementen, zoals Vrijmarkt / Koningsdag, Tour de France / Giro d'Italia, Huishoudbeurs, Motorbeurs etc. De Stad Utrecht heeft inmiddels ook veel logistieke expertise opgebouwd om de stad te kunnen voorbereiden op veel publiek. Fietsers, voetgangers staan dan centraal in de logistiek voor een probleemloos verloop van een of twee dagen Tour en voor de Giro. Welke lessen trekt B&W uit deze projecten? Waar zijn voetgangersbruggen en waar zijn fietsparkeerplekken handig en hoe organiseer je een win-winsituatie met fietsenmakers in het runnen van die plekken, inclusief fietspomp of reparatie-optie? Dan wordt rekenen van belang, voor ondernemer, burger en gemeente. Inclusief berekenen wat een voetgangersbrug moet kunnen dragen. Hoeveel publiek verwachten we, en kunnen we dat aan de rand van de stad opvangen op overstapplekken ("Hubs') voor OV per bus, tram of trein met fietsparkeerplekken erbij? Thema 9.3 Maak een deelplan Verwerving en maatschappelijk toezicht op reizigersinformatie, in aansluiting op verzoek [6]. Regelmatig hebben we afgelopen jaren ambtelijk en politiek vragen gesteld hoeveel mensen dagelijks reizen binnen, vanuit of naar de stad (per auto, fiets of OV en trein). Reacties waren veelal: Goede vraag, die informatie is belangrijk maar niet beschikbaar, die informatie is er niet / niet te vinden, die informatie hebben anderen, we weten het zelf onvoldoende/zou goed zijn meer te weten/ons verkeersmodel wordt wel regelmatig geijkt met praktijkgegevens. Welke gegevens zijn dat? Van wie zijn die afkomstig -> wie weet er dan meer? Rijkswaterstaat blijkt geanonimiseerde Vodafone-GSM-telefoondata te verzamelen en te analyseren, maar publiceert ze niet en zou meer kunnen weten. NS weet alles van de	

	treinreizigers, maar wil deze informatie niet publiekelijk delen, behalve dat er 200.000 in- en uitstappers zijn op Utrecht CS. Idem voor de OV-bedrijven in stad en regio: geanonimiseerde OV-chip/reizigersinformatie willen zij niet publiekelijk delen, om hun OV-concurrenten niet wijzer te maken. Telpunten geven aantallen fietsers, maar herkomsten en bestemmingen van fietsers (“HB”) zijn onbekend. Raadslid Bram Fokke maakt– in zijn eigen tijd, met geanonimiseerde Fietstelweekdata een mooi HB-filmpje waarin je vanaf half zes in de ochtend de eerste fietsreizigers ziet fietsen. HB-Informatie van meer fietsreizigers schiet tekort. Kortom we blijven pendelen tussen het kastje en de muur. Ondertussen heeft het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) zijn zoveelste update heeft gekregen. En wordt de van CBS afkomstige Herkomst-Bestemmingsmatrix (afgeleid van OVIN/ODIN-data) als belangrijkste input voor dit Verkeersmodel beschouwd. En dit Verkeersmodel is weer benut als onderbouwing van dit Mobiliteitsplan. En daarmee zijn we terug bij af. Ondertussen lezen we dat het Planbureau voor de Leefomgeving voor haar Atlas voor de Regio geen betrouwbare cijfers op kan nemen over stedelijke en regionale verkeers- en vervoersstromen. Het PBL vindt de eerder genoemde CBS-cijfes op stadsregionaal niveau vooralsnog niet voldoende betrouwbaar. Voor wie ligt hier een opgave, wanneer je bedenkt dat de CBS-cijfers tot stand komen doordat het CBS (onregelmatig) 40.000 Nederlanders vraagt een persoonlijk dagboekje van 1 dag met hun verplaatsingen in te vullen. Dit leidt tot een supergrote geanonimiseerde Excel-sheet met de Herkomst en Bestemmingen en postcodes van de mensen die meedoen, vervat in de HB-matrix. Hoe kan de stadsregio zelf meer te weten komen van stadsregionale verkeersstromen?	

	Buiten het stadskantoor beschikken info-techfirma's als Google, Uber, Telecombedrijven en adviesbureaus over veel meer data en informatie, die tegen hoge tarieven aan overheden te koop worden aangeboden. Hier ligt volgens ons een kans. Welke kennis en/of innovatie heeft de stad nodig en wie heef wat onder welke voorwaarden beschikbaar? In het concept missen we antwoorden op deze vragen en een strategie. We stellen aan de gemeente voor om uit te wisselen welk informatie zij voor een duurzame transitie met een duurzaam en rechtvaardig mobiliteitsplan nodig heeft en hoe het maatschappelijk toezicht op de verwerving van reizigersinformatie kan worden verbeterd, in aansluiting op voorstellen van Marleen Stikker / Waag Amsterdam, zie punt 6. Bijlage 2 *Maak verwachtingen waar: invullingen/oplossingen afgeleid van de zeven treden van de* *ladder van Verdaas.* We zoeken in deze bijlage aansluiting bij de andere verzoeken uit onze Zienswijze. In 2009 publiceerden wij als Kracht van Utrecht onze analyse in ons eerste rapport. Als afwegingskader stelden we de zeven treden van de ladder van Verdaas voor: zie onderstaande figuur uit 2012. Vanuit onze "drone" met uitzicht over de stad en stadsregio concretiseren we onze verzoeken aan B&W per trede van de ladder van Verdaas. We maken gebruik van voortschrijdend inzicht en onze ervaringen in de geplande en geleefde stad, geïnspireerd door het Advies van de Raad voor de Leefomgeving, 2020. 1 = Trede 1: Koppel beleid Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Parkeervisie en PR-beleid van de stad aan elkaar	

	A. Breng in navolging van Verzoek [1] en [2] het duurzame algemene doel in als doel voor de Ruimtelijke Strategie van Utrecht (RSU. B. Formuleer beleid dat B&W de bij herinrichting te realiseren ruimtewinst, bijvoorbeeld door (E-)auto-delen per straat of wijk in straat/buurt, in overleg met straat of buurt vaststelt. C. Vertaal dit doel dan ook direct door in Parkeerbeleid. Zo'n doel geeft de Parkeervisie fysiek en mentaal de ruimte. D. Toon en formuleer meer lef in het PR-marketingbeleid van de gemeente om de wereld te laten weten dat de stad als voorbeeld van de wereld dient en laat zien hoe nabij het overall-doel is. Het is belangrijk om A, B en C te doen, in plaats het doel voor dit plan van de RSU af te leiden. Juist omdat B&W de RSU. De Omgevingsvisie en de Parkeervisie og in 2021 verder wil uitwerken. B is belangrijk omdat de initiatieven in de stad willen weten wat het gevolg is als zij draagvlak in hun buurt voor een autodeelproject hebben gerealiseerd. Gaat het parkeerbedrijf voor de lege plekken nieuwe parkeervergunningen verstrekken, waardoor de ruimtewinst weer te loor gaat? Of krijgen de bewoners eigen speelruimte en hebben zij invloed op het resultaat? Denk aan extra speel- zit- en wandelgelegenheid, fietsparkeerplekken, op voorzet van het auto-deel-initiatief zelf. Als toelichting bij C en D geven wij aan dat de ontwerp-parkeervisie een algemeen doel mist om richting te geven. In de Parkeervisie missen we daarnaast ook informatie en data van het aantal openbare en privé-parkeerplaatsen + de honderden (zo niet duizenden?) parkeerplaatsen in betegelde voor-of achtertuinen van verkochte koophuizen. Ook al omdat er geen gemeentelijke regels waren om dit te voorkomen. Hoe belangrijk is deze ontwikkeling? Publiceer wat de gemeente weet. Slechts een deel hebben wij op foto kunnen vastleggen. Koppel domein mobiliteit aan domein water. Het betegelen van tuinen vergroot het risico van het riooloverstromingen en ondergraaft duurzaam watermanagement in de stad.. Zou de gemeente Google kunnen verzoeken deze "gratis" parkeerplaatsen voor de stad met Google Maps in kaart te brengen? Welke algoritmes zijn daarvoor nodig en hoe gaan gemeente en de "Commons" om met de verkregen informatie? Nu is Google Nederland	

	slechts een servicefiliaal. Google zit in de USA. Gemeente pak dit aan. Welke ervaringen en tips voor het voeren van overleg contact zijn er? Toekomstig parkeerbeleid hangt samen met ruimtelijk beleid. Het ruimtebeslag van automobiliteit is immens. Welke winst is te boeken door met een algemeen doel voor demodal shift de eigen auto op grotere afstand van huis te plaatsen, in een wijk- en P&Rgarage in de stad? Welke extra kosten zijn hiermee gemoeid en in welke verhouding staan die kosten met de kosten voor een parkeervergunning in de wijk? Welke nulmeting gebruik je voor het ruimtebeslag in de verschillende wijken? Zie de grafiek, die het Ruimtebeslag voor mobiliteit (totaal = geel) per wijk voor voetganger (blauw) fiets (oranje), en auto (grijs) laat zien (project Milieufensie/Locatus). Extra belangrijk om niet alleen makelaars (die tot op heden reclame maken met voortuin = gratis parkeerplek!) maar ook huizenkopers te informeren dat de gemeente beleid heeft om groen in tuinen te behouden i.p.v. het betegelen ervan. Bedenk dat een gratis parkeerplek een waarde heeft van minimaal €25.000. *Ruimtebeslag van mobiliteit* 2 = Trede 2: Beprijs Ruimte i.v.m. Overall-doel Mobiliteitsplan. B&W verdienen de hoofdprijs in de competitie tussen duurzame steden wanneer zij nieuwe voorstellen doen voor het beprijzen van Ruimte i.v.m. Mobiliteit (Voorbeeld: Projectontwikkelaars betalen bij woningbouw mee aan OV/Onroerend Zaak Belasting). In onze visie hoort daarbij ook het anders beprijzen van autogebruik (Regionale kilometerheffing, betaald parkeren in regio, stand van zaken/winst/foto 2010-2019). Welke lessen trekt B& W uit de implementaties van emissiezones die in veel steden (Rotterdam, Den Haag, Amsterdam) tot hoge administratieve kosten leiden en onder burgers weinig draagvlak vonden? Dit soort plannen wekken veel weerstand op. Voor 2040 dien je beprijzingsinstrumenten in te zetten als stad en regio in de toekomst autogebruik willen verminderen, ook in verband met het ruimtegebruik van de elektrische auto. Draag als gemeente bij aan een beter nationaal inzicht in de maatschappelijke kosten en baten van autogebruik en nut en noodzaak van een duurzame modal shift, nationaal en regionaal. 3 = Trede 3: Ontwikkel Mobiliteitsmanagement van burgers en bedrijven, het “Nieuwe	

	Normaal" (geboekte winst 2010-2020, Winst t.g.v. Corona, Perspectief 2040) In bovenstaand punt [4] hebben we reeds toegelicht waarom we B&W adviseren de kansen voor dit thema te pakken. We denken aan een bedrijfslocatiegerichte aanpak en een in de ontwikkelorganisatie Ruimte verankerde innovatiefunctie voor een veel inniger samenwerking tussen bedrijven en de gemeente. We sluiten hierbij aan op kritiek van bedrijven die vooraan willen lopen en zij de weg kwijt raken in het contact met de gemeente. Pak die kans. Jeroen Mommers, journalist bij *De Correspondent* op het gebied van democratie en klimaat, schreef 28 januari: "*Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"*. 4 = Trede 4: Investeren in duurzaam Verkeer en Vervoer leidt tot voorstel 4A en 4B A. A. Maak de onderbouwing van de effecten van dit concept openbaar geef aan wat wel en wat niet is meegenomen en wat je wel meeneemt in vervolg-deelplannen. B. En leg de innovatiefunctie op deze punten voor Ruimte en Mobiliteit vast in de organisatie A. Onderbouwing van effecten van (toekomstige) investeringen in duurzaam Verkeer en Vervoer. Gaat in het Mobiliteitsplan voorgestelde OV-netwerk kannibaliserend werken op het fietsgebruik (i.v.m. samenloop van routes) en het OV-busgebruik (i.v.m. het vervallen of strekken van buslijnen en het versnellen van buslijnen door snellere routes)? Bij hoofdstuk 6.2 "Fiets" is onze zienswijze dat alternatieve routes er in het verleden niet voor zorgden dat fietsers anders gingen rijden (bijvoorbeeld via de Herenroute). De aanpak van gedragsverandering heeft tot heden niet tot omdenken geleid onder fietsers. Ook hier geven Google Maps en andere vaak gebruikte routeprogramma's aan dat fietsers voor de kortste/snelste route kiezen. Omrijden en meanderen is niet wat fietsers uit zichzelf snel zullen doen tenzij de drukte de reistijd beïnvloedt. Welk stads/regionaal fietsnetwerk heeft B&W nu voor ogen, ook voor de steeds belangrijker Oost-West-route (Leidsche Rijn–Uithof v.v.)? Hoe wil Utrecht fietsgebruik van de regio naar de stad (v.v.) faciliteren in vergelijking met het huidige gebruik? Welke fietsparkeerplekken zijn in de stad voor die (nieuwe) gebruikers gepland? Neem ook hier de bedrijfslocaties/woon- en werkverkeer mee. Zet instrumenten in om meer mensen te verleiden te gaan fietsen vanuit de regio in	

	verband met hoog inkomen/hoog autogebruik. Verbind in een nieuw fietsplan de visie van het mobiliteitsplan voor betere consistentie in beleid. Denken vanuit de fietser versterkt het idee dat fietsen een grote kanshebber blijft. Wordt er gebouwd, pas dan ook fietsparkeren in. Bouw juist meer bewaakte fietsstallingen rondom de binnenstad en bij stations als je het fietsgebruik uit de regio wilt bevorderen. In welke gevallen dient Utrecht aan te haken bij Eindhoven i.v.m. plannen met de Brainportlijn met *zelfrijdend* OV? Wie houdt deze innovatie bij? Hoe is de organisatie aanspreekbaar op innovatie? 5 = Trede met 5A, 5 B en 5 C 5A: Beter benutten van infrastructuur 5A. Verwerk in het plan een pleidooi voor 80 km/uur op de gehele Ring Utrecht, ook op de huidige A27 door Amelisweerd. Overweeg ook een maximale fietssnelheid in de stad van 20 km/uur. 5B. Benut het bestaande treinsysteem veel meer voor de regio, inclusief de voordelen/nadelen en baten/lasten (naar een drie-treinensysteem?) 5C. Benut de kansen voor versterking van het regionale fiets&bus- & tramlijnennetwerk voor het realiseren van ons overall-doel in de modal shift (verzoek [1]). • A. De baten hiervan zijn elders en eerder beschreven. Juist dit soort pleidooien snijden hout in onderhandelingen met andere overheden ten behoeve van Gezond Stedelijk Leven in stad en regio. • B. Een schaalsprong in OV/trein en fiets&trein biedt veel meer mogelijkheden dan wat B&W in het Mobiliteitsplan schrijft. Wat kan Utrecht met deze benadering aan Houtenaren bieden? Op welke manier kan de trein ervoor zorgen dat de dagelijkse autostroom vanuit Houten met 10% wordt verduurzaamd doordat meer Houtenaren de trein pakken om op hun bestemming te komen? Welke instrumenten en data heeft de gemeente Houten ter beschikking om zo'n 10% plus experiment uit te voeren? Doe dit experiment met actieve burgers en bedrijven. • C. Zo ook de relatie tussen Utrecht en Nieuwegein/Vianen v.v. Welke instrumenten en data heeft deze gemeenten ter beschikking om zo'n 10 % plus experiment uit te voeren? Doe dit experiment met actieve burgers en bedrijven. Overweeg met partners voor het buitengebied een fietsnetwerk met twee voldoende brede stroken, waarvan één voor langzaam en één voor sneller fietsverkeer.	

	6 = Trede 6: Aanpassen van Infrastructuur: Gebruik bij aanpassingen van infra een eenvoudige toets of monitor om met burgers en bedrijven te beoordelen of en welke voortgang je maakt met het experiment of in het bereiken van het overall-doel: geplande stad of geleefde stad? Het grote aantal indicatoren in hoofdstuk 11 van dit plan bemoeilijkt niet alleen het evalueren van het plan zelf, maar ook van deelplannen en uitvoeringsprojecten die hieruit voortvloeien. Stel, B&W wil een project of de uitvoering van een project in de praktijk evalueren met tientallen in hoofdstuk 11 benoemde indicatoren. Wij vrezen dat dan zowel de uitvoerder van de evaluatie als betrokken burgers en bedrijven niet meer weten waar de gemeente naar toe wil/wilde. Onze indruk is dat de gemeente uitgevoerde projecten niet zo makkelijk evalueert. We dragen vanuit ons beeld van de geleefde stad de volgende projecten aan, die om een evaluatie vragen. Wat is er goed en wat is er misgegaan bij het herinrichtingproces van de 't Goylaan? Wat vinden buurtbewoners inmiddels van de Rode Loper op de Leidseweg? In hoeverre klopt ons beeld dat burgers en bedrijven de herinrichting van het Adriaen van Ostadeplein positief beoordelen en op welke punten is nog verbetering noodzakelijk? Hoe luidt de tussenevaluatie van het Singelplan om de singels (de weg langs de Stadsbuitengracht) om te toveren tot een fietsstraat/rode loper? Waar ligt de speelruimte voor de gemeente om een geplande standaard-ontwerp-straat op de Weerdsingel om te zetten in een win-win voor de leefomgeving? Hoe denken bewoners van het Kanaleneiland nu over het onveilig ervaring verkeerssituatie en hadden gesprekken ook benut kunnen worden in het versterken van de Kracht in de Buurt? 7 = Trede 7: Nieuwe Infrastructuur voor automobiliteit Voor dit punt verwijzen we verwijzen naar verzoek [8] om in het Mobiliteitsplan op te nemen: De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte meer aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd naar 2x7 rijstroken. Tot slot, enkele verwijzingen en gebruikte bronnen 1. Informatie over ons regionale burgerinitiatief http://www.krachtvanutrecht.nl De in deze zienswijze gebruikte figuren zijn veelal afkomstig uit rapporten en notities, die in samenwerking met bedrijven, zoals APPM, Stratagem, Strukton en Movares zijn opgesteld. Enkele figuren zijn vervaardigd ten behoeve van de Regionale Klimaattafel	

	Ruimte en Mobiliteit, die we met raadsleden en bedrijven uit regio en stad organiseren om Utrecht voorbeeldregio te laten worden voor een duurzamer ruimtegebruik en verkeer & vervoer. 2. Informatie over het adviezen van de Raad voor de Leefomgeving van A naar Beter, 2019 en het advies Toegang tot de Stad van de Raad voor de Leefomgeving (2020) ,https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/toegang-tot-de-stad-hoe-publieke-voorzieningen-wonen-envervoer-de-sleutel-voor-burgers-vormen 3. Meer informatie d.d. 21 januari 2021 over het thema rechtvaardig mobilteitsdenken /inclusieve mobiliteit https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/36293/onderzoek-vervoersarmoede-bestaat-bij-alledoelgroepen/? utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief week 2021-03 4. Informatie over transitiedenken en DRIFT, met een toelichting op de X-curve https://drift.eur.nl/app/uploads/2020/02/Staat-van-Transitie-Dynamiek-in-Mobiliteit-Klimaatadaptatie-en- Circulaire-Economie.pdf 5. Informatie over het achterlopen op klimaatambities op papier en nut & noodzaak van het verdubbelen van de inspanningen https://www.nrc.nl/nieuws/2020/10/30/pbl-kabinet-haalt-klimaatdoel-2030-niet-a4018064 6. Pieter Boot Projectleider Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) schreef een wetenschappelijk artikel over effecten van 10 jaar overheidsbeleid op papier https://www.nrc.nl/nieuws/2020/10/30/kabinet-laat-flinke-klimaattaak-achter-voor-opvolger-a4018128 7. Meer informatie over het belang en invulling ven het Mobilitylab en Commons is te verkrijgen bij … 8. toelichting op onze website voor professionals: Www.krachtvanutrecht-initiatief.nl en https://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/ladder-van-verdaas	
183	Ik zou graag reageren op het verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen. Met name op de wenselijke verbinding, nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan. Ik heb	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk in de Nota van Beantwoording

	begrepen via de website " https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/bruggenstudie-levert-negen-prioriteiten-op/ "dat dit verkennend onderzoek wordt meegenomen in de beleidsnota mobiliteitsplan 2040. In het mobiliteitsplan 2040 wordt niet verwezen naar het verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen. Ik heb maandag 18 januari contact opgenomen met de projectleider hierover. Hij gaf aan dat het een verkennend onderzoek is en nog te vroeg is om hier formeel op te reageren. Hij wees me wel op pagina 74 waar het regionaal fietsnetwerk opstaat, met de vraag of de brug nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan erop staat. Op dit overzicht staat niet de nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan, dus vooralsnog ga ik ervan uit dat deze brug niet in de besluitvorming rond het de beleidsnota mobiliteitsplan wordt meegenomen. Voor de volgende stappen na het verkennend onderzoek, als dat mocht doorgaan, zou het goed zijn om ook andere aspecten mee te nemen naast "de wenselijke fietsroutes". Denk hierbij aan: **Verkeersveiligheid** Door deze brug zal het verkeer op de Vechtdijk nog meer toenemen, op dit moment is de verkeersdrukte op de Vechtdijk al te druk wat leidt tot onveilige situaties. Ook zal door de nieuwe t-splitsing de fietsers een vaart hebben omdat ze van een verhoging afkomen door de brug, dit leidt tot een verkeersonveilige situatie. **Vaarverkeer** Door de brug krijgt de vecht een extra obstakel voor het vaarverkeer, dit leidt tot opstopping voor de brug met alle nadelige gevolgen vandien. Denk daarbij aan extra milieubelasting, dieseldampen en extra vaarbewegingen(nadelig gevolg watervogel stand). Verstoring op de natuur, vogels en het onderwater leven. **Milieu** De doorstroming van de vecht wordt extra belemmerd, hiervoor is afgelopen periode juist op ingezet. Zie ook bij het punt vaarverkeer, extra bootbewegingen en daardoor meer dieseldampen.	

	Natuur Op dit moment zijn er op en rond de Vecht vele kwetsbare watervogels, o.a. de aalscholver en ijsvogel. Deze zullen mogelijk verdwijnen door de aanleg van de brug. Er zijn waterschildpadden, mogelijk zullen deze dieren door de verstoring niet kunnen overleven. **Horizonvervuiling** Dit is een mooi gebied de vecht in combinatie met het Niftarlakepark, waar menig mooie foto van is genomen en waar je mensen vaak van ziet genieten. Een Fietspad met brug zou dit beeld ernstig verstoren. Laat staan de Vechtzoom Plantsoen; er zijn nu nog cultuurhistorisch overblijfselen te zien. Wanneer de brug in kwestie neer wordt gezet, zal daar dan nog minder van over zijn of helemaal verdwijnen. **Privacy** Door de brug zal de privacy van een aantal woonboot bezitters afnemen omdat vanaf de brug nu ook op de woonarken en hun tuin gekeken kan worden. **Toegevoegde waarde** Nog wel het belangrijkste is het missen van de toegevoegde waarde van deze brug. Deze brug ondersteund geen doorgaande route, niet naar Winkelcentrum Overvecht, niet naar de Vechtsebanen, bedrijventerrein en de sportvelden die daarachter liggen. Je kan uitstekend of via de Marnixbrug of over de Muinck Keizerbrug. Het fietspad wat geschetst wordt verdwijnt in de woonwijk Overvecht vechtzoom die zo' 500 meter van de andere bruggen af ligt. Zeker gezien de bovenstaande punten, heb ik bij voorbaat bezwaar tegen de aanleg van een nieuwe brug over de vecht. Mocht u nog verdere toelichting willen, dan kunt u mij mailen.	
184	*De meegestuurde foto's en bijlage bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.*	

	Hierbij dien ik als vertegenwoordiger van de groep Toekomst Balijelaan de zienswijze in op het Mobiliteitsplan 2040 Hoewel we onder de naam Toekomst Balijelaan de zienswijze indienen, bestaat de groep uit aanwonenden van de Balijelaan (' het Balijeplein') en de Vondellaan en de ondernemers/winkeliers en betreft onze zienswijze de bovenstaande combinatie van straten. Bij deze ontvangt u van ons, bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein1 Utrecht, onze zienswijze met betrekking tot het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. 2 De zienswijze is wat omvangrijk. Vandaar een leeswijzer. 1. Wie en wat en waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein 2. Doel van het indienen van de zienswijze 3. Aanleiding tot indienen zienswijze met verwijzingen naar het Mobiliteitsplan 2040 4. Voorstel 5. Bijlage 1 voorbeeld ter inspiratie 1. Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein Toekomst Balijelaan Utrecht is opgericht door en voor aanwonenden en winkeliers/ondernemers van de Balijelaan en bij het Balijeplein aangelegen straten. De Balijelaan en het Balijeplein neemt een bijzondere positie in gezien de ligging tussen twee wijken en de functie zowel als doorgaande weg als in de zin van leefgebied met een verbindende pleinfunctie voor lokaal winkelen, ontmoeten en sociale cohesie. Daarnaast dreigen de Balijelaan, Balijeplein en de Vondellaan op meerdere manieren een belangrijk, maar vergeten en verweesd gebied te worden tussen de verschillende ontwikkellocaties zoals Jaarbeursplein, Merwedekanaalzone, kleinere bouwprojecten in de Dichterswijk, en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en mobiliteit in het centrum en Ledig Erf. Waar de Balijelaan en het Balijeplein zelf vroeger met de plantsoenen een verbindende functie had tussen de wijken, wordt dit nu gemist. Niemand wil terug naar vroeger, maar in een slimme uitvoering kan wel de leefkwaliteit in veel opzichten verbeteren, ook in het opzicht van de sociale cohesie. We verwijzen hierbij ook naar het belang van het plein voor de veiligheid in de wijken,	

	zoals dat is al was aangegeven in de ‘ oude’ Omgevingsvisie Utrecht en daarbij behorend Omgevingsplan 2025 en Wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest. We hopen met het agenderen van onze straten en plein een visie op de detailhandel een nieuwe impuls te geven die tot concrete acties zal leiden. De zorg is dat panden verder zullen worden uitgebaat door afhaalhoreca en zakelijke dienstverlening. Deze dragen niet bij aan het verbeteren van de cohesie in de wijk. En die vraagt aandacht. Dat is al te lezen in het wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest en is ook te zien aan de verhoogde criminele activiteiten in de Rivierenwijk en aan de het programma Straatwaarden dat op de Maaspleinschool is gestart om verder criminele 1 Op dit moment heeft het plein, zover ons bekend is, geen naam. In deze zienswijze spreken wij voor de duidelijkheid van het document dan ook van Balijeplein. Wij stellen als bewonersgroep voor het plein de naam Balijeplein te geven. Zie verder zienswijze en de bijlage voor de gedachtebepaling en inspiratie. 2 Voor het thema parkeren verwijzen we naar de separaat ingediende zienswijze op 1 februari, met betrekking tot de concept Parkeervisie gemeente Utrecht als onderdeel van het Mobiliteitsplan. ontwikkelingen tegen te gaan. in de nieuwe Ruimtelijke Strategie 2040 wordt de Rivierenwijk bij de traditionele wijken, waarin de veiligheid op orde is. Dat is op dit moment absoluut niet zo en met de ontbrekende visie gaat dat ook niet beter worden. Een lokaal winkelgebied, een ontmoetingsplein, groen, een ontmoedigend beleid tot het maken van snelheid op de Vondellaan of Balijelaan zijn hierbij onderdeel van de hele aanpak die de buurt in de periode 2022-2025 nodig heeft en verdiend. Verbinding tussen de wijken is nu zichtbaar in onderling bewonerscontact met betrekking tot bewonersinitiatiefgroepen, de nieuwe naam van de wijkkrant: Rivierdichter (in plaats van Rivierwijker) en de contacten tussen maatschappelijke instellingen en buurthuizen en is zichtbaar in de vertegenwoordiging van onder meer deze twee wijken bij wethouder Linda Voortman. Ook de lokale winkeliers op het Balijeplein worden door inwoners van beide wijken bezocht. De pleinfunctie (ontmoeten en verblijven) is echter niet zichtbaar en deze wil Toekomst Balijelaan graag zichtbaar maken, zie ook het hierboven genoemde punt van de sociale veiligheid en voor, wat de mobiliteit betreft, voor een grotere verkeersveiligheid.	

	Inmiddels is er voldoende draagvlak voor de bewoners/winkeliersgroep gecreëerd. Toekomst Balijelaan/Balijeplein heeft een kring 1 ingericht met actieve bewoners en andere betrokkenen. Hieronder is ook de voorzitter van de ondernemersvereniging, waarmee we ook de belangen van de winkeliers behartigen, voor winkeliers en bewoners. Dan is er een kring 2 met passief betrokkenen en een kring 3 van bewoners die graag twee-jaarlijks ,of indien nodig vaker, met een (papieren) nieuwsbrief willen worden geïnformeerd. Toekomst Balijelaan heeft eerder een integrale zienswijze ingediend voor de omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Deelgebied Merwedekanaalzone, hier verwijzen wij graag naar als het gaat om onze integrale kijk op een groene, duurzame, sociaal- en verkeersveilige, gezonde leefomgeving, ook voor de Balijelaan en het Balijeplein. Er zal tevens gelijktijdig met deze zienswijze, een zienswijze ingediend worden voor het Concept Parkeervisie . Voor 10 maart volgt de zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. *2. Doel van het indienen van de zienswijze* Doel van het indienen van de zienswijze is het agenderen van de herinrichting van dit gebied bij de gemeente Utrecht. Dit betekent dat er meer urgentie en dus prioritering moet komen voor een visie op en uitvoering van de herinrichting van de Balijelaan en bijbehorende Balijeplein, aansluitend bij visie/herinrichting Zuidpoort- Vondellaan (Mobiliteitsplan p. 136 en 137), reeds autoluwe Croeselaan, plannen auto-te gast Rijnlaan (plan Merwedekanaalzone en Mobiliteitsplan p. 106), plannen autovrije Merwedekanaalzone, aandacht voor Europalaan Noord (Mobiliteitsplan p.106) en de huidige inrichting van de Balijebrug en Koningin Wilheminalaan. Deze ontwikkelingen zijn deels beschreven in de korte termijnplanning van het Mobiliteitsplan 2040. Wij zitten tussen de ontwikkelingen in en het is daarom voor ons als belangengroep van aanwonenden, buurtbewoners en winkeliers onaanvaardbaar dat er op geen enkel gebied, dus ook niet op het gebied van Mobiliteit, een visie ontwikkeld is voor de Balijelaan, het Balijeplein en de Vondellaan. Ook in het Mobiliteitsplan 2025 komt	Het doel van het mobiliteitsplan is om een visie en aanpak op de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken te geven. Het mobiliteitsplan is geen uitvoeringsagenda waarin plannen, projecten en middelen worden opgenomen. Alleen voor die plekken waar ingrepen in het functioneren van de netwerken nodig zijn, wordt in het mobiliteitsplan hierop ingegaan. Dit kunt u het beste doen door contact op te nemen met het wijkbureau. Daarnaast willen we u wijzen op de Buurtagenda Dichterswijk en de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk. Inbreng in deze aanpakken is op dit moment een effectieve

	tussen de 66 fysieke uitvoeringsprojecten, de Balijelaan en omgeving niet voor. Geen visie, geen plan…. *Wij zien dan ook voor ons dat de herinrichting opgenomen wordt in het Mobiliteitsplan 2040 en in het meerjaren-investeringsplan zodat er middelen vrijgemaakt worden in de periode 2022 -2025. We verzoeken het college van B&W dan ook met klem opdracht te verstrekken tot een aanvulling van het Mobiliteitsplan met een visie op en plan voor de herinrichting Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan.* *De bewonersgroep wil graag in gesprek komen met de gemeente en wil constructief bijdragen aaneen integrale toekomstvisie voor een levendige en leefbare, gezonde (luchtkwaliteit en verantwoord omgevingslawaai, zie CROW rapport), sociaal- en verkeerskundig veilige, groene en duurzame Balijelaan, inclusief het Balijeplein met de winkels in samenhang met omliggende straten en buurten.* *Ondergetekende neemt als een van de initiatiefnemers, belangenbehartiger van Toekomst Balijelaan en indiener van deze zienswijze deel aan de klankbordgroep Zuidpoort op 4 februari.* *3. Aanleiding voor het indienen zienswijze* De ontwikkelingen in de omgeving (zie: doel van de zienswijze) gaan binnen niet al te lange tijd impact hebben op de ruimtelijke ordening en mobiliteit van de Balijelaan en Balijeplein. In het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 wordt de Balijelaan éénmaal genoemd in de context van plan Zuidpoort. Er is echter geen visie op de Balijelaan of het Balijeplein ontwikkeld ondanks de genoemde aansluiting op omliggende wijken en straten waar ontwikkeling volop aan de gang is. *Voor ons als bewoners is er dan ook niet iets om het mee eens of oneens te zijn, terwijl ons leefgebied zich wel te midden van alle ontwikkelingen bevindt.* Dat de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan niet wordt meegenomen in die visie maar wel die plek verdient, blijkt ook uit het Mobiliteitsplan 2040, namelijk: - Dat de BBV als *'ander knelpunt'* (fietsnetwerk) lijkt te worden aangemerkt (figuur p.77) *NB In dit figuur mist 'knelpunt oversteekbaarheid en te verbeteren richtingen' Vondellaan en*	manier om uw wensen onder de aandacht van de gemeente te brengen. Met het aangeven op de kaart als 'ander knelpunt' geven we juist aan dat hier meerdere aandachtspunten spelen. Daarom is in de kaart op pagina 77 is aangegeven dat deze hoofdfietsroute 'te verbeteren' is. Zowel de Balijelaan als de Vondellaan hebben geen functie als spaak.

	Balijelaan/Balijeplein. - Dat de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan lijkt te worden aangemerkt als hoofdfietsroute (figuur p.71). Op pagina 78 worden bij de nieuwe schakels wel de fietsbruggen over het Merwedekanaal genoemd, maar niet de Balijelaan, terwijl deze nu absoluut niet voor de functie hoofdfietsroute is ingericht. Dit gezien de bijzondere situatie van een smalle ventweg met geparkeerde auto's zowel aan de oneven als aan de even kant waar zowel bewoners met de auto en fiets als ook de voorbijgangers met de fiets en auto gebruik van maken , een hoofdweg met busverkeer en een stijgend aantal voetgangers. Nu al ontstaan met regelmaat gevaarlijke situaties bij de stoplichten Balijeplein en bij de afrit fietspad/Balijelaan ter hoogte van nr 40). Ook deze situatie onderstreept de noodzaak van een integrale visie en verdient het gebied aandacht in het Mobiliteitsplan 2040. - Dat Balijeplein en omgeving aangemerkt wordt als winkelstraat en wijkwinkelcentrum (p.65). Al in de notitie Detailhandel Utrecht 2015 wordt gesproken over het belang van een levend plein met lokale winkeliers. Dit vraagt om een nieuwe inrichting. - Dat onduidelijk in de plannen te zien of te lezen is of Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan inderdaad een spaakfunctie hebben. Dat onduidelijk te zien en lezen is hoe die eventuele spaak-functie van de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan vorm krijgt als het OV betreft: bus of tram? Wordt Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan voor het ontlasten van het Centraal Station een serieuze mogelijkheid geacht voor het verlengen van bijvoorbeeld de tramroute vanuit Science Park naar Papendorp? Of blijft het bij een busverbinding Papendorp- Vaartsche Rijn-Utrecht Oost? (p. 69 en p.81 en p.101). - Dat onduidelijk in de plannen te zien en te lezen is in welke categorie de straten Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan vallen als het gaat om de termen ' stedelijke verbindingsweg' (p.101) , ' verblijfsstraten' maar ook het opschuiven van de binnenstadsgrens (P.11 concept Parkeervisie) gezien de ontwikkeling van de	Voor een snelle verbinding (hoogwaardige bus of tram) tussen USP en Papendorp is het Wiel voorzien, en niet een verbinding door de stad heen langs de Balijelaan. De figuur op pagina 99 laat zien dat de route Balijelaan – Vondellaan een 'verbindingsweg richting het centrum is, voor verkeer van en naar de parkeergarages aan de zuidzijde van Hoog Catharijne en omgeving Mariaplaats. Daarmee is deze route geen 'verblijfsstraat'. Dat klopt. De Dichterwijk en de omgeving van station Vaartsche Rijn (de kop van de Rivierwijk) zijn aangemerkt als A-gebied. De onderbouwing bij het Mobiliteitsplan laat zien dat er geen grote effecten zijn door deze keuzen. Dit wordt in enkele studies verder onderzocht. In de Zuidweststudie is dit onderzocht. Uit deze studie blijkt dat het mogelijk is om met b.v. een 30 km/u regime op de Rijnlaan te voorkomen dat er verkeer verschuift van de Europalaan naar de Rijnlaan. Uit de Zuidpoortstudie blijkt dat bij de voorgestelde variant 4a er verschuiving van verkeer is naar de Vondellaan. Bij de verdere uitwerking van de keuzes voor de Zuidpoort zal meegenomen worden wat dit betekent voor de Vondellaan.

	Merwedekanaalzone en het Jaarbeurskwartier, en hoe dat zich verhoudt tot de knooppunten en de snelheid op Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan. 3 3 Uit de concept parkeervisie figuur p. 11 lijkt Balijelaan tot Vondellaan te gaan horen tot A zone nieuw. Dit is echter niet duidelijk te zien. - Dat Balijelaan/Balijeplein , aansluitend op de Vondellaan, ontbreekt in het rijtje straten waar een verbeterde leefbaarheid van gebieden in en rond het centrum als opdracht wordt geïdentificeerd (p.106). - Dat onduidelijk is wat het afwaarderen van de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar ontsluitingsweg en de bijbehorende randvoorwaardelijke maatregelen om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (Rijnlaan) op pagina 101, betekenen voor de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. - Dat in het mobiliteitsplan niet meegenomen is wat de mobiliteitseffecten op het gebied van verkeersdrukte, veiligheid, leefbaarheid op de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan zullen zijn als consequentie van de verschillende integrale keuzes tussen netwerken: A. het autoluw maken van het Ledig Erf (p. 129 plan Zuidpoort) B. van de knip in de Catharijnesingel (p.130 plan Stationsgebied Oost) C. van de hoofdfietsroute (p. 131/132 plan Binnenstadsas) D. van de hoogwaardige OV vervoer verbinding (p. 134/135 plan Stationsgebied-Noordwest - Dat Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan niet toegevoegd zijn in het plan van de verkleining verkeersruimte en de kwaliteitsslag openbare ruimte (met name voor verblijven en groen), hoewel behorend bij omgeving station Vaartsche Rijn (p.136). 4. Voorstel toevoegingen aan het Mobiliteitsplan De situatie is complex en dat beseffen we goed. U heeft als gemeente daarbij de betrokkenen ook nodig. Een bijeenkomst op basis van design thinking of een dergelijk proces, met stakeholders en deskundigen en mogelijk iemand uit de creatieve sector, zou toch moeten kunnen leiden tot de start van een innovatief plan voor deze straten, dat past bij de nieuw stedelijke ontwikkelingen in de buurt, waarbij de Balijelaan, het Balijeplein en de Vondellaan een leefgebied wordt waar we allen trots op kunnen zijn. Zie ook de bijlage ter inspiratie. Wat is daarvoor nodig?	Omdat er in de omgeving van dit gebied reeds meerdere ontwikkelingen plaatsvinden met mogelijke effecten voor de omgeving Vondellaan/Balijelaan, raden we u aan om bij de participatie van deze projecten aan te haken en uw ideeën in te brengen (de hierboven genoemde buurtaanpak Dichterswijk, buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk en Zuidpoort).

	- Een visieontwikkeling Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan 2022-2025. - Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan Verkeersruimte verkleinen en kwaliteitsslag openbare ruimte voor verblijven en groen rond Station Vaartsche Rijn (p.129 en p. 136), ook voor de sociale cohesie, verminderen van ondermijnende activiteiten/criminaliteit van Balijelaan en Balijepein en aangrenzende straten en wijken. De Balijelaan is een gemakkelijke vluchtweg en dat zal zonder aanpassingen zo blijven. Ook het verlengen van de 30 km per uur zone tot de Balijebrug zou hierbij helpen. - Balijelaan en Balijeplein toevoegen aan rijtje met Vondellaan mbt verbetering leefbaarheid in en rond het Centrum (p.106), medenemend de functie die het plein met de lokale winkels kan hebben als verbindende verblijf- en ontmoetingsplek zodat de Balijelaan, het Balijeplein de Vondellaan niet een stedelijke doorgaande route worden voor wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer – met alle nadelen vandien - , maar zich ook presenteren als een groene plek in de stad waar fijn geleefd, gewoond , gewerkt en gewinkeld wordt. *Wat betreft het parkeerbeleid hebben wij als Toekomst Balijelaan separaat een zienswijze Concept Parkeervisie ingediend.*	
185	Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt stevige ambities uit over het verbeteren van de bereikbaarheid en de duurzaamheid van de mobiliteit van de gemeente Utrecht. Deze ambities spreken mij aan. Het plan bevat op een heel aantal gebieden goede ambities in de doelstellingen. Ik vind de vertaling naar beleid en de verbinding met andere stakeholders jammer genoeg achter blijven bij de ambities in de doelstellingen. In de opbouw van het stuk mis ik de directe relatie tussen de maatschappelijke opgaven (zoals bereikbaarheid en duurzaamheid) naar de maatregelen. Ze komen pas in paragraaf 10.3 echt tot zijn recht. Zo'n directe relatie zou het stuk veel krachtiger maken. Dit zou 3 voordelen opleveren: Een onderbouwing van nut en noodzaak, een onderbouwing of dit plan wel voldoende is. Door de ambities centraal te stellen kunnen de bijdrages van dit plan (door de modal shift) ook meetellen naar de CO2 reductie doelen van het klimaatakkoord, zoals doorgerekend door het PBL. En door de ambities centraal te stellen kunnen andere stakeholders (regionale en nationale wegbeheerders, maar ook bedrijven en instellingen) zich nu klaar gaan maken voor de	Het mobiliteitsplan betreft een visie en een aanpak voor de mobiliteitsopgaven, in samenhang met verstedelijking en de klimaatopgave. Concretisering hiervan naar maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma's en gebiedsontwikkeling. Dat is veel te omvangrijk om in één document onder te brengen. De visie en de aanpak is voor de gemeente concreet genoeg om gesprekken met stakeholders, werkgevers en medeoverheden aan te gaan om de verdere uitwerking. De monitoring vindt plaats op de doelen en niet op maatregelen. Dat is voldoende

	nieuwe wereld met de nieuwe modal split. Ook maakt een directer verband tussen ambities en maatregelen het mogelijk om op basis van monitoring gegevens gedurende het plan bij te sturen. Het plan komt mij nu vrij statisch over, terwijl de wereld versnelt. Ten tweede loopt het mobiliteitsplan 2040 loopt vooruit op de ruimtelijke strategie van Utrecht voor 2040. Deze ruimtelijke strategie zal in januari/februari/maart 2021 beschikbaar komen om op te reageren. https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/ Borging van stap 1: “slim bestemmen”, zou hier in grote mate vorm moeten krijgen. Het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht moet voldoen aan de randvoorwaarden uit de Provinciale omgevingsvisie, de Omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht zoals die binnenkort worden vastgesteld. Mijns inziens ligt de duurzaamheidsambitie onvoldoende om de provinciale doelstelling van energieneutraal zijn inclusief vervoer te halen. De modal shift zal sneller moeten gaan, omdat in 2040 nog een gedeelte van de stroom voor elektrische mobiliteit niet-duurzaam zal zijn. Voorts mis ik beleid voor functiemenging in bestaande en nieuwe wijken om stap 1: “slim bestemmen” ook van doen te maken. Het hele stuk mist ook beleid op de helft van de mobiliteit in de gemeente Utrecht: het verkeer van en naar de randgemeenten. Om effectief te zijn zou dit explicieter aan bod horen te komen in het Mobiliteitsplan 2040. Al met al vind ik het Mobiliteitsplan 2040 wel een goede kant op gaan, maar op een aantal aspecten onvoldoende stevig in het vormgeven van de ambities. Tenslotte: wilt u de ontvangst van dit bezwaar bevestigen, en zowel reageren op mijn bezwaar in deze brief als op de punten die mij zijn opgevallen in de stukken (in de bijlage) ?	om te kunnen bepalen of het totaal aan maatregelen voldoende bijdraagt aan de doelen. De plannen zijn nauwkeurig afgestemd waardoor de ruimtelijke keuzes en de mobiliteitsaanpak bij elkaar passen. De inspraakreacties op de RSU 2040 en het mobiliteitsplan zijn door de gemeente in samenhang beoordeeld en beantwoord. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen en verduidelijkingen in beide plannen. De visie en aanpak van het Mobiliteitsplan sluiten ons inziens goed aan bij de duurzaamheidsambities van de omgevingsvisie van de provincie. Om dit te kunnen halen zijn ook veel nationale maatregelen nodig (b.v. fiscale maatregelen) die buiten de scope van het mobiliteitsplan liggen. Dit is een onderwerp dat verder toegelicht wordt in de RSU 2040, maar staat ook benoemd in het Mobiliteitsplan op pagina 45, punt 1. De visie en aanpak gaat over alle mobiliteit in, van en naar de gemeente Utrecht, dus inclusief mobiliteit naar de randgemeenten: het Wiel met spaken loopt door tot in de randgemeenten, het fietsnetwerk is onderdeel van het regionaal fietsnetwerk, P+R zal grotendeels in de regio gerealiseerd moeten worden, etc.

	Specifieke vragen en opmerkingen over de molibiteitsplan Pagina 5 Heel mooi dat “slim bestemmen” als stap 1 staat. Maar ik zie dit beperkt terugkomen in acties in het mobiliteitsplan. Zo zie ik er niets van terug in 3.2	In paragraaf 3.2 komt Slim Bestemmen terug in eigenlijk alle doelen en specifiek in doel 10: We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. In hoofdstuk 4 is Slim Bestemmen uitgewerkt.
	Pagina 17 Ik mis hier de bevolkingsgroei in de omliggende gemeenten. De omgeving is (volgens paragraaf 10.4) verantwoordelijk voor de helft van de mobiliteit. Het lijkt me relevant de trends in die gemeenten ook te noemen.	Eens. Met deze trend houden wij overigens wel rekening. Zo is deze meegenomen in de kwantitatieve onderbouwing. Daarnaast werken wij met onder andere de omliggende gemeenten samen in het programma U Ned. Dit programma heeft als doel om een gezonde groei van de regio mogelijk (c.q. bereikbaar) te maken en gaat dus bij uitstek over het gezond faciliteren van de bevolkingsgroei.
	Pagina 18: Utrecht is een forenzenstad. Zo’n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Hier moet dus rekening mee gehouden worden in de plannen. Met name de voorgenomen modal shift betekent voor deze groep veel. Ik zoek ook de relatie met stap 1 in het plan: “Slim bestemmen”	Dat doen wij ook. Zowel in slim bestemmen (zie vorige antwoord), maar ook vooral bij stap 2: Anders reizen, waar we ons specifiek richten op de inkomende pendel.
	Pagina 26: Meer auto’s op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Hoe verhoudt zicht dit tot de ambitie in 10.4 om het autogebruik van en naar Utrecht te verminderen ?	Dit ligt in elkaars verlengde. De afgelopen jaren is het autogebruik van en naar Utrecht (binnen de ring) nauwelijks gestegen en onze ambitie is om dit “vol te houden”, ondanks de groei van de stad. Er is dus niet zozeer sprake van vermindering van het autogebruik, maar primair het opvangen van de groei met lopen, fietsen en OV.

	3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan Ik zie hier geen doelen met een directie relatie met stap 1 in het plan: “Slim bestemmen”. Dit lijkt me het paard achter de wagen spannen. Doel 10 is alleen reactief, en slaat alleen op de gemeente zelf, terwijl de helft van de mobiliteit vanuit de randgemeenten komt. Ik hoop op meer proactieve maatregelen zoals het gericht herbestemmen van gebouwen om zo tot meer nabijheid te komen. 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad Het zou logisch zijn om hier de randgemeenten als zonde D toe te voegen, omdat zij volgens 10.4 de helft van het verkeer in de gemeente veroorzaken. 4.1 Ruimtelijk Strategie Keuze 3 buiten de stad levert bij vertrek van wonen en.of werken naar randgemeenten nog steeds verkeer van en naar de stad op. Hierop dient actiever gestuurd te worden. 4.1 Ruimtelijk Strategie Ik mis functiemenging: bedrijven, winkels en recreatie in woonwijken krijgen, en wonen dichter bij bedrijventerreinen.	Wij zien doel 10 niet als reactief. Sterker nog, ons beleid is proactief binnenstedelijk bouwen, zie ook de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Dit mobiliteitsplan is van de gemeente Utrecht. Wij zien met name in onze gemeente veel mogelijkheden om tot meer nabijheid te komen. In U Ned werken we op regionaal niveau aan nabijheid. Het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht gaat niet over mobiliteits- en ruimtelijk beleid van onze omliggende gemeenten. In U Ned werken we wel samen op regionaal niveau. In U Ned verband wordt een Mobiliteitsstrategie opgesteld en er worden meerdere Gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Beide worden in samenhang uitgewerkt en in 2022 opgeleverd. Wij sturen hier actief op. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering: 1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten; 2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is; 3. Buiten de stad. “Keuze 3” is de laatste in de prioriteitsvolgorde. Dit staat verwoord op pagina 45: 1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat

		minder (lange) verplaatsingen nodig zijn. In de RSU is dit verder uitgewerkt.
	Pagina 88 Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving Er wordt veel geschreven over trams. Verstreken van het buslijnen net zou daar een gode voorloper voor zijn: dan wennen mensen al aan het OV. Maar dan moet vanuit dit mobilteitsplan ruimte gemaakt moeten worden om met nog niet rendabele lijnen al vraag op te wekken. Een normale lopende concessie geeft die ruimte vaak in te geringe mate.	Daarom zetten wij in op slim bestemmen en hebben wij als doel om “verstedelijking te benutten om het mobiliteitssysteem te versterken”. Hier geven wij uitvoering aan door nabij knooppunten te ontwikkelen en zodoende ook de wiel- en spaakverbindingen te versterken.
	10.4 Betekenis voor de regio Utrecht Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit deregio (15 gemeenten rondom Utrecht). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Dit is een belangrijke hefboom: Houden insprekers uit Utrecht de voldoende rekening met inwoners van Utrecht die buiten de gemeente Utrecht werken en recreëren, en houden bedrijven in Utrecht bij de inspraak voldoende rekening met hun werknemers en klanten van buiten de gemeente Utrecht ? In de inspraak wordt met dit gegeven beperkt rekening gehouden. Als de helft van het verkeer vanwege wonen of activiteiten in die andere gemeenten komt, zouden het goed zijn de inwoners en werkgevers van deze gemeenten naar rato mee te laten bepalen.	Met dit gegeven wordt rekening gehouden. Naast inwoners uit de gemeente Utrecht hebben ook belangenverenigingen, bedrijven, en medeoverheden inspraakreacties ingediend. Deze inspraakreacties zijn meegenomen in de nota van beantwoording en hebben (op onderdelen) tot aanscherping/ aanpassing van het mobiliteitsplan geleid. De gemeenteraad van Utrecht bepaalt nu of het plan wordt vastgesteld.
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % is een veel grotere ambitie dan die voor Leidsche Rijn : 60 % naar 53 % (pagina 154). Waarom lukt het met de andere gemeenten wel om tot zo’n daling te komen, en met Leidsche Rijn niet ?	Omdat Leidsche Rijn een C-zone is, waarbij er meer ruimte is om alle vervoerwijzen te faciliteren.

	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Hoe wordt een SMART monitoring systeem vormgegeven om het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % ook daadwerkelijk af te dwingen, en dit programma bij te sturen als blijkt dat er nog componenten missen om dit doel te bereiken ?	De indicatoren op pagina 170 worden komend jaar uitgewerkt in een (geactualiseerd) monitoringsplan. De monitor biedt beslisinformatie om op (bij) te sturen. Op basis van het mobiliteitsplan SRSRSB wordt jaarlijks gerapporteerd. Zie Monitor Mobiliteitsplan, cijfers over 2019 - Infogram
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % lijkt onvoldoende om de provinciale doelstelling van energieneutraal zijn inclusief vervoer te halen.	Dat hangt af van het energiegebruik van de auto in 2040. De provincie werkt momenteel aan een Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) om deze doelstelling uit te werken. De gemeente Utrecht is hierbij betrokken.
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Deze modal shift zal een grote impact hebben op de benodigde OV en fiets infrastructuur. Ook zal een gedeelte van de regionale en nationale auto infrastructuur minder gebruikt worden, en dus voor fiets en OV herbestemd kunnen worden. Ik mis de afspraken hierover met o.a. de provincie, buurgemeenten en rijkswaterstaat.	Het mobiliteitsplan is een strategisch kader 2040. De afspraken hierover maken we komende jaren in het programma U Ned. Op dit moment zijn er onder meer afspraken over het regionale fietsnetwerk, Goedopweg en de No-regret maatregelen.
	10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto In het voorliggende plan zijn vooral infrastructurele oplossingen in Utrecht voorgesteld. Ik mis nog de component ruimtelijke ordening (wonen en werken dicht bij elkaar brengen) en gedragsbeïnvloeding. Ook mis ik de samenhang met de plannen van de genoemde 15 gemeenten. Bijvoorbeeld Houten zet in haar ruimtelijke koers in op een verdubbeling van de 2-baans verbinding met Utrecht naar een 4-baans verbinding, zodat er juist meer autoverkeer komt: Het plan van Houten gaat uit van 23000-30000 extra autoritten per dag.. Dit is een andere ambitie dan het met 20 procentpunten verminderen van het autoverkeer in dit mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht.	Wij snappen goed dat een gemeente als Houten qua stedelijkheid en nabijheid niet vergelijkbaar is met de gemeente Utrecht en dus ook andere doelen stelt ten aanzien van het autoverkeer. Wat ons bindt is een gezamenlijk ontwikkelperspectief, opgesteld door programma U Ned: Utrecht Nabij. Daarin stellen we onder meer dat we ons inzetten voor nabijheid en duurzame mobiliteit. Op regionaal niveau verankeren we dit in het Integraal Ruimtelijk Perspectief, de regionale omgevingsvisie.

		Het is aan iedere gemeente afzonderlijk om dit perspectief door te vertalen naar gemeentelijk beleid.
186	Hiermee wil ik graag reageren op het mobiliteitsplan. In het plan wordt verschil gemaakt tussen verschillende soorten mobiliteit. Ik lees het plan zo dat de mobiliteit met de geringste snelheid, namelijk: verblijven en lopen, de meeste bescherming geniet. In mijn dagelijkse ervaring van de al uitgevoerde delen van het mobiliteitsbeleid gaat die bescherming ten koste van het fietsen, vooral in de binnenstad. De stallingsmogelijkheden voor fietsen in de straat worden steeds meer afgebouwd. Wat is er mis met fietsen die langs de grachten aan het hekwerk staan? Een prachtig Hollands straatbeeld in mijn ogen. En steeds meer straten worden voor fietsverkeer afgesloten. Deze benadering van de fiets in de binnenstad wordt ook beschreven in het voorliggende plan. Hierin is bijvoorbeeld opgenomen dat fietsverkeer door de binnenstad moet worden omgeleid. Hiermee wordt ontkend dat het stadsgebied groot is en de afstanden vanuit de wijken naar de binnenstad te lang om alleen voetgangers in het centrum onvoorwaardelijk welkom te heten. Ook de fietser moet in het centrum alle ruimte krijgen en mag niet achtergesteld worden bij de voetganger. Aan de andere kant wordt er in het plan niet de keuze gemaakt om het autoverkeer echt te ontmoedigen. De auto kan nog steeds grote delen van de openbare ruimte in de binnenstad voor verkeers- en parkeerruimte in beslag nemen. Ik ben het er niet mee eens dat alle delen van de stad voor alle vervoerssoorten bereikbaar moeten zijn (pagina 35 in het mobiliteitsplan). In mijn optiek zou de binnenstad autovrij moeten zijn. Het lijkt me dat uitzonderingen voor diegenen die zonder auto niet mobiel zijn of voor bezorgdiensten, met technische middelen geregeld kunnen worden. De historische binnenstad is niet voor de auto gemaakt en dit vervoermiddel zou nu eindelijk deze ruimte moeten verlaten. Laten we een voorbeeld nemen aan Madrid en Parijs, wereldsteden die de auto steeds meer uit hun centra weren! De stad wordt er aantrekkelijker , rustiger en veiliger mee. Op die manier kan ook ruimte gecreëerd worden voor verkeers- en stallingsruimte ten behoeve van de fiets, het vervoermiddel van de grote meerderheid van de bezoekers.	We constateren dat de fiets in de mobiliteit van Utrecht zodanig omvangrijk wordt, dat er hinder voor met name de voetganger ontstaat en de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte hieronder leidt. Voor drukke plekken zoals het stationsgebied en de binnenstad kiezen we daarom steeds meer voor inpandig stallen. Het omleiden van fietsverkeer betreft alleen doorgaand fietsverkeer. Het blijft gewoon mogelijk om met de fiets overal in de binnenstad te komen (uitgezonderd de beperkingen van het voetgangersgebied). Onze visie en aanpak sluiten hier min of meer bij aan. Overal moeten kunnen komen met de auto betreft verkeer dat geen alternatief heeft. Naar verwachting wordt met de auto naar binnenstad gaan voor mensen die wel een alternatief hebben zodanig onaantrekkelijk dat ze liever voor fiets of OV kiezen.

	Verder mis ik in het plan beleid ten aanzien van weesfietsen. Overigens maak ik veel gebruik van deelauto's en ben het dan ook eens met het beleid hieromtrent.	Dit wordt verder uitgewerkt is de Nota Fietsparkeren bij de Parkeervisie.
187	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met grote belangstelling hebben wij de actualisatie van het Mobiliteitsplan 2040 gelezen. We steunen de ambitie om meer ruimte te creëren voor de mens, meer aandacht te geven aan de voetganger, voor verblijven in de stad, en de inzet op een uitstekende fietsinfrastructuur. Ook het slimmer sturen op mobiliteitskeuzes zien we als een kansrijke (zo niet noodzakelijke) strategie om de ambitie te realiseren. Wij denken met u dat het belangrijk is om stevig te sturen op stille, duurzame en gezonde mobiliteit voor gezond stedelijk leven in een steeds vollere, verdichtende stad. We willen tegelijkertijd graag een belangrijke aanvulling bepleiten, en dat is een meer expliciete inzet op de voetganger door het opnemen van een voetgangersnetwerk op het schaalniveau van de stad. Wandelen leeft bij bewoners. Dat was al zo voor de coronacrisis, blijkens de talloze lokale wandelinitiatieven, van reeds gerealiseerde wandelrondjes tot plannen voor nog meer ommetjes. Nieuwe routes die de afgelopen jaren zijn toegevoegd aan de stad worden bijna direct volop gebruikt. En als de coronacrisis ons iets geleerd heeft is het enorme behoefte van Utrechters om direct in de eigen woonomgeving te kunnen wandelen en sporten. De toename van lopen was het afgelopen jaar overal op straat te zien. Het mobiliteitsplan 2040 is een kans om de voetganger daadwerkelijk een volwaardige plek te geven, en dat betekent dat dit wat ons betreft ook vertaald zou moeten worden naar een kaart met het stedelijk loop--- en wandelnetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk waardoor je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kan zoeken in de zomer.	Dank u wel voor uw steunbetuiging. Zie voor antwoord op uw reactie paragraaf 2.5.1. in de nota van beantwoording. Mede n.a.v. uw reactie nemen wij daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.

	Anderzijds uit een levendig functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt. Wij denken dat dit het moment is voor een voetgangersnetwerk, om twee redenen. Ten eerste omdat de tijd rijp is om de voetganger als volwassen vorm van mobiliteit te behandelen, niet alleen om naar een winkel verderop te lopen of voor een ommetje van 2 km, maar als hoofdmodaliteit. Steeds meer mensen zoeken een manier om beweging in hun dagelijks leven op te nemen en lopen leent zich daar toe. Het 'Erik Scherder'---effect en de populaire Ommetje---app van de Hersenstichting zijn een illustratie daarvan. Ten tweede omdat op het moment dat in het Mobiliteitsplan wel de netwerken voor fiets, bus, tram, trein en auto worden vastgesteld zonder een netwerk vast te stellen voor de voetganger, onbedoelde maar ongewenste doorsnijdingen van loop--- en wandelroutes kunnen ontstaan. Er vindt dan überhaupt geen afweging over het belang van de wandelaar plaats bij de verdeling van de ruimte. Dit betekent kortom dat er een aanvulling nodig is op de wandelnetwerken op lokaal niveau (zoals genoemd in het Mobiliteitsplan). We hebben met een groep bewoners uit verschillende delen van de stad samen nagedacht hoe dit wandelnetwerk vorm zou kunnen krijgen. Als we het bestaande knooppuntennetwerk, gemeentelijke plannen voor gebieden en lokale initiatieven aan elkaar knopen in een stadsbreed wandelnetwerk wordt de stad veel wandelbaarder, met uitstekende kansen voor het realiseren van meer groen en versterking van de biodiversiteit. Concreet bepleiten wij om het Mobiliteitsplan op de volgende punten aan te vullen c.q. aan te passen. <u>1) Toevoegen: een kaart met een stadsbreed voetgangersnetwerk</u> Deze extra kaart bevat het routenetwerk voor de voetganger/wandelaar. De kaart moet ons inziens 1) het groene stadswandelnetwerk omvatten (niet alleen voor recreatie ook voor mobiliteit) en 2) een hoogwaardig toegankelijk bestemmingennetwerk. Wij hebben zelf ter inspiratie een voorbeeld gemaakt van het groene stadswandelnetwerk (zie bijlage) en bieden onze hulp aan bij het opstellen van een definitieve kaart voor het	Zoals hiervoor aangegeven voegen we toe om zo'n stadsbreed wandelnetwerk te gaan ontwikkelen. Dit lukt niet meer in het mobiliteitsplan. Bij de ontwikkeling van voetgangersnetwerken kunnen we van uw bijdrage gebruik maken.

	Mobiliteitsplan. Met deze kaart zorgen we ervoor dat bestaande wandelnetwerken op het netvlies komen te staan --- als eerste stap in een volwaardige ruimtelijke afweging. Het vormt de basis voor het koesteren en verbeteren van het wandelnetwerk op stadsniveau. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen knelpunten voor wandelaars worden voorkomen c.q. kansen worden benut, en bij bestaande knelpunten kan worden gezocht naar oplossingen. De bijgevoegde aanzet voor het groene stadswandelnetwerk is opgebouwd uit: • het bestaande wandelknooppuntennetwerk • stadsparken • grotere wandelrondjes, zoals stadseiland, Singel, rondje Oog in Al, het Lint in het Maximapark • kanalen, grachten sporen, lijn--- en ringparken • ambities uit gemeentelijke gebiedsplannen (bijvoorbeeld Amsterdam Rijnkanaal) en burgerinitiatieven (zoals zusterparken, ringparken) Het groene stadswandelnetwerk heeft enige overlap met de groenblauwe netwerken kaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (zoals afgelopen week naar buiten gebracht), maar is zeker niet hetzelfde. De kaart met groenblauwe netwerken bevat veel doorgaande verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn voor de voetganger bijzonder onaantrekkelijk. Dit zijn niet de dragers voor een groen stadswandelnetwerk. De meeste groenblauwe verbindingen op de kaart zijn dat daarentegen zeker wel en het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken laat zien dat redeneren vanuit de voetganger nodig is om tot een goede kaart te komen. We hebben ons nog niet gewaagd aan het maken van een voorbeeld voor de tweede kaart, het hoogwaardige toegankelijke bestemmingennetwerk. Daar is de expertise vanuit Solgu voor nodig, maar ook daar denken we graag over mee. 2) Toevoegen van de voetganger aan verdeling vervoerwijzen en prognoses	Het klopt dat de voetganger niet in het verkeersmodel zit. Dit komt omdat over de voetganger te weinig data beschikbaar is én omdat het schaalniveau van het verkeersmodel korte ritten niet meeneemt. De gebiedsindeling van het verkeersmodel is daarvoor te grof. Het daarom niet mogelijk een prognose te maken van lopen in 2040. We hebben daarom gekozen om in het mobiliteitsplan aan de vervoersgegevens voor fiets, OV en auto weer te geven, en de ontwikkeling daarin.

	Bij de cijfers over de verdeling van vervoerwijzen en prognoses voor 2040 op blz. 19 en 21 ontbreekt de voetganger. Waarschijnlijk is dat zo vanwege het schaalniveau (Regio Utrecht) en het ontbreken van cijfers in het Verkeersmodel. Er zijn weliswaar cijfers opgenomen over de voetganger binnen de gemeentegrenzen, maar je leest er makkelijk overheen en hier is geen prognose voor 2040 opgenomen. Niet meten = niet weten= is vergeten…wij zien graag op blz. 26 een diagram voor de stad Utrecht, inclusief de voetganger. Er is overigens ook een plek waar we de voetganger graag geschrapt zien (of op 0 zetten) en wel de stilstaande voetganger op blz. 33. Auto's en fietsen parkeer je en deze nemen dan (publieke) ruimte in, maar de benenwagen niet. Deze is geheel geïntegreerd in de mens. 3) Toevoegen: aandacht voor 'wandelafstemming' tussen naburige ruimtelijke ontwikkelingen De waarde van het in beeld brengen van een stadsbreed voetgangersnetwerk ligt onder meer in het agenderen van aansluitingen tussen lokale wandelnetwerken. Als voorbeeld kijken we naar de omgeving van station Zuilen. Hier worden drie (nieuwe) lokale netwerken ontwikkeld: een in het Wisselspoorgebied, een in het Cartesiusdriehoekgebied en een in het Werkspoorkwartier. Hoe gaan die drie netwerken op elkaar aansluiten? Niemand neemt daar nu verantwoordelijkheid voor, terwijl het voor alle drie de gebieden een meerwaarde betekent. Het is van belang dat de gemeente een regierol vervult bij het structureel op elkaar laten aansluiten van lokale wandelnetwerken bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Ons voorstel is om deze gemeentelijke regierol in het Mobiliteitsplan 2040 procesmatig te verankeren. 4) De potentie van kruisbestuiving 'groen en ommetjes' accentueren Het is misschien omdat het een Mobiliteitsplan is, maar de samenhang tussen wandelroutes en groen en biodiversiteit krijgt weinig aandacht. Het plan stipt het aan (in de passage over voetgangersnetwerken op blz. 67 wordt de link gelegd met 'Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma') maar dit kan in het kader van Gezond Stedelijk Leven meer aandacht gebruiken. 5) Aanpassing tekst over voetgangersnetwerken en speerpunten Wij stellen voor de passage over voetgangersnetwerken (blz. 67) aan te vullen met de cursieve gedeeltes.	Dit kunnen we meenemen bij het ontwikkelen van voetgangersnetwerken. Zie hiervoor de aanpassing in het Mobiliteitsplan zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota van Beantwoording.

	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, en wel op twee schaalniveau's. Lokale Voetgangersnetwerken Om lopen aantrekkelijker te maken, is om te beginnen een zeer fijnmazig netwerk nodig, met kort en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op: • Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum • Veilige schoolomgeving en schoolroutes • Routes rondom verzorgingshuizen • Groen in de wijk en verbindingen naar parken Voetgangersnetwerken op stadsniveau: ruimte voor gezonde mobiliteit, sporten en recreatief wandelen Naast het voetgangersnetwerk op lokaal niveau stellen we een groen netwerk op stadsniveau vast. We gaan het groene stadswandelnetwerk op stadsniveau uitwerken. In samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op stadsniveau bepaald worden welke routes verbeterd zullen worden. Het groene stadswandelnetwerk is gebaseerd op de volgende uitgangspunten: • het groen stadswandelnetwerk heeft een logica op het niveau van de stad • het wordt mogelijk om de hele stad op een ontspannen manier door te lopen in/langs groen, zodat alledaagse mobiliteit kan bijdragen aan gezond en fijn leven in de stad • het verbindt wijken onderling en het centrum met de rest van de stad • het verbindt parken onderling en het verbindt de stad met buiten • het verbindt woon--- en werkgebieden met recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten, ter ondersteuning van een gezonde leefwijze • focus op kanalen, grachten en sporen als natuurlijke lijnen om langs te lopen	Dergelijke speerpunten zijn reeds meegenomen in paragraaf 4.2 (pagina 51) van het mobiliteitsplan bij eisen in kader van gebiedsontwikkeling voor verblijven, voetganger en fiets.

	• het groene stadswandelnetwerk bevindt zich op 5 minuten lopen vanaf elke voordeur. We stellen voor om bij “De belangrijkste speerpunten voor de voetganger zijn” op bladzijde 68 twee punten toe te voegen: • Een volwaardige plek voor de voetganger bij nieuwe (gebieds---)ontwikkelingen, door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het omliggende voetgangersnetwerk • Het ontwikkelen en koesteren van een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad Graag denken we mee bij een nadere uitwerking van zo’n stadswandelnetwerk.	
188	Met belangstelling hebben we kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. We zijn positief dat de gemeente, als actualisering van het eerdere ‘Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen’ een vervolgplan maakt dat verder vooruit kijkt dan 2025. De stad ontwikkelt zich namelijk snel en gaat de komende decennia flink groeien. Dit heeft ruimtelijke consequenties. Om ook in 2040 een aantrekkelijke, groene en gezonde stad te zijn en te blijven, is er een duidelijke visie en aanpak nodig voor de langere termijn en zullen er nu al belangrijke keuzes gemaakt moeten worden. Bovendien vraagt coronacrisis snel om een aanpak, die gericht is op het vasthouden van de positieve effecten van bijvoorbeeld thuiswerken en die gericht is op het goed ruimtelijk inpassen van de anderhalve-metersamenleving. Wij kunnen ons goed vinden in de aanpak die nu in het Mobiliteitsplan 2040 wordt voorgesteld. De NMU is van mening dat een verdere groei van de automobiliteit niet reëel is, maar ook niet gewenst is in het kader van de klimaatproblematiek en het ruimtevraagstuk in de stad. Voor de leefbaarheid van zowel inwoners, werknemers als bezoekers vinden wij dat het faciliteren van de groei van de stad vooral gericht zou moeten zijn op lopen, fietsen, hoogwaardig openbaar vervoer en gedeeld (elektrisch) gemotoriseerd vervoer. Wij zien dit uitvoerig terugkomen in het Mobiliteitsplan 2040,	Dank u wel, daar zijn we blij mee.

	uitgewerkt in de vijf stappen van de 'Utrechtse mobiliteitsaanpak'. We staan achter de keuzes die de gemeente hierin maakt. In tegenstelling tot het eerdere 'Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen', missen we in het Mobiliteitsplan 2040 wel een duidelijk overzicht van uitvoeringsprojecten. We begrijpen uiteraard dat programmering uit het eerdere plan nog doorloopt en dat op weg naar 2040 in het nieuwe plan nog niet alle projecten gedefinieerd zijn, maar we zien wel uit naar de herijking van verschillende gebiedsprogramma's en uitvoeringsprogramma's. Tot slot, we werken graag met de gemeente samen aan een mooie en leefbare stad.	Met het mobiliteitsplan hebben we nog niet de concrete maatregelen uitgewerkt tot zo'n niveau dat er besluitvorming over kan plaatsvinden en ze geprogrammeerd kunnen worden. De uitwerking zal plaatsvinden in diverse uitvoeringsprogramma's en gebiedsontwikkeling. De programmering passen we jaarlijks aan in het Meerjaren Perspectief Ruimte.
189	*De meegestuurde foto's van de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij biedt de Reizigersvereniging Rover, afdeling Utrecht, u een reactie aan op het concept Mobiliteitsplan 2040. Gezien onze doelstelling reageren we vooral op de gedeelten waar het openbaar vervoer aan de orde komt. *Wie wij zijn: Rover* •De reizigersvereniging Rover, opgericht in 1971, is een consumentenorganisatie van en voor reizigers in het openbaar vervoer. Honderden vrijwilligers van Rover zijn actief in belangenbehartiging en advisering op het gebied van openbaar en collectief vervoer; op regionaal, nationaal en Europees niveau – dat laatste samen met Europese zusterorganisaties in de European Passenger Federation (EPF).De vrijwilligers van Rover worden bijgestaan vanuit een klein landelijk bureau door een team van deskundige professionals. •Rover Utrecht is de Roverafdeling die de stad en regio Utrecht en de gemeenten in het westen van de provincie Utrecht omvat. Als lid van het ROCOV Utrecht, adviseren wij de provincie Utrecht en de stads- en streekvervoerders in de provincie over reizigersbelangen als: concessieverlening, netwerk en dienstregeling, tarieven, service, reisinformatie, veiligheid, toegankelijkheid. We werken in het ROCOV samen met de andere deelnemers, organisaties die de belangen behartigen van specifieke reizigersgroepen als senioren, studenten, mensen met een beperking. Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 1. Algemeen	

	Openbaar vervoer: voor mensen, voor stad en regio, voor de planeet •Rover behartigt de belangen van reizigers. Dat doen we vooral door op het bevorderen van de kwaliteit van het openbaar vervoer. •Daar hoort bij dat we opkomen voor de mobiliteit van iedereen; het openbaar vervoer moet, vinden wij, toegankelijk, bereikbaar en betaalbaar zijn voor zo veel mogelijk mensen (inclusiviteit). Nog teveel burgers, ook in de stad Utrecht, hebben te maken met een gebrek aan mogelijkheden om zich te verplaatsen voor werken, studeren, cultuur, zorg, het sociale leven. Onderzoekers hanteren daar voor de term vervoersarmoede of ook mobiliteitsarmoede. Voor een belangrijk deel van deze mensen kan beter, toegankelijker, bereikbaarder en betaalbaarder openbaar vervoer een oplossing zijn. Het gemeentelijke mobiliteitsplan zou integraler zijn als het het bestaan van vervoersarmoede zou onderkennen en richtingen zou zoeken naar oplossingen ervoor. •We streven naar groei van het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van de verplaatsingen. Dat is goed voor het functioneren van onze maatschappij en voor de mensen die daarin wonen, leven, werken en studeren. We propageren een modal shift - een verschuiving van vervoer per auto naar openbaar vervoer en fiets. Een modal shift van openbaar vervoer naar fiets steunen we ook: als reizigers van OV op fiets overstappen maken die plaats voor meer autogebruikers die voor OV kiezen. •We ondersteunen de ontwikkeling van ruimte en mobiliteit in samenhang met elkaar. We herkennen dat streven ook bij de gemeente Utrecht. We dringen erop aan bij de ontwikkeling van nieuwe stadsgebieden ervoor zorg te dragen dat er van het begin af goed openbaar vervoer geboden wordt. •We ondersteunen alle maatregelen die eraan bijdragen dat het openbaar vervoer zo duurzaam mogelijk wordt. *Beleid en data* Uit uw teksten blijkt dat het mobiliteitsplan slechts in beperkte mate gebaseerd is op data. Om goed beleid te kunnen beschrijven hebben we actuele data nodig van	Dit hebben wij meegenomen in het Mobiliteitsplan onder de term ‘mobiliteit voor iedereen’ Daarover zijn we het eens. Daarover zijn we het eens. Dat waarderen we.

	reizigersstromen, onder meer in het woon werkverkeer en het verkeer van scholieren en studenten, telcijfers, cijfers over recente en verwachte sociaal-economische ontwikkelingen, enzovoorts. In hoofdstuk 10 komt het beeld naar voren dat u werkt met suboptimale data. Belangrijke beleidsvoornemens lijken daardoor niet op data, maar op wensen gebaseerd te zijn. Voorbeeld uw tekst: De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. We vrezen dat mobilisten wel eens heel andere keuzes zouden kunnen maken dan u blijkens dit soort teksten aanneemt. *Onze verzoeken:* •*Formuleer een visie op vervoersarmoede en de bestrijding daarvan en integreer die visie met het mobiliteitsbeleid. Geef daarbij aan welke bijdrage openbaar vervoer kan en moet leveren. Rover zal graag met u meedenken.* •Omschrijf - ook getalsmatig - welke modal shift u nastreeft en welke acties van de gemeente en andere partijen daarvoor nodig zijn. •*Geeft bij ruimtelijke ontwikkelingen aan welk openbaar vervoer u van het begin af wilt bieden.*	In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren, ook omdat de taken t.a.v. de Regiotaxi van de provincie overgaan naar de gemeente(n). zie ook paragraaf 2.7.4 Wij hebben geen doelstelling voor een specifieke modal shift, maar stellen centraal dat het autoverkeer in de stad niet groeit en dat OV een beter alternatief moet zijn. Of de mobiliteitsgroei meer te voet, per fiets of met OV wordt opgevangen, vinden we minder belangrijk. Utrecht kiest in de RSU en het Mobiliteitsplan om voor en belangrijk deel bij OV-knooppunten te ontwikkelen. Welk OV specifiek voor een ontwikkeling nodig is en passend is, wordt in de visievorming over die ontwikkeling pas uitgewerkt. Dit kan

		op meerdere manieren worden ingevuld. Het Wiel met Spaken is de belangrijkste basis voor de gebiedsontwikkeling. Dat doen we nu al.
	•Baseer uw beleid in hogere mate op bestaande en nog te verzamelen data. *Betrokkenheid bij het voortraject* Rover Utrecht vernam in de loop van 2019 dat de gemeente Utrecht met een aantal belangengroepen in gesprek was over het verkeersbeleid, met name over de uitwerking van het "Wiel met Spaken". Toen we vervolgens vernamen dat er ook gewerkt werd aan een herziening van het mobiliteitsplan hebben we contact gezocht met de makers. We werden in 2020 geïnformeerd en het gesprek verliep prettig. Terugkijkend hadden we liever in een vroeger stadium willen reageren op de ontwikkeling van het plan. *Gemeente en openbaar vervoer* •Het stedelijke en regionale openbaar vervoer is in de eerste plaats een taak van het provinciebestuur. Toch is de inzet van het gemeentebestuur essentieel voor het functioneren van dat vervoer. Terecht neemt het openbaar vervoer een belangrijke plaats in in het mobiliteitsplan. •Het is bekend dat het stedelijk openbaar vervoer gefinancierd wordt op basis van DRU's – dienstregelingsuren. Per geboden dienstregelingsuur wordt aan het vervoerbedrijf een vergoeding betaald. Hoe vlotter het openbaar vervoer zijn routes kan afleggen, des te productiever het openbaar vervoer is. De productie van het openbaar vervoer bestaat immers uit reizigerskilometers: iedere reiziger wenst immers een bepaald aantal kilometers met het openbaar vervoer af te leggen. Hoe sneller de reizigers op hun bestemmingshalte zijn, des te eerder heeft het openbaar vervoer weer tijd en ruimte om weer andere reizigers te vervoeren. Met andere woorden: hoe sneller het openbaar vervoer gaat, des te meer reizigerskilometers het per dienstregelingsuur (DRU) kan produceren. Een stad kan dus meer openbaar vervoer krijgen door te zorgen voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer.	Ook Rover is betrokken bij de eerste keer dat we met belangenorganisaties hebben gesproken over de eerste ideeën van het mobiliteitsplan. De provincie neemt keuzes hoe zij haar exploitatiebudgetten inzet voor OV. Inzetten op doorstroming is vooral van belang voor de reiziger. Hoe de provincie eventueel te besparen DRU's inzet, is aan de provincie.

	•Dit geldt ook voor de stadsboulevards, waaraan de stad werkt op stedelijke verbindingswegen. Deze stadsboulevards bieden minder ruimte voor doorstroming van het autoverkeer en trekken daardoor ook minder autoverkeer. Blijvende aandacht moet er zijn voor de gevolgen van stadsboulevards voor het openbaar vervoer. Wij adviseren het openbaar vervoer via de stadsboulevards zo veel mogelijk af te wikkelen op vrije banen. Daar moet ruimte voor zijn, aangezien immers op de meeste trajecten autorijbanen kunnen vervallen. Daarbij zou verkeersregeling ervoor moeten zorgen dat het openbaar vervoer zo weinig mogelijk oponthoud krijgt. •Vanzelfsprekend is vlotter openbaar vervoer ook een aantrekkelijker product in concurrentie met het autoverkeer en dus bevorderlijk voor de modal shift auto > openbaar vervoer. *Ons verzoek:* •*Formuleer – met inbreng van andere partijen in het openbaar vervoer - welke doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer er zijn en hoe en op welke termijn die opgelost zullen worden.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 2. Utrecht in het nationale spoornetwerk Utrecht is niet alleen kruispunt van enkele zeer zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27, maar ook van enkele belangrijke nationale treinverbindingen. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer met zich kan brengen hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht. *Almere – Utrecht – Breda: dicht een maas in het spoorwegnet* •Op termijn zal er een spoorstation in het gebied De Uithof/Rijnsweerd moeten komen. We verzoeken u daarom met ons te gaan pleiten voor het ontwikkelen van de AUB-lijn, een spoorlijn Almere - Hilversum - Utrecht - Breda, zo veel mogelijk	Voor tangentiele busverbindingen willen wij inzetten op het Wiel. Dit Wiel ligt voor het grootste deel niet op de Stadsboulevards. We zetten dus vooral in op OV-infrastructuur op de plek waar het Wiel komt. Dat is voor ons de voornaamste reden om in de kwaliteit van het OV te investeren. Dit doen wij reeds op regelmatige basis met de provincie en de vervoerders. Een spoorlijn langs het USP met een station aldaar is een zeer lastige en dure maatregel. Deze is voor 2040 niet aan de orde, mede gezien d de prioriteiten die in het landelijke Toekomstbeeld OV zijn aangegeven. Daarom zetten we in op het Wiel met Spaken dat wel voor 2040 in gebruik kan zijn en voor een goede OV-bereikbaarheid van het USP kan zorgen. Op

	gebundeld met de A27, zeker in het USP-gebied. Landelijk gezien beschouwen we de AUB-lijn als het dichten van een maas in het spoorwegnet, en daardoor als een goed alternatief voor het uitbreiden van de A27. Voor Utrecht is de AUB-lijn een middel niet alleen om het USP-gebied aan te sluiten aan het spoornet, maar ook om het centraal station te ontlasten. De AUB-lijn valt buiten de planhorizon van uw Mobiliteitsplan 2040, maar als we nu al gaan pleiten voor zo'n lijn is er kans dat die er na 2040 ook komt. Het is daarom zinvol maatregelen te nemen om de AUB lijn niet onmogelijk te maken. •Het station Utrecht Science Park kan komen te liggen parallel aan de A27 en zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercities kunnen faciliteren en naadloze aansluitingen bieden op de beide HOV-lijnen - daardoor kan men snel overstappen richting Universiteit, Hogeschool en UMC, Rijnsweerd en stadscentrum, Galgenwaard en Centraal Station. Ook voor het afleggen van de last mile is deze plek gunstig: faciliteer dat met huur- of leenfietsen enzovoorts. •Men zal ook per trein moeten kunnen reizen tussen USP en Amersfoort en tussen USP en 's Hertogenbosch. Door middel van een overstapstations en/of door middel van spooraansluitingen. •Onderzocht moet worden wat het tracé van de AUB-lijn tussen USP en Lunetten kan worden. •In het algemeen verzoeken we u bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad rekening toe houden met de komst van een AUB-lijn. Daarbij sluiten we ons aan bij een rapport van een commissieleden: Spoorboekje A27 (2009). *Ons verzoek:* *De ontwikkeling van een spoorlijn Almere – Utrecht – Breda niet onmogelijk te maken en er rekening mee te houden bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rond de A27.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040	termijn kan een spoorlijn Breda – Utrecht – Almere (of een variant daarop) daar prima op aansluiten. In de lopende samenwerking met Rijk en spoorsector in het landelijk Toekomstbeeld OV is geen ruimte voor een spoorlijn AUB. Wij realiseren ons dat dit een vraag is die steeds terugkomt bij gebiedsontwikkeling in en rondom het USP. Eerdere onderzoeken door de provincie laten zien dat er uiteenlopende tracévarianten zijn waaruit er nu niet een als voorkeur kan worden gekozen. Een ruimtereservering is dan ook niet mogelijk.

	Deel 3. Versterking van het regionale OV-netwerk *Schaalsprong regionaal openbaar vervoer* Het gedachtengoed van het Wiel met spaken kunnen we in het algemeen steunen. Het is een antwoord op het streven naar een schaalsprong voor het openbaar vervoer en de fiets dat wij delen. Maar we hebben de volgende opmerkingen: •Op knooppunten op de ring wil men stations omzetten in intercity-stations. Dat is lastig te bereiken. Het aantal stops van intercity's is aan beperkingen onderhevig. Men zou moeten gaan denken aan meer spoorinfra en aan een drietreinensysteem – concreet betekent dat dat er naast sprinter en intercity een sneltreinsoort komt die niet overal stopt maar wel iets vaker dan een intercity. Beide staan in de landelijke politiek niet op de kaart en Utrecht zal hier dan ook goed voor moeten pleiten. Indien zo'n drietreinensysteem niet haalbaar blijkt te zijn is het belangrijk er bij de spoorsector op aan te dringen dat de desbetreffende stations bediend worden door snelle regionale treinen, die op andere knooppunten naadloos aansluiten op de belangrijkste nitroverbindingen. •Het oostelijke deel van het “Wiel” kan deels gebundeld worden met een deel van de te ontwikkelen AUB-lijn over en langs de A27. Zie verder in deel 2. •Wij delen de visie dat een ringlijn (het Wiel) het zwaarst belaste deel van het netwerk in het stadscentrum, de binnenstadsas, kan ontlasten. Belangrijke gebieden kunnen door zo'n ring beter verbonden worden. We verwachten echter niet dat reizigers van en naar het centrum geneigd zijn te kiezen voor een omweg over delen van de ring. Daarom pleiten we verderop in deel 4 voor een sterkere binnenstadsas als spaak. •We zien de netwerkschetsen in de plannen als globale visies. We zullen graag te zijner tijd meedenken over de uitwerking in plannen. *Station Koningsweg – Lunetten: ontwerpuitdagingen voor een goed functionerend knooppunt* In het gedachtengoed van het Wiel met Spaken is een belangrijke plaats voor een knooppunt Koningsweg – Lunetten.	

	Op termijn zullen daar naar verwachting bijeenkomen: •De spoorlijn Utrecht – Geldermalsen – Eindhoven •De spoorlijn Utrecht – Driebergen – Rhenen en Arnhem •Op termijn ook de spoorlijn Almere – Utrecht USP – Breda, waarschijnlijk met spooraansluiting(en) aan het bestaande spoor. •De Uithoflijn •Het hoogwaardig openbaar vervoer tussen USP en Lunetten – Leidsche Rijn en verder via het Wiel •Enkele stadsbuslijnen. •Ook zal voor- en natransport een plaats moeten krijgen: eigen fiets, huur- en leenfietsen, kiss and ride, taxi, enzovoorts. We zien hier een interessante ontwerpuitdaging. Hier moeten we plaats geven aan verschillende vervoerwijzen. Gebruikers van al die vervoerwijzen moeten binnen dit stationsgebied snel en comfortabel kunnen overstappen, ook als ze daarvoor een groot deel van het gebied moeten doorkruisen. Ook zal het station goed bereikbaar moeten zijn vanuit de omgeving. De meeste stationsvoorzieningen zullen een plaats kunnen krijgen in de Lunettendriehoek, het gebied begrensd door de twee huidige spoorlijnen en de A27. Dit stationsgebied zal ook een kleine maar aantrekkelijke locatie zijn om er te bouwen voor wonen, werken, onderwijs. Kortom: dit gebied vraagt om een zorgvuldige ontwikkeling. We denken graag mee. *Onze verzoeken:* •*<u>Pleit samen met de OV-partners voor opwaardering van spoorstations langs het Wiel en voor bediening van de regio met snelle treinen.</u>*	De regio Utrecht heeft dit reeds ingebracht in het landelijk Toekomstbeeld OV. Een drietreinensysteem is daarin een van de scenario's. De OV-bereikbaarheid van de binnenstad en voldoende capaciteit vinden wij belangrijk.

	•*Houd rekening met een blijvend aanzienlijke vraag naar openbaar vervoer naar en in de binnenstad.* •Betrek Rover bij de uitwerking van het concept Wiel met Spaken. •*Besteed bij die uitwerking speciale aandacht aan de ontwikkeling van de Lunettendriehoek.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 4. De binnenstad bereikbaar *Een vergeten spaak in het Wiel: de binnenstadstram* In het Mobiliteitsplan is het aanleggen van een tramroute door de binnenstad niet meer opgenomen. In de kleine lettertjes bij het gedeelte over openbaar vervoer lezen we: "Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is." *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht* Het Mobiliteitsplan wil de reizigersstroom tussen Utrecht en Zeist verwerken met de Uithoflijn. Het verkeer met buslijnen naar de buurgemeente De Bilt (o.a. de drukke lijn 77 van en naar Bilthoven) omleiden via Tuindorp Oost en West. Daarmee wil men het openbaar vervoer op de binnenstadsas afschalen. Men wil de binnenstadsas ook nog ontlasten van een deel van de fietsersstroom door parallelle fietsroutes te ontwikkelen. Dat is niet realistisch. omdat beide vervoerstromen groeien. Fietsers kunnen we bovendien moeilijk tegen houden en dat wil het gemeentebestuur ook niet. Citaat uit het Mobiliteitsplan: "De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.' *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht*	Dit lijkt ons logisch en sowieso bent u aangesloten bij het Rocov. Wij zijn het met u eens dat de driehoek de kern van het nieuwe knooppunt zal worden. Zie ook paragraaf 2.7.1 van de Nota van Beantwoording. In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken. Het doel van dit concept is ook om Utrecht Centraal en de binnenstadsas te ontlasten van verkeer. De systeemkeuze en ook de lijnvoering van het OV op de binnenstadsas is nader uit te werken en ligt met dit mobiliteitsplan nog niet vast. Ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is er minder urgentie voor een tram op de binnenstadsas. Dit was ongelukkig verwoord in de inleiding van het hoofdstuk OV, waar stond dat we niet meer inzetten op tram binnenstadsas. Deze zin zullen we vervangen door: "mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Zie ook paragraaf 2.7.2. van de Nota van Beantwoording.

	Het uitdunnen van het openbaar vervoer over de binnenstadsas zal ten koste gaan van reizigers vooral uit het oosten en zuiden maar ook vanuit andere richtingen die bestemmingen in de oude binnenstad willen bereiken. Indirect kan dat ook ten koste gaan van de instellingen die de héle binnenstad maken tot wat zij is: een centrum van detailhandel, horeca, onderwijs, cultuur en dienstverlening. Zonder voldoende openbaar vervoer dreigt een scheve ontwikkeling van de binnenstad: nòg meer accent op de bloei van Hoog Catharijne en het Jaarbeurskwartier en een achteruitgang van de culturele en economische betekenis van de oude binnenstad. Met hoogwaardig openbaar vervoer heeft dit stedelijke gebied de kans zich juist positief te ontwikkelen. In de volgende paragrafen gaan we in op de betekenis van een aantal belangrijke lijnen op de binnenstadsas. We laten zien dat het geen goed idee is het openbaar vervoer op de binnenstadsas in te krimpen. Wel kan de belasting van de infrastructuur op de binnenstadsas minder zwaar worden door een groot aantal busritten te vervangen door tramritten. *Van zuid of west naar noord of oost: de meerwaarde van transversale lijnen* We gaan hier kort in op het ontwerp van een lijnennet. Een openbaar-vervoerlijn binnen een grotere stad of tussen een regio en de grotere stad daarbinnen is voor de reiziger vooral aantrekkelijk: •als verbinding met het belangrijkste spoorstation van die stad •als verbinding met de centrumvoorzieningen in die stad. Dat heeft gevolgen voor het ontwerp van het lijnennet. In Utrecht zien we dat al heel lang bij het stadslijnennet, dat ontworpen is door het gemeentelijke vervoerbedrijf, verder ontwikkeld is onder regie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en nu deel uitmaakt van de concessie “U-OV”. Toegepast worden zo veel mogelijk lijnen die zowel het stadscentrum als het Centraal Station bedienen. Lijnen uit de westelijke en zuidelijke stadswijken komen eerst langs het centraal station en vervolgens in het stadscentrum om uiteindelijk te eindigen in noordelijke of oostelijke stadswijk. En omgekeerd. Zo ontstaat de mogelijkheid voor zo veel mogelijk reizigers om zonder overstap veel belangrijke bestemmingen te bereiken. Deze lijnen worden wel “transversale lijnen” genoemd.	

	Nog steeds zijn de stadslijnen 4 en 8, die op de binnenstadsas rijden, op deze manier doorgekoppeld. De regionale buslijnen hadden vanouds bijna allemaal hun eindpunten bij het centraal station. Dat is vooral zo ontstaan doordat lijnen uit verschillende richtingen vanouds door verschillende vervoerders geëxploiteerd werden. Onder regie van het BRU is vanaf 2008 het principe van transversale lijnen ook ingevoerd op regionale lijnen. Ter vervanging van vier regionale buslijnen die eindigden bij het centraal station werden twee nieuwe buslijnen gevormd: •lijn 74: Vianen – Nieuwegein – Utrecht centraal station – Utrecht binnenstadsas – Zeist v.v. •lijn 77: Nieuwegein – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – De Bilt – Bilthoven v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Eind 2013 voegde de nieuwe concessiehouder Qbuzz een nieuwe transversale lijn toe. Een drukke lijn naar Leidsche Rijn en de lijn naar Rijnsweerd en De Uithof werden samengevoegd tot: •lijn 28: Vleuten – De Meern – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – Rijnsweerd – De Uithof v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Recentelijk, bij de vorming van Ulink eind 2019, kwam daar nog een samenvoeging bij van de lijn naar Maarssenbroek en een lijn naar Zeist: •lijn 73: Maarssenbroek – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Zeist v.v. (Ulink) Met al deze initiatieven hebben de overheden en vervoerders ervoor gezorgd dat zo veel mogelijk reizigers overstapvrij de Utrechtse binnenstad kunnen bereiken. *De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen*	

	Een groot aantal van de hierboven genoemde verbeteringen in de bereikbaarheid van de binnenstad zal verdwijnen als het openbaar vervoer zo veel mogelijk omgeleid wordt via wegen buiten die binnenstad. De druk van het openbaar vervoer op deze route is echter in de afgelopen jaren te groot geworden. In de spits tellen we per uur per richting 60 bussen per uur. Ook Rover Utrecht vindt dat dit traject te zwaar belast wordt met voertuigbewegingen. We stellen daarom voor de binnenstadsas te versterken door er traminfra aan te leggen en een deel van de bussen te vervangen door (minder) trams. Een korte uitwerking van wat concreet kan gebeuren: •Ontwikkelen van een tramlijn over de route Centraal station – binnenstad – Biltstraat – Rijnsweerd – USP. Door naar P+R Uithof. Vervangt op deze relatie buslijn 28. Een en ander in samenhang met de aanleg van een tramroute naar Leidsche Rijn via Papendorp waarvoor we hierna in deel 5 pleiten. Deze tramlijn kan in de spits 16 busritten per uur/richting op de lijnen 18, 27 en 28 vervangen. Die 16 bussen hebben capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Deze kunnen ruimschoots vervoerd worden met 6 tot 8 trams van 66 meter lang per uur.Op de binnenstadsas wordt zo het aantal ritten per uur/richting omlaag gebracht van 60 naar 50 tot 52. (Opmerking. De capaciteit van de voertuigen wordt door ons lager ingeschat dan de maximaal toegestane aantallen reizigers. Bij de bussen bijvoorbeeld heeft de praktijk uitgewezen dat een 12-meterbus maximaal 60 personen meeneemt, een 18-meterbus 90 personen en een 24-meterbus 120 personen.) •Op de binnenstadsas moet de tram (en de bus) kunnen opschieten ondanks een matige rijsnelheid. Dat moet mogelijk gemaakt worden door de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. •Een volgende fase kan zijn dat vanaf de Biltstraat ook een tramtak richting Zeist aangelegd wordt via de Utrechtseweg. Rover bepleit dat hier met een voorbehoud; we vinden dat we dit beter eerst kunnen bespreken met de gemeenten De Bilt en Zeist. Als zo'n lijn er komt zou die zich in Zeist kunnen vertakken: een tak naar station Driebergen/Zeist en een tak naar bijvoorbeeld andere wijken van Zeist. – eventueel Amersfoort als daar behoefte aan blijkt te zijnDe trams op deze takken zouden in de	

	spits 20 bussen per uur/richting kunnen vervangen, oftewel een capaciteit voor 1080 – 1440 reizigers per uur. Om die reizigers te vervoeren zijn 6 tot 8 trams van 66 meter lang per uur ruim voldoende. Samen met de voorgaande fase zou dat het aantal voertuigbewegingen op de binnenstadsas terug brengen van 60 naar 42 tot 48 per uur/richting, waarvan 12 tot 16 trams.Buslijnen die in ieder geval overblijven zijn de stadslijnen 4 en 8, de 55 Utrecht – Maartensdijk en de 77 Nieuwegein – Utrecht – Bilthoven •Als derde fase een verbindingsspoor aanleggen tussen UMC/Maxima via de Universiteitsweg naar de Utrechtseweg bij De Bilt om zo de gewenste tramverbinding tussen USP en Zeist te realiseren. Blijkt er vervolgens ook behoefte te zijn aan een tramverbinding tussen USP en station Bilthoven dan kan die ook gerealiseerd worden via de Universiteitsweg. Rover ziet die behoefte nog niet. •De tram heeft voordelen ten opzichte van andere vervoerwijzen, namelijk kwaliteitsbeleving: aantrekkelijk voor mensen die nu niet in de bus zitten en liever met de auto gaan; rustiger loop; bedrijfszekere baanvastheid; grotere veiligheid voor de inzittenden bij botsingen; makkelijker reizen voor mensen in rolstoel (zelfs scootmobielen mogelijk!): lager energiegebruik per reizigersplaats (ook t.o.v. elektrische bussen); etc.. De ervaring leert, dat vertramming van een buslijn zeker 20 % meer passagiers oplevert. Een vermindering van het aantal OV-bewegingen over de binnenstadsas geeft meer ruimte, maar we vrezen dat dat niet genoeg is om alle conflictsituaties op te lossen. Het Vredenburg en de Jacobsstraat worden ook nog extra belast door 22 busbewegingen per richting per uur; later kan eventueel een aantal daarvan vervangen worden door een HOV- of tramlijn naar Overvecht. Op het hele traject tussen Westplein en Berenkuil zijn plekken te vinden waar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer elkaar in de weg zitten. Wij van Rover zijn openbaar-vervoergebruikers, maar ook meestal voetgangers en heel vaak fietsers. We willen vlot vervoerd worden met bus en tram. We willen ook opschieten met de fiets en graag veilig. En als voetganger willen we ruimte genoeg om	Onze inzet is om de binnenstad goed bereikbaar te houden per OV, maar ook om deze te ontlasten van het doorgaand verkeer. Met dit mobiliteitsplan kiezen we voor minder verkeer door de binnenstad, zodat we meer ruimte kunnen geven aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Zoals aangegeven zijn daarvoor rigoureuze maatregelen nodig. Op dit moment wordt samen met de provincie onderzocht wat deze rigoureuze maatregelen precies inhouden en of het daarmee realistisch is om op termijn voor een andere inrichting van de binnenstadsas

	veilig te lopen. Al deze belangen conflicteren op enkele plaatsen in Utrecht. Met als gevolgen dat minder mensen dan we willen zich te voet of per fiets verplaatsen en ook het openbaar vervoer vervoer minder reizigers trekt dan wenselijk. We zoeken graag samen met andere belangengroepen en de gemeente naar creatieve oplossingen om de conflicten goed te beheersen. Van de gemeente verlangen we behalve creativiteit ook de bereidheid te investeren in infrastructuur waar nodig. *Onze verzoeken:* •*Uw inzet om de bediening van de binnenstadsas op peil te houden met behulp van de inzet van trams.* •*Uw inzet om de problemen van een te zware druk van en op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer op en rond de binnenstadsas te verkleinen.* •Ontwikkel deze zaken in nauw overleg met belangengroepen en OV-partners. *Ontsluitend vervoer in de binnenstad* Rover Utrecht vindt dat er in de binnenstad enkele gebieden zijn die beter bediend kunnen worden met openbaar vervoer. We vragen de gemeente twee van die wensen actief te ondersteunen: •Buslijn 2, die het Domplein, het Museumkwartier en het Ledig Erf bedient, kan beter. Vanaf 2003 is de vroeger populaire lijn teruggebracht tot een lusje in één richting. In de jaren vanaf 2013 heeft de lijn bovendien een niet erg betrouwbare service geboden. Wij zouden graag zien dat de lijn aantrekkelijker gemaakt wordt. Uitbreiding van de route tot het station Vaartscherijn kan helpen, en de lijn zou weer in twee richtingen moeten rijden.	te kiezen. In dit onderzoek en bij de besluitvorming wordt ook meegenomen wat de mogelijke gevolgen, respectievelijk de consequenties voor de lijnvoering kunnen zijn, evenals de consequenties voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad. Een verbetering van de OV-bereikbaarheid van de binnenstad op een manier zoals deze kan zowel ingebracht worden in het Omgevingsvisie binnenstad (zodat integrale belangenafweging kan plaatsvinden) en in het jaarlijkse vervoerplanproces van de provincie.

	•Jarenlang (tot ongeveer 1980) reden er buslijnen via Tolsteegsingel en Maliesingel. Buslijn 2 heeft er momenteel een langdurige omleiding, met enkele tijdelijke haltes. Wij horen vaak de wens om hier weer per bus te kunnen komen, bijvoorbeeld om het Spoorwegmuseum te bezoeken. De moeite waard om te onderzoeken of hier een vaste buslijn kan komen. *Ons verzoek:* *<u>(Her)open het overleg met ons, andere OV-partijen en andere belanghebbenden over een verbetering van de OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad en de zuidelijke singels</u>* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 5. Uitbouw van het regionale tramnetwerk *In het zuiden en westen van de stad: investeren in light rail* Rover Utrecht stelt een andere ontwikkeling van het tramnetwerk in zuidwest voor. Onze motieven daarvoor: •Er is behoefte aan versnelling van de tramdienst naar Nieuwegein en IJsselstein De tram kan dan een duidelijk kortere reistijd krijgen. Er ontstaat behoefte aan een hoogkwalitatieve OV-bediening van de Merwedekanaalzone. Daarom steunen we de voorgestelde rechttrekking van de SUNIJ-lijnen via Van Zijstweg – Anne Frankplein – Europalaan. •Enigszins verwonderd zijn we over de desinvestering in de bestaande tramlijn. Het stuk tramspoor over de Beneluxlaan tussen het 5 Meiplein en het Europaplein wordt in het Mobiliteitsplan ongebruikt gelaten, met inbegrip van het in 2020 geheel opnieuw opgebouwde tramstation Vasco da Gamalaan. De tramlijn die overblijft wordt afgebogen bij het 5 Meiplein en eindigt dan in Papendorp. •We stellen voor het deel van het Wiel tussen Papendorp en Europalaan Zuid te leiden via 5 Meiplein en Beneluxlaan. Dat zou investering in enkele dure kunstwerken onnodig maken. Het traject Leidsche Rijn – Lunetten zou dan in combinatie met bovenstaande van het begin af een tramlijn kunnen zijn.	

	Er blijft behoefte aan de tramlijn langs de woongebieden op Kanaleneiland. In de loop van haar bestaan heeft de tramlijn hier een diverse reizigersgroep aangetrokken, waaronder ook reizigers in relaties als Graadt van Roggenweg – Nieuwegein en Kanaleneiland – Nieuwegein. Dat pleit voor behoud van een aanvullende tramlijn naar Nieuwegein via de Graadt van Roggenweg en de Beneluxlaan. Deze lijn zou ten minste naar het ziekenhuis Antonius Nieuwegein moeten rijden. Misschien het extra spoor daar weer aanleggen? •We zien zeker een behoefte aan tramvervoer naar Papendorp. Maar ook zien we behoefte aan een schaalsprong in het openbaar vervoer van Leidsche Rijn. Die schaalsprong werd bij het bouwen van Leidsche Rijn al voorzien. Er liggen naar en in Leidsche Rijn HOV-banen die ontworpen zijn om zonder grote ingrepen omgebouwd te worden voor gebruik door trams. In Leidsche Rijn en elders zijn klachten over onveilige situaties bij het oversteken van die HOV-banen. Die moeten dus veiliger gemaakt worden. Vertramming van HOV-banen biedt kansen om het verkeer daarop, en daarmee ook het kruisende verkeer, beter te beveiligen. We pleiten voor een tramlijn via Anne Frankplein en 5 Meiplein naar Papendorp – Rijnvliet – De Meern – Vleuten station. Deze zal grotendeels de huidige buslijn 28 vervangen. Als we in samenhang daarmee ook de oostelijke tak van lijn 28 vertrammen zal het grote voordeel behouden worden van het feit dat lijn 28 Leidsche Rijn op een comfortabele manier verbindt met de binnenstad. Dat bepleiten we in deel 4 van dit stuk. •De door de 28 te verlaten route langs het station Leidsche Rijn en door Parkwijk moet dan wel een andere buslijn krijgen. •De tramhalte op Papendorp mag, vinden wij, geen aanleiding zijn om regionale buslijnen tot daar in te korten. Reizigers vanuit plaatsen als Leerdam, Woerden en Schoonhoven moeten niet ontmoedigd worden door een extra overstap. U weet toch dat een reiziger een extra overstap voelt als een reistijdverleniging van 11 minuten? *Onze verzoeken:*	Dat waarderen wij. Wij denken dat deze tramverbinding niet meer rendabel te exploiteren is in combinatie met de Merwedelijn. Het verlengen van de tramlijn naar Papendorp (los van het exacte tracé tussen Utrecht Centraal en Papendorp) blijkt uit onze vervoerwaarde berekeningen te laag om te vertrammen. Het zou echter (na 2040) een mogelijke uitbreiding binnen het Wiel met Spaken kunnen zijn. De urgentie voor 2040 ligt echter op de in de figuur op pagina 90 aangegeven potentiële tramlijnen. Het tracé voor het Wiel is met het Mobiliteitsplan niet bepaald. De ligging van de OV-knooppunten wel. Dit zou een alternatief tracé kunnen zijn tussen de knooppunten Westraven en Papendorp. Indien buslijnen niet aantakken op tramlijnen bij OV-knooppunten rijden deze parallel aan de tram door naar Utrecht Centraal. Dan ontstaan problemen die we juist willen oplossen of verminderen:

	•*Steun voor de SUNIJ-tramlijn via de Graadt van Roggenweg – Anne Frankplein – Europalaan.* •Behoud de tramverbinding via de Beneluxlaan naar Nieuwegein (centrum, ziekenhuis). •*Ontwikkel een tramlijn als deel van lijn 28 van centraal station naar Vleuten via Graadt van Roggenweg – Anne Frankplein – Papendorp – De Meern.Parkwijk moet dan een busalternatief krijgen.* •Ontwikkel het Wiel via Papendorp – 5 Meiplen – Beneluxlaan – Europalaan zuid. •Geen inkorting van buslijnen bij de komst van een tramverbinding.	- Er rijden nog meer voertuigen (trams en bussen) door de wijken, waardoor HOV-routes meer overlast geven - Er komen nog meer voertuigen (trams en bussen) op het Centraal Station, waar voor al die voertuigen geen plek is. - Het OV-netwerk wordt erg duur om te exploiteren We realiseren ons dat overstappen voor de reiziger vervelend is. Daarom zal bij de vormgeving van deze knooppunten hier veel aandacht voor moeten zijn.
190	*De meegestuurde tabellen en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met belangstelling heeft de Fietsersbond kennis genomen van het concept Mobiliteitsplan 2040. Het plan is leidend voor de mobiliteitsontwikkeling in de stad en nieuwe plannen moeten aan dit verkeersplan worden getoetst. Het plan legt de basis voor het verkeersbeleid voor de komende 20 jaar en we vinden dit van groot belang. **Algemeen** <u>We zijn er enthousiast over dat de groei van de mobiliteit in de stad opgevangen moet worden met lopen, fietsen en OV.</u> Er wordt gestreefd naar gezond stedelijk leven voor iedereen. De fiets vervuilt niets en maakt geen lawaai, dat is gezond voor omwonenden. Door de beweging die je krijgt is het ook gezond voor de fietser zelf. Veel Nederlanders halen de norm voor voldoende beweging niet. Wie “alles” op de fiets doet haalt het vaak wel.	Daar zijn wij blij mee.

	Het mobiliteitsplan wil dat er bij het gebruik van de genoemde vervoerwijzen geen knelpunten in de weg staan. De stad wordt via rustige routes bereikbaar voor alle doelgroepen, ook voor kwetsbare fietsers. Voor goederenvervoer wordt ook ingezet op bakfietsen en vrachtfietsen, daar zijn we erg blij mee. In het plan wordt aangegeven dat de enorme groei in het fietsgebruik vraagt om een schaalsprong en dat is precies wat nodig is. Het fietsgebruik is de afgelopen jaren met 3-5% per jaar gegroeid en het gebruik van de e-bike, vrachtfiets en speed pedelec staat nog pas aan het begin. In de Sijpesteijntunnel groeide het fietsgebruik tussen 2010 en 2019 met 100%. Van de ritten in, van en naar Utrecht is 73% korter dan 15 kilometer, deze ritten kunnen uitstekend op een (e-) fiets worden afgelegd. In 2015 werd maar 41% van deze korte ritten met de fiets afgelegd, 46% ging met de auto en 13% met het OV. Het aandeel fiets kan nog behoorlijk omhoog; er is nog forse winst te behalen! Er komen goede fietsverbindingen naar de regio. Bij nieuwbouw wordt ervoor gezorgd dat het niet meer verkeer aantrekt dan de wegen aankunnen. Teveel (auto-) verkeer leidt voor auto's immers tot vertraging; erger is dat het voor fietsers (en voetgangers) leidt tot onveiligheid en ongezonde/slechte luchtkwaliteit. Tenslotte wordt aangegeven dat in 2040 de netwerken voor alle vervoerwijzen op orde moeten zijn. Dit alles vinden we fantastisch. Maar dat zal niet vanzelf gaan: het fietsnetwerk is naar ons idee nog lang niet op orde. Op de kaart van Utrecht hebben we een cirkel getekend met het hart in het centrum. De cirkel heeft een straal van 10 km. Vanuit de hele stad en een deel van het buitengebied is de binnenstad van Utrecht binnen deze cirkel bereikbaar met een fietstocht van 15 km of (veel) minder. Een belangrijk deel van deze verplaatsing wordt nog niet op de fiets gemaakt. Een schaalsprong voor de fiets is hard nodig om het aandeel fietsgebruik te laten groeien. **Modal split** De hoofdreden dat het autoverkeer niet mag groeien legt het mobiliteitsplan bij het grote ruimtebeslag van autoverkeer. Een rijdende auto bij 50 km/uur vraagt 140 m2, een geparkeerde auto 20 m2. Een rijdende fiets vraagt maar een fractie van die hoeveelheid ruimte, 5 m2. Een geparkeerde fiets vraagt 2 m2 in een nietje en minder dan één m2 in een hoog-laagrek. Daarom is de inzet op meer fiets voor het ruimtegebruik een zeer verstandige keus.	

	Het fietsgebruik in gemeente Utrecht is hoog en groeide de afgelopen jaren flink. Van 39% van het aantal ritten in 2011/2012 naar 48% in 2018. Het autogebruik daalde in diezelfde periode volgens deze monitor van 25% naar 18%. De cijfers komen uit onderstaande grafiek. *Bron: mobiliteitsmonitor 2019* We hebben van de gemeente (grote dank daarvoor!) de huidige en verwachte toekomstige modal-split cijfers per afstandscategorie ontvangen. Die laat zien dat het hoge aandeel fietsgebruik met name op de korte afstanden zit. *Tabel 1 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015* De tabel laat zien dat in 2015 van alle ritten 31% op de fiets werd gemaakt. Als we een scheiding maken tussen ritten korter en langer dan 15 km, zien de aantallen er als volgt uit. *Tabel 2 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015* Van de 1.013.000 korte ritten werden er 417.000 met de fiets afgelegd, dat is 41% en 461.000 met de auto, dat is 46%. <u>Deze cijfers laten zien dat er nog heel veel korte autoritten door fietsritten vervangen kunnen worden!</u> De lange (auto)ritten vinden voor een groot deel buiten de stad en zelfs buiten de regio plaats. Daar heeft stad Utrecht en de regio weinig invloed op. Gelukkig ondervinden we van de verplaatsingen die buiten de stad plaatsvinden, in de stad weinig hinder. <u>Waar Utrecht wel invloed heeft, is met name op de korte ritten. Daarom is het belangrijk om flink in te zetten op de verschuiving van korte autoritten naar korte fietsritten.</u> <u>In het mobiliteitsplan wordt geen verklaring gegeven voor de (volgens de mobiliteitsmonitor gerealiseerde) verandering in de modal split van de afgelopen jaren. Het is beslist geen autonome ontwikkeling geweest want in andere steden gebeurde dit niet. Hoe is die verandering gerealiseerd? Welke fietsprojecten zijn opgeleverd?</u> Utrecht doet het op fietsgebied behoorlijk goed de laatste jaren. Maar wat is er verder nodig voor 2040? Wat kunnen we hiervan leren voor de mobiliteit tot 2040? Hoe kunnen we zorgen dat deze verandering zich versterkt voortzet? We vragen om de ontwikkeling van de modal split in de afgelopen periode te analyseren en verklaringen daarvoor in het mobiliteitsplan op te nemen. **Ruimtegebruik per modaliteit**	Deze inschatting delen wij en wij zetten erop in dat mensen voor korte ritten/verplaatsingen lopen of de fiets pakken. We hebben in de afgelopen jaren hard gewerkt aan de uitvoering van het Actieplan Utrecht fiets! met verschillende maatregelen, die ertoe hebben geleid dat het fietsgebruik zo sterk is gegroeid. Hier zijn wij trots op. U kunt de resultaten teruglezen in de evaluatie van het Actieplan Utrecht Fiets! (april 2021) Met het mobiliteitsplan zetten we in op de schaalsprong Fiets en borduren voort op de reeds behaalde resultaten.

	Hoeveel ruimte is er voor elke modaliteit in de stad in gebruik? Milieudefensie heeft in 2017 een onderzoek gedaan naar “Van wie is de stad?”1 De cijfers voor Utrecht hebben we van hen gekregen. 1 https://milieudefensie.nl/actueel/van-wie-is-de-stad-pdf, Milieudefensie, 2017 *Tabel 3 Ruimtegebruik in m2 per vervoerwijze, per wijk en totaal* *Bron: Milieudefensie* De tabel laat zien dat de auto grofweg 5x zoveel ruimte inneemt als de fiets. De ruimte voor fietsen is maar een klein beetje groter dan het oppervlak aan alleen al parkeerplaatsen. Als we deze cijfers afzetten tegen de modal split, dan gaat er wel erg veel ruimte naar de auto’s. Ter vergelijking: het Julianapark is 100.000 m2 groot. De geparkeerde auto’s in de stad vragen 17 Julianaparken aan ruimte. Als er 100.000 mensen in de stad bij moeten komen en er voor hen huizen, werkplekken, winkels en dergelijke moeten zijn, is het terecht dat gemeente Utrecht stevig inzet op ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Dan hebben we het nog niet gehad over NOx, CO2, (ultra)fijnstof, geluid en verkeersveiligheid. Als we ervan uitgaan dat het autoverkeer binnen de Ring tot 2040 inderdaad niet groeit en auto’s niet wezenlijk groter of kleiner worden, dan zal in 2040 grofweg hetzelfde oppervlak nodig zijn voor auto’s als in de tabel. We vragen ons af waar de ruimte wordt gevonden voor meer groen, woningen, voetgangers, OV en fietsen? Met nieuwe woningen kun je nog ‘de hoogte in’ en voor groen geldt dat ook deels (park op het dak, groen op balkon en langs de gevel van de flat), maar waar komt de benodigde extra ruimte voor de fiets, de voetganger en het OV vandaan? **Fietsnetwerken** We zijn benieuwd naar de uitwerking van de lange termijn doelen van het Mobiliteitsplan. Hoe hoog wordt het verwachte aandeel fietsgebruik? Wat wordt er concreet gedaan om de schaalsprong te realiseren? Welke routes worden geschikt gemaakt voor de snelle en zware fietsen? Wat worden de rustige routes en kun je daarmee inderdaad overal komen? In het plan staan verschillende typen fietsroutes: genoemd worden hoofd- en doorfietsroutes en prioritaire routes, plus veilige routes voor 8 tot 80 en een netwerk voor grote en zware fietsen. De legenda van de kaarten sluit niet aan met deze indelingen in de tekst, kan dat worden aangepast? Het is goed dat in het plan onderscheid wordt gemaakt naar verschillende routetypen. De verschillende eisen die vervolgens aan de routes worden gesteld moeten duidelijk	We zetten stevig in op parkeren op afstand, geconcentreerd en zo mogelijk inpandig, waardoor er openbare ruimte vrij komt voor meer verblijfsruimte, groen en duurzame vormen van mobiliteit. Het verkeer zullen we slim sturen, waardoor optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare (verkeers)ruimte. Zie ook paragraaf 2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets We hebben diverse aanpassingen in de kaarten doorgevoerd.

	worden omschreven, zodat bij herinrichting duidelijk is welke eisen worden gesteld aan de betreffende route. De routes moeten worden ingetekend op de kaart, waarbij er een samenhangend en voldoende fijnmazig netwerk ontstaat voor alle fietsers: zowel voor de grote fietsstromen, voor de meest kwetsbare groepen fietsers en voor speedbikes en vrachtfietsen. We denken graag mee over dit netwerk en willen dat bewoners van de verschillende wijken hier ook intensief bij worden betrokken. Zoals de kaarten nu zijn, is het onvoldoende duidelijk waar met name het netwerk voor kwetsbare fietsers en het netwerk voor snelle en zware fietsen ligt. Tevens is niet duidelijk wat het verschil is tussen een hoofdfietsroute en een prioritaire route. De scholen staan niet ingetekend op de kaarten. We weten dat verschillende scholen niet aan het fietsnet liggen, terwijl het plan vraagt om fietsroutes in de nabijheid van scholen. Dat kan beter. Kortom: de netwerken zoals die zijn ingetekend zijn onvoldoende duidelijk om de projecten op te gaan baseren. We vragen: om de fietsnetten in een separaat traject vast te stellen, in samenwerking met de Fietsersbond en inbreng vanuit de diverse wijken. Zodat zowel de scholen (Tuindorp!) als winkelcentra (Mereveld!) aan hoofdfietsroutes komen te liggen. Het fietsnet moet op termijn gaan bestaan uit een samenstelling van fietspaden en fietsstraten met weinig autoverkeer. We willen dat de eis dat bijvoorbeeld alle fietsroutes buiten de binnenstad (dus de singelring en alles daarbuiten) in (rood) asfalt moeten worden aangelegd, duidelijk in het mobiliteitsplan komt te staan. We willen dat ventwegen ook als fietsstraat met rood asfalt worden ingericht. **Verknoping van het fietsnet** In de kaarten met fietsroutes staat niet aangegeven dat je bij elkaar kruisende fietsroutes gemakkelijk van de ene naar de andere route kunt fietsen. Er zijn veel ongelijkvloerse kruisingen in de stad (en dat is fijn!), maar de aansluiting tussen kruisende routes is vaak problematisch. Bijvoorbeeld van de Kanaalweg naar de Balijebrug moet je een flink stuk over de oncomfortabele klinkers van de Wilhelminalaan fietsen. Wie denkt slim te zijn en het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Balijebrug te nemen komt bedrogen uit: dat fietspad loopt niet	Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. De figuur Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan stellen we niet de exacte routes vast, dat volgt later bij de uitwerking van het desbetreffende project. Hierin wordt rekening om belangrijke bestemmingen zoals scholen goed te ontsluiten met het fietsnetwerk. Bij de uitwerking vind participatie plaats waar de Fietsersbond en andere belanghebbenden worden betrokken. Zie ook paragraaf 2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes en paragraaf 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt o.a. plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking is de inrichting van fietsroutes een onderdeel, met het Handboek Openbare Ruimte als toetsingskader. Hierin zijn de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte. Hier wordt de komende jaren hard aan gewerkt.

	door tot de Croeselaan, het houdt onverhoeds op. Zo kennen we in de hele stad diverse plekken waar het fietsnet niet goed aan elkaar geknoopt is. Om de fietsnetwerken op orde te krijgen, is deze verknoping een van de eerste zaken om te verbeteren. Met beperkte investeringen knapt het net als geheel hiervan het meeste op. **Concrete maatregelen voor het fietsnet** 1. Spreiden van fietsstromen. Heel fijn als fietsers de vrije keus hebben om andere routes dan de loeidrukke te gebruiken. Routekeuzevrijheid is belangrijk! 2. Routes aanpassen zodat de capaciteit hoger wordt: heel goed, dit is hard nodig. Veel fietspaden in de stad zijn te smal volgens CROW-normen. Bij toename van het fietsgebruik wordt dit probleem groter. Als het netwerk in 2040 op orde moet zijn, is er op dit vlak veel werk aan de winkel. Er zijn elektrische vrachtfietsen (o.a. van Coolblue, DHL) die 70 cm breed zijn en wettelijk op het fietspad moeten rijden. Zij moeten de combinatie van ouder en kind kunnen inhalen. Een extra reden om fietspaden echt voldoende breed te maken! 3. Zoveel mogelijk verwijderen van verkeerslichten is een goede zaak, net als het vervangen ervan door rotondes of voorrangspleinen. Vervangen van geregelde kruispunten door voorrangskruisingen en -splitsingen kan overigens ook, er is niet altijd ruimte en/of noodzaak voor een rotonde of voorrangsplein. Waar verkeerslichten blijven: meer prioriteit voor fietsers. 4. Werken aan een cultuur van veilig verkeersgedrag. Dat is zeker nodig. Maar het zit niet alleen in gedrag: de inrichting van wegen en fietspaden moet veiliger. Fietsongevallen ontstaan door diverse oorzaken: zachte bermen, paaltjes die niet volgens de richtlijnen zijn geplaatst, krappe bochten, richels, kuilen en putten, te weinig contrast tussen fietspad en stoeprand, te smalle fietspaden bij te grote drukte, onoverzichtelijke oversteken (door geparkeerde auto's bijvoorbeeld) het leidt allemaal tot extra ongevallen. Het aantal ernstig gewonde fietsers in Nederland stijgt, in Utrecht moet dat aantal flink gaan dalen. Er komen fietsroutes bij. Onder andere een route van Galecop naar Laagraven vanwege de ontwikkeling van de A12-zone. Ook de NRU zou betere oversteken krijgen volgens het plan. Wat wij zien is dat de bestaande fietsverbinding naar het Noorderpark bij het Henry Dunantplein niet meer op de kaart staat waar dat in eerdere plannen wel het geval was, terwijl er verder niets bijkomt dat nu nog niet	We hebben de afgelopen jaren al veel ruimte gemaakt voor de fiets en brede fietspaden aangelegd. Waar dat kan zetten we dat gestaag door. Dat zal echter niet op alle routes lukken omdat de fysieke ruimte ontbreekt. De integrale keuzes tussen netwerken en het slim regelen tussen de netwerken hebben we beschreven in de hoofdstukken 8.2 en 8.2 van het mobiliteitsplan. Veiligheid is een belangrijke eis bij de inrichting van (fiets)infrastructuur. Daar zijn wij continue mee bezig en zoeken naar veilige inrichtingen bij de uitvoering van projecten uitgaande van CROW richtlijnen en de nieuwste inzichten daarin. Deze verbinding nemen we alsnog op in de netwerkkaart. Het fietsnetwerk is een stadsdekkend netwerk dat ook goed aansluit op het regionale fietsnetwerk. Het kan gebeuren dan een bestaande route uit het hoofdfietsnetwerk valt, indien er een beter alternatief wordt gerealiseerd. Waarschijnlijk blijft deze route dan gewoon bestaan, maar dan niet meer als hoofdfietsroute.

	bestaat. In de plannen voor de NRU worden de fietsoversteken onhandiger dan ze nu zijn, omdat ze niet meer aansluiten op routes die ook de Vecht oversteken. We zijn benieuwd naar de verbeteringen in het kader van het mobiliteitsplan! Er mogen zeker geen routes verdwijnen of minder goed op elkaar aan gaan sluiten. Om fietsers te verleiden alternatieve routes te gebruiken in plaats van de drukke hoofdfietsroutes moeten ze niet alleen comfortabel zijn en weinig oponthoud hebben. Fietsroutes moeten aan alle 5 de hoofdeisen voldoen. Naast directheid en comfort moeten ook samenhang, veiligheid en aantrekkelijkheid in orde zijn. Een tip: fietsers ervaren mooie routes als korter en sneller dan ze in werkelijkheid zijn. Zorg dat utilitair fietsen net zo leuk wordt als fietsen in de vakantie door de routes aantrekkelijk te maken. Voor fietsen in de binnenstad wordt gezocht naar een passende vorm om hen in het voetgangersgebied te gast te laten zijn: • • De huidige vorm is in elk geval niet passend. Fiets te gast is dat wel. Asociaal rijgedrag valt echt te bekeuren. • • Ook in andere voetgangersgebieden en winkelcentra moet de fiets te gast zijn. Dat is in veel gemeenten al het geval en in wereldfietsstad Utrecht moet dat ook het geval worden.	We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan.
	In het plan staat het voornemen om beter te handhaven op fout gestalde fietsen. Wij willen juist dat hinderlijk stallen wordt ontmoedigd, door goede stallingen te bieden: • • Zorg voor voldoende en eenvoudig bruikbare stallingen. Gebruik rekken met een hoge capaciteit per strekkende meter, dus hoog/laag rekken i.p.v. nietjes. Leg de nadruk bij het wegslepen alleen op wrakken en weesfietsen! Dan is er tenminste meer plek om fietsen in een rek te stallen. Als je gemakkelijk in een rek kunt stallen, zet je je fiets vanzelf niet tegen de gevel op een potentieel hinderlijke plek. Ga experimenteren met verschillende stallingen voor kort en langparkeren (langer dan 15 uur). Zorg ook voor voldoende en veilige plekken voor langparkeren voor bewoners! **Diverse concrete maatregelen**	Zie ook paragraaf 2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

	In de kaart op pagina 77 van het plan staan diverse maatregelen weergegeven in het fietsnetwerk. Omdat dit summier beschreven is, is onvoldoende duidelijk wat er al of niet wordt gedaan. We gaan het gesprek hier graag over aan, maar zien geen mogelijkheid nu op alles te reageren. Over een aantal punten willen we wel wat kwijt. In de bruggenstudie ontbraken naar ons idee veel bruggen op kansrijke locaties. In de kaart met maatregelen staan weer diverse plekken voor bruggen die nog te onderzoeken zijn, maar het is opnieuw niet compleet. Er ontbreekt bijvoorbeeld een brug over de Liesveldsewetering (huidige maaswijdte is met 1,4 km zeer groot; je kunt niet met de Haarrijnse Rading mee over het water). Ook ontbreekt in de kaart de verbinding Keulsekade – Julianaparkweg (die wordt aangelegd), de verbinding Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat – Belo Horizontedreef – Fietsbrug de Gagel. Er ontbreekt vooral een brug over de Vecht in deze route. • • Nadat het fietsnet is vastgesteld, zullen de ontbrekende verbindingen duidelijk worden. Deze moeten dan aan de kaart worden toegevoegd. In de bruggenstudie bleek dat er maar voor een deel van alle noodzakelijke bruggen geld is. • • Om het fietsnetwerk in 2040 op orde te krijgen zullen ze wel allemaal moeten worden aangelegd. Er zal aanvullende financiering nodig zijn. Fietssnelwegen naar steden in de buurt sluiten aan op hoofdfietsroutes. • • De regionale snelfietsroutes die eindigen in Utrecht, moeten via de Singelring ook naadloos op elkaar aansluiten! • • We missen Zeist en Houten in het rijtje met de omliggende steden die bereikbaar worden via een fietssnelweg. Voor Zeist wordt een route langs de A28 gemaakt, maar die ligt er al en die is te ver omfietsen. Een nieuwe route USP – Weteringlaan in Zeist is nodig. • • Voor inwoners van Nieuwegein is Utrecht, met name USP, een belangrijke bestemming, die op een uitstekend fietsbare afstand ligt. De potentie van de fiets op de relatie Utrecht – Nieuwegein is veel groter dan het huidige gebruik. De rechtstreekse fietsverbinding tussen USP en Nieuwegein loopt door Lunetten langs de Furkabaan en de Koppeldijk, die route verdient verbetering. • • Ook valt te denken aan een soort 'binnenring' voor fietsers langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het	

	Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moeten fietsers nog een omslachtige route door Hoograven nemen om fatsoenlijk in Lunetten te komen. Deze binnenring stond al gepland als bijvangst bij de verbreding van de A12/A27. Een deel van de inwoners van Utrecht werkt in Nieuwegein. Voor hen wordt gewerkt aan een snelfietsroute langs het Merwedekanaal, fijn! De route naar Nieuwegein via de Jutfasebrug is op het Utrechtse deel al jarenlang niet meer verlicht. Vroeger werd de route meeverlicht door de masten voor het autoverkeer. Nadat daar andere armaturen zijn gekomen is het fietspad van de brug richting Utrecht (fietsers rijden met hoge snelheden!) in het duister gehuld. We hebben hier meermalen over geklaagd maar het is nog steeds niet opgelost, “want er moet een grondkabel gegraven”. Over een afstand van 330 meter. • • We hopen dat dit bij voorrang wordt aangepakt en niet tot 2040 op een oplossing moet wachten. • • We hopen dat de uitvoering van het mobiliteitsplan stevig ter hand wordt genomen. Beleid en uitvoering blijken al te vaak verschillende zaken. Bedrijventerreinen worden volgens het plan goed aangesloten op het hoofdfietsnet. • • Omdat deze routes vaak ’s nachts worden gebruikt, moet de sociale veiligheid van deze routes tiptop in orde zijn. • • Daarnaast vragen wij specifiek aandacht voor Lage Weide. De route via de Gele brug wordt binnenkort bijna 500 m langer door een woningbouwplan bij de Gele brug. Een andere route vanuit de stad naar Lage Weide loopt via de Demkabrug. Vanuit Leidsche Rijn is er een route via het station, waarbij je een (behoorlijk steile) trap of de lift moet nemen. De enige fatsoenlijke verbinding is bij het Lage Weide viaduct. Daar ontbreekt een vlotte aansluiting naar de Proostwetering / De Wetering Noord. De Anton Geesinkbrug is komende 20 jaar nog niet in de planning, volgens de bruggenstudie. Kortom: de bereikbaarheid op de fiets van Lage Weide laat ernstig te wensen over! Lage Weide snel moet veel beter bereikbaar worden voor fietsers uit alle richtingen. Een brug van de Cremerstraat naar de Cartesiusdriehoek staat tot onze verrassing op de kaart als eerste tranche. We zijn er blij mee!	

	Bij het verlengde van het Zand wordt volgens de kaart een oversteekbaarheidsknelpunt opgelost. Wordt hier bedoeld dat er een tunnel onder het spoor door komt, zodat je vanaf De Meern via het Zand naar het Lage Weideviaduct kunt fietsen? Dat wordt extra belangrijk als de Anton Geesinkbrug er ligt. Maar er staat geen “brug of tunnel”-teken bij dit knelpunt. Ons is niet duidelijk wat hier moet verbeteren? • • Maak overal expliciet wat waar verbeterd moet worden; • • We vragen aandacht voor de doorkruisbaarheid van het Máximapark tussen de Alendorperweg en het spoor. De brug in de Beukenboslaan is veel te hoog en te steil. De enige andere route door het park is langs de Paperclip, maar die wordt ’s nachts afgesloten. Het fietspad langs de Huis te Vleutenbaan ligt al bij het spoor. De maaswijdte is hier veel te groot. Er is een extra route nodig. • • We missen de verbinding Rijnkennemerlaan – fietsbrug Maarssenbroek op de kaart met fietsroutes. Via de fietsbrug bij Maarssenbroek (over de A2) kun je redelijk vlot naar Breukelen fietsen. Bij de bouw van de wijk Haarrijn moet deze verbinding worden aangelegd op snelfietsroute-kwaliteit, geschikt voor snelle en zware fietsen. **Stallen** Wat zijn de plannen voor stallingen en tegen fietsdiefstal? Gemeente Utrecht wil immers graag dat fietsers andere stations gebruiken dan CS. • • <u>De randvoorwaarde daarvoor: zorg dat bij alle stations fietsen 24/7 bewaakt kunnen worden gestald (de 1e dag gratis).</u> Het aantal gestolen en vernielde fietsen op bijvoorbeeld station Utrecht Terwijde weerhoudt mensen serieus van het gebruik van de fiets naar dat station. Omdat er alleen stoptreinen komen, is het nu vaak net zo snel om naar CS te fietsen, daar veilig te stallen en de intercity te nemen. Om ervoor te zorgen dat meer mensen station Terwijde zullen gebruiken, moeten fietsen hier veilig kunnen worden gestald, dán pas zullen mensen er voor kiezen om via dit station te reizen. Pas dán wordt de druk op het Centraal Station minder. En dat geldt voor alle stations in de gemeente. Er worden immers veel fietsen gestolen2. 2 https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2132494/veel-fietsen-gestolen-in-leidsche-rijn-verdachte-opgepakt-dankzij-lokfiets.html	Zie paragraaf 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad Zie paragraaf 2.4.3 Deelmobiliteit Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke

	• • Er is een actieplan tegen fietsdiefstal nodig. Er komen steeds meer dure (e-)fietsen. Dat is fijn, omdat die het gemakkelijk maken om langere afstanden te fietsen. Maar die dure fietsen moet je dan wel veilig in de stad kunnen gebruiken en dus stallen. • • Er zijn plannen nodig voor leenfietsen, leen-e-bikes en e-bakfietsen. De eerste pilot start binnenkort, heel goed! Om de voorzieningen "voor iedereen" beschikbaar te maken, zijn er ook leen-scootmobielen nodig. Zodat mensen die (tijdelijk) niet kunnen fietsen, wel overal kunnen komen. **Confrontatie andere vervoerwijzen** Niet alleen voor de fiets zijn er plannen, maar ook voor de auto, het vrachtverkeer en het OV. Het autoverkeer moet "overal" 30 km/u gaan rijden. Er rijst een probleem op de wegen waar ook een bus rijdt. Het mobiliteitsplan is niet erg duidelijk waar alsnog 50 km/u toegestaan blijft. De Laan van Chartroise is onlangs aangepast, maar verkeer mag er nog steeds 50 km/u rijden. Ook bij de Omloop wil men 50 km/u hanteren. Welke wegen worden concreet een 30 km-weg, waar nu nog 50 km/u gereden mag worden? Op het kaartje in het mobiliteitsplan op pagina 99 staan deze genoemde wegen NIET expliciet ingetekend als 50-km weg, dat betekent volgens ons dat ze DUS 30 km moeten worden. Langs drukke wegen is een fietspad nodig, ook al is de maximumsnelheid 30 km/uur. Er worden op dit moment bijvoorbeeld plannen gemaakt om de Orinocodreef naar 30 km te brengen. De weg wordt versmald van 9 meter naar, let op, 5 meter plus 2 keer 2 meter parkeerstrook. De stoepranden blijven 9 meter uit elkaar liggen, de weg blijft net zo breed als die nu is! Er rijden pakweg 6.000 mvt/etmaal, dat is veel te veel voor een fietsstraat. Hier zijn vrijliggende fietspaden nodig óf veel minder autoverkeer. Met een belasting van 6.000 mvt/etmaal en een gemengd profiel (of fietsstroken) blijft het een "grijze" weg. Die grijze wegen moeten we juist kwijt, omdat die zo onveilig en onplezierig zijn voor fietsers. • • Bij "grijze" wegen moet de snelheid en intensiteit van het autoverkeer dalen, om het veilig mogelijk te maken dat fietsers op de rijbaan of op fietsstroken rijden. Op wegen die tevens hoofdfietsroute zijn, met gemengd verkeer of	verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Welke wegen, waar nu nog 50 gereden wordt worden omgevormd en wanneer wordt nader uitgewerkt. Soms kan dit nodig zijn om te voorkomen dat autoverkeer dan een andere route kiest. Klopt, als de drukte dat nodig maakt. In het mobiliteitsplan doen wij geen uitspraken over inrichting van netwerken en wegen. Dat volgt bij de uitvoering van projecten. Dit past bij onze inzet op 30 km/u tenzij. Hoe de "tenzij" uitpakt moet per situatie worden bekeken en uitgewerkt.

	fietsstroken, moet de maximumsnelheid 30 km/uur bedragen en de auto-intensiteit lager liggen dan 3.000 mvt/etmaal. Bij een hogere snelheid of meer autoverkeer zijn vrijliggende fietspaden nodig. • • Voor de veiligheid voor fietsers vinden we dat 50 km/u alleen acceptabel is waar fietsers een vrijliggend fietspad hebben. Dat geldt ook voor wegen als de Draaiweg en de David van Mollemstraat én voor de bedrijventerreinen. Is er geen fietspad? Dan kan de maximumsnelheid wat ons betreft geen 50 km/u zijn, maar moet het 30 km/u zijn. En dat geldt ook als er een bus rijdt. We willen dat de ventwegen van de Mr. Tripkade, belangrijke verbinding tussen de Ant. Mattheuslaan en station Overvecht, als fietsstraat worden ingericht. Eventueel kan hier een fietsstrook in rood asfalt worden aangelegd, als een fietsstraat niet haalbaar is. De belangrijkste reden dat menging van fietsers en autoverkeer wel kan bij 30 km/u is dat de remweg bij 30 km/u veel korter is dan bij 50 km/u. En dat de impact van een ongeval bij 30 km/u veel kleiner is, de energie van het voertuig is dan veel minder. Als er 10 meter voor de auto iets gebeurt, staat de auto bij 30 km/u precies op tijd stil. Bij 50 km zit de auto dan nog in de reactieseconde en komt de klap met 50 km/uur aan. Bij 30 km/u is de kans dat er een aanrijding plaatsvindt veel kleiner, door de kortere remweg, en als er een aanrijding plaatsvindt is de impact kleiner door de lagere energie van het voertuig. Het verschil tussen met de schrik vrijkomen en ernstig of dodelijk letsel: een wereld van verschil. We begrijpen het belang van vlotte busdienstregelingen, maar we vinden de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers belangrijker. Blijven leven is immers “gezond voor iedereen”. Dat geldt eveneens voor “de randvoorwaarden voor bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten”. Nood- en hulpdiensten mogen harder rijden dan gewoon verkeer. De wens voor korte aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten mag er niet toe leiden dat op wegen met een gemengd profiel of een fietsstrook de maximumsnelheid hoger wordt dan 30 km/u. In het uiterste geval moet er opnieuw gekeken worden naar de plekken waar de nood- en hulpdiensten hun basis hebben. • • Op de Singelring om de binnenstad heen zijn aanvullende snelheid verlagende maatregelen nodig. Bij een meting met “smileys” gedurende een maand	Het spanningsveld verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten is beschreven in het mobiliteitsplan. We proberen de doorstroming van het en OV en nood- en hulpdiensten te borgen op verbindingswegen door dynamisch verkeersmanagement te borgen. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken. Daarbij gaan wij er niet vanuit dat de maximumsnelheid in verblijfsgebieden wordt verhoogd boven de 30 km/u. Zie paragraaf 2.12.2 Slimme Verkeerslichten Overige zaken zijn inrichtings- en uitvoeringskeuzes die bij de uitwerking van projecten aan de orde zijn. In paragraaf 8.3 is beschreven hoe wij willen prioriteren. Een belangrijke notie daarbij is dat voor fietsers niet zozeer langer groen nodig of wenselijk is, maar vooral korter rood. Dat sluit goed aan op uw suggestie. Of verkeerslichten kunnen

	op de Tolsteegsingel was de hoogst gemeten snelheid 108 km/uur, dat is meer dan zorgwekkend, dat is ernstig! **Doseren van autoverkeer** In de plannen staat dat autoverkeer moet worden gedoseerd. Want dan komen er geen opstoppingen meer voor. Op de 't Goylaan wordt al gedoseerd, maar het verkeer staat er ondanks dat toch vaak vast; regelmatig rijden de hulpdiensten op de Goylaan over het fietspad. Ook op de Westelijke Stadsboulevard (WSB) krijgen hulpdiensten de mogelijkheid om op het fietspad te rijden. Dat betekent dat de fietsroutes daar flink aan kwaliteit inboeten. Ook geeft het aan dat het doseren geen panacee is: opstoppingen zullen blijven, tenzij er nog veel meer en strakker gedoseerd gaat worden. • • <u>Er moeten wat ons betreft zoveel mogelijk verkeerslichten worden verwijderd.</u> Dat is goed voor de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer. Fietsers steken in een paar seconden massaal over. Ze krijgen daarom maar een paar seconden per cyclus groen. Auto's trekken veel trager op, ze hebben 2 seconden per voertuig nodig en krijgen daardoor al gauw 20 seconden groen per cyclus. Daardoor is de kans op rood licht en wachttijd voor fietsers bij een verkeerslicht veel hoger dan voor de auto's. De concurrentiepositie van de fiets (en de verkeersveiligheid, volgens SWOV) verbetert als verkeerslichten verdwijnen. Als verkeerslichten niet weg kunnen, willen we twee keer groen licht per cyclus. En bij kruisingen met veel fietsers willen we een warmtemeter, zodat het groen licht wordt verlengd, net zo lang tot de hele wachtrij het verkeerslicht is gepasseerd. En geen regensensor, want als fietsers bij regen meer en/of vaker groen licht kunnen krijgen, kan dat bij mooi weer ook prima. • • Bij minder dan 20.000 mvt/etmaal over een kruising is een verkeerslicht normaal gesproken niet nodig voor de capaciteit. Omdat verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm zijn, moeten ze op dergelijke "rustige" kruisingen niet worden toegepast. We schatten dat een derde van de verkeerslichten staat op een kruispunt met een lagere intensiteit en daarom kan worden verwijderd. • • <u>In het mobiliteitsplan moet een lijst worden opgenomen van kruisingen die rustig genoeg zijn om zonder verkeerslicht aan te leggen. Dit wordt een lijst van "te verwijderen verkeerslichten".</u>	verdwijnen is een afweging waarin meerdere belangen worden afgewogen. Het verwijderen van verkeerslichten is geen doel op zich. In de uitwerking van het mobiliteitsplan wordt bezien waar verkeerslichten of andere kruispuntvormen het meest doelmatig zijn voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling volgens de gestelde prioriteitsvolgorde van modaliteiten.

	• • Voor een oversteek van een OV route volstaat in de regel een waarschuwingslicht, zoals bij de busbaan in Parkwijk. Zodra de bus weg is gaat het licht uit en regelt het verkeer zich onderling. Met het weghalen van verkeerslichten wordt ook nog eens flink ruimte gewonnen, bijvoorbeeld voor fietsparkeren, groen en klimaatadaptatie. Op de Hogeweidebaan in Leidsche Rijn is een verkeerslicht verwijderd. De afbeelding laat het grote verschil zien: links de oude, rechts de nieuwe situatie. En het verkeer rijdt ook nog eens rustiger en relaxter omdat de omgeving groener is. *Hogeweidebaan, Leidsche Rijn, voorsituatie en nasituatie* • • De hamvraag moet wat ons betreft niet zijn: hoe verdelen we het autoverkeer over de wegen (met doseren), maar hoe stroomt het fietsverkeer het makkelijkst door de stad. • • Als er ergens per sé een doseerpunt nodig is, dan moet dat vóór de kruising komen, net als op de 't Goylaan. Zie ook ons voorstel in onze inspraakreactie op de plannen voor het Lombokplein3, over de Graadt van Roggenweg: *"Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. "* 3 Zie ook bijlage **<u>Effecten van de voorgenomen maatregelen</u>** Met de cijfers over de modal split per afstandsklasse kregen we ook de verwachtingen voor 2040, zonder (tabel 4) en met (tabel 5) uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. *Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie* Afstandsklasse Gem. ritlengte Auto OV Fiets Totaal 0-2,4 km 1,2 88 44 350 482 2,5-7,4 km 5 218 95 274 587 7,5-12,4 km 10 106 50 71 227 12,5-17,5 km 15 66 22 22 110	Zie paragraaf 2.15.8 Resultaten verkeersmodel

	17,5-27,4 km 22,5 74 39 26 139 27,5-37,4 km 32,5 59 32 1 92 37,5-52,4 km 45 73 54 - 127 52,5-75,9 km 64,2 64 50 - 114 75-99,9 km 87,5 29 24 - 53 > 100 150 22 11 - 33 Totaal 799 421 744 1.964 aandeel in totaal ritten 41% 21% 38% Aantal ritten * 1000 2040 referentie *Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsplan* Afstandsklasse Gem. ritlengte Auto OV Fiets Totaal 0-2,4 km 1,2 81 38 361 480 2,5-7,4 km 5 192 102 273 567 7,5-12,4 km 10 100 73 69 242 12,5-17,5 km 15 63 36 21 120 17,5-27,4 km 22,5 70 44 24 138 27,5-37,4 km 32,5 58 33 1 92 37,5-52,4 km 45 71 54 - 125 52,5-75,9 km 64,2 61 49 - 110 75-99,9 km 87,5 27 23 - 50 > 100 150 21 10 - 31 Totaal 744 462 749 1.955 aandeel in totaal ritten 38% 24% 38% 2040 met mobiliteitsplan Uit de cijfers komt naar voren dat het fietsgebruik als aandeel in het aantal ritten door uitvoering van het mobiliteitsplan niet toeneemt, de modal split fiets is in tabel 5: 38%, net als in de referentiesituatie in tabel 4. Dat is, op zijn zachts gezegd, vreemd; het maatregelpakket waarmee fietsen wordt gestimuleerd zou dus geen invloed hebben op de modal split? • • Het fietsgebruik kan en moet met de maatregelen hoger liggen dan in de referentie. Deze cijfers gelden voor de modal split, gerekend over alle ritlengtes. Bij nadere bestudering blijkt dat het plan er wel voor zorgt dat de zeer korte ritten, tot 2,5 km, vaker met de fiets worden gemaakt. Dat terwijl lopen ook wordt gestimuleerd, waardoor het te verwachten is dat er veel minder korte trips met auto, fiets of OV worden gemaakt. Volgens de voorspelling daalt het aantal korte trips slechts met 2.000, van 482 naar 480. Op de afstanden van 2,5 tot 15 km (en langer) daalt het fietsgebruik ten opzichte van de referentiesituatie. Alleen in de verplaatsingen met een afstand tot 2,4 km stijgt het fietsgebruik. Het stijgt ook in de referentiesituatie al van 31% in 2015 naar 38% in 2040. • • Welke maatregelen zijn daarvoor nodig? Welke extra maatregelen worden uitgevoerd voor de schaalsprong fiets? We vinden het onwaarschijnlijk dat na een schaalsprong fiets en het fietsnetwerk op orde brengen het fietsgebruik maar zo weinig stijgt.	De investeringen in fiets zijn verhoudingsgewijs goedkoper dan voor OV en auto. Fiets is echter niet de enige oplossing en we zetten in op de brede Utrechte Mobiliteitsaanpak met 5 stappen. Voor het realiseren van de schaalsprong fiets zijn meerdere honderd miljoen nodig. Voor de provincie Utrecht is in het

	Als de schaalsprong fiets goed wordt uitgevoerd, kan het niet anders of het fietsgebruik op deze afstanden neemt sterk toe ten opzichte van de referentie. Zelfs als het OV wordt verbeterd (gebruik stijgt van 21% in de referentie naar 24% met het maatregelpakket). Op korte afstanden is de fiets immers het snelste en handigste voertuig. Op de regionale verbindingen liggen er plenty kansen voor de e-bike en speed-pedelec. Worden deze wel gerealiseerd? • • Met leen-e-bakfietsen is de fiets zelfs voor de grootschalige perifere detailhandel van belang. In de cijfers over modal split blijkt het aantal autoritten in, van en naar Utrecht zelfs te stijgen van 679.000 per etmaal naar 744.000 per etmaal. Die 65.000 extra autoritten blijven kennelijk buiten de Ring, bijvoorbeeld op USP of in Leidsche Rijn. Wij denken dat die gebieden zoveel extra autoverkeer niet aan kunnen zonder het OV of fietsverkeer teveel te hinderen. • • Het mobiliteitsplan heeft júist de extra inzet op de fiets nodig om naar minder autoritten te gaan in 2040. Vooral op de korte ritten (tot 15 km) valt relatief veel winst te behalen, daarom moet er extra worden ingezet op hoog fietsgebruik. Ook buiten de Ring. Net als in 2015 is ook in 2040 is zo'n 72% van alle ritten korter dan 15 km. Op die afstand is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Fietsen kan 24/7 en is niet afhankelijk van een dienstregeling. Je kunt overál komen, ook als er geen OV-halte vlakbij is. De fiets is snel, gezond en plezierig. Fietsen veroorzaakt geen overlast. Tenslotte is fietsen goedkoop, zowel voor de overheid als voor de fietser. • • <u>Put daarom de mogelijkheden voor verhoging van het fietsgebruik helemaal uit, voordat er duurdere maatregelen worden toegepast, zoals de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande P+R terreinen. Fietsinfrastructuur levert de meeste "bang per buck" op: de grootste verbetering in modal split voor het minste geld. De schaalsprong fiets vraag om – tot nu toe – ongehoord hoge investeringen. Tegelijkertijd zijn de investeringen maar een klein deel van de totale investeringen, omdat investeringen in OV en P+R nog veel hoger zijn. Daarnaast zijn er voor de fiets nauwelijks exploitatiekosten. Voor het gehele plan is 4 tot 5 miljard nodig. Dat komt</u>	kader van de uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op hoofdlijnen geïnventariseerd dat 1,2 Mrd nog is voor investeringen in hoofdfietsroutes en stallingen. Voor de stad Utrecht schatten wij de kosten voor de schaalsprong fiets in op 700 mln. (incl. buurtnetwerken, maaiveldstallingen en fietsparkeer-exploitatiekosten, die geen onderdeel uitmaken van het NTF). Hier werken we aan. Deze suggestie nemen we mee in de uitwerking. Een verschuiving van ritten onder de 15 km naar boven de 50 procent is een prachtig resultaat. Daarnaast zullen voormalige autogebruikers met verschillende vormen van deelmobiliteit op pad gaan. Dit alles om de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en regio te borgen en te verbeteren. We vinden die een mooie ambitie maar leggen ons niet vast op een doelstelling per afstandsklasse.

	neer op zo'n € 10.000 per inwoner. Welk bedrag hiervan is nodig voor de schaalsprong fiets? Beloon mensen niet met een prachtige (dure) P+R plek en nagenoeg gratis OV als ze het leeuwendeel van hun reis met de auto hebben afgelegd, zeker niet als een verplaatsing over een fietsbare afstand was. • • Beloon mensen die met het OV of met de fiets/e-bike/speed pedelec naar Utrecht komen. Beloon ze met concurrerende reistijden, met vlotte, veilige en comfortabele verbindingen (weinig omrijafstand door voldoende bruggen en tunnels om barrières te overwinnen, fietspaden uitgevoerd in strak rood asfalt, zonder verkeerslichten of met verkeerslichten met een heel beperkte vertraging), met een prima stallingsplek en de mogelijkheid om gedurende het weekend de fiets gratis in een van de bewaakte stallingen bij stations te laten staan. • • Over tunnels gesproken: de A28 houdt in de toekomst op bij het knooppunt Oudenrijn en loopt dan niet meer als snelweg door tot aan de Waterlinieweg. De weg loopt nu met een viaduct over de Archimedeslaan. In de nieuwe situatie komt er een kruising tussen beide wegen. De bus behoudt in de toekomst zijn ongelijkvloerse kruising, maar het fietstunneltje verdwijnt jammer genoeg. Fietsers krijgen hier een extra kruispunt met een verkeerslicht. Wij willen graag dat de ongelijkvloerse kruising voor fietsers blijft bestaan! En dat geldt voor de hele stad: waar al fietstunnels of bruggen liggen, moet die niet zomaar kunnen worden weggehaald. Van de ritten tot 15 km wordt nu 46% met de auto gemaakt, in de referentie daalt dat naar 34% en met uitvoering van het mobiliteitsplan naar 31%. In beide gevallen wordt 51% van de korte ritten met de fiets gedaan. • • Wij vinden dat met uitvoering van het mobiliteitsplan ernaar moet worden gestreefd dat een veel groter deel van deze korte ritten met de fiets wordt gedaan. Met alles wat hierboven is aangegeven over het fietsnet, de snelheid, stallen etc. lijkt ons dat zeker niet onmogelijk. Om het doel te bereiken en tijdig bij te sturen moet er gemonitord en geëvalueerd worden. Er is natuurlijk een mobiliteitsmonitor Utrecht. • • Ga na of de mobiliteitsmonitor inzicht kan bieden in de effecten van het mobiliteitsbeleid. Voldoet deze om bovenstaande doelen te realiseren? In ieder geval	We verwijzen naar **sub paragraaf 2.16 Monitoring en evaluatie** Monitoring van verkeer in, van én naar de hele gemeente in onderdeel van de monitoring. Wij verwijzen naar de reactienota Lombokplein en de raadsbrief over het Lombokplein van 17 februari 2021 met een uitgebreide toelichting over (inrichtings)keuzes.

	moet zowel het verkeer in, van én naar de hele gemeente in de monitor worden meegenomen. **Tot slot** We hebben met plezier gewerkt aan deze inspraakreactie. Als u hierover vragen heeft, wilt u dan even contact met ons opnemen? We zijn graag bereid om onze reactie mondeling aan u toe te lichten. Met name over de verschillende fietsnetwerken willen we graag met u overleggen. In afwachting van uw reactie, verblijven we, Met vriendelijke groet, Fietsersbond, Afdeling Utrecht Voorzitter Bijlagen: • • Inspraakreactie Lombokplein Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de plannen voor het Lombokplein. We zijn blij dat we in de klankbordgroep en in overleg met de projectleiding betrokken zijn geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO). We zijn welwillend aangehoord bij het uiten van onze opmerkingen en suggesties. Daarvoor willen we u bedanken. We zetten in deze brief onze opmerkingen en suggesties op het PvE/FO. **Ongelijkvloerse kruising Stadsstraat x Leidseweg** In opdracht van de Raad zijn voor het kruispunt Stadsstraat x Leidseweg twee vormgevingen uitgewerkt. We zijn blij dat het college duidelijk maakt dat zij, net als wij, een voorkeur heeft voor de ongelijkvloerse variant. *Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute* Naar ons idee kan de jaarlijks groeiende stroom fietsers vanuit de wijken in West (Leidsche Rijn, Vleuten De Meern, Oog in Al, delen van Lombok) worden aangemoedigd om zich te verdelen over verschillende alternatieve routes, waarbij het uitgangspunt kan zijn dat verkeer dat geen bestemming heeft in het Singelgebied, niet via de drukke route Van Sijpesteijntunnel – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Lange Viestraat – Viebrug – Potterstraat (bekend als de binnenstadsas) hoeft te rijden. We zijn blij dat de gemeente werkt aan een aantrekkelijke Singelroute, waarmee fietsers een daadwerkelijk aantrekkelijke alternatieve route krijgen.	Zie reactienota Lombokplein

	Op dit moment wordt gewerkt aan (plannen voor) de Singelroute aan de noordkant (Weerdsingel O en W) en westkant (Catharijnesingel) van het Singelgebied. En ook zonder dat die delen al volwaardig deel uitmaken van de Singelroute, wordt de route via de Van Sijpesteijntunnel door grote aantallen fietsers gemeden. We weten dat hier al langere tijd sprake is van vervoersarmoede: de fietsers op de binnenstadsas beschikken allemaal 'over een volgroeid brein en lichaam', zoals Marieke Dubbelman dat in een column in het AD/UN eens heeft genoemd. In een online bijeenkomst van de gemeente in het kader van de update SRSRSB-2040 gaf meer dan de helft van de aanwezigen aan dat zij de Van Sijpesteijntunnel mijden. We schrokken ervan dat deelnemers aan het gesprek, op het oog beschikkend over zo'n volgroeid brein en lichaam, aangaven de route te mijden. Het probleem van de vervoersarmoede is nog groter dan wij al dachten. Zorgwekkend! Het voltooien van de aantrekkelijke Singelroute als alternatieve routes voor de binnenstadsas op korte termijn is van het grootste belang! *Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig* Veel fietsers zullen niet verleid kunnen worden tot een alternatieve route, zij zullen via de binnenstadsas blijven fietsen. Hetzij omdat hun bestemming binnen het Singelgebied ligt, dan wel omdat voor hen de route de meest aantrekkelijke of snelste is, of uit gewoonte. Uit tellingen van de gemeente van het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel komt naar voren dat tussen 2010 (10.700) en 2019 (19.000) het fietsverkeer hier bijna is verdubbeld. Jaarlijks groeit het aantal fietsers gemiddeld dus met 6,5%. Dit groeicijfer ligt opvallend veel hoger dan in het VRU is aangenomen. We verwachten dat de komende jaren de groei van het fietsverkeer stevig zal doorzetten, gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van het spoor, waaronder grootschalige woningbouw in Leidsche Rijn (van 80.000 naar 100.000 inwoners) en het Beurskwartier. Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, blijft de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen en verleiden om de fiets te pakken. In de studies voor Noordwest, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Amsterdamsestraatweg (ASW) en Noordelijke Randweg (NRU) stelt de gemeente maatregelen voor om het doorgaand autoverkeer te weren, ook dat zal mogelijk leiden tot een toename van het fietsverkeer. Dus naast de genoemde ruimtelijke ontwikkeling gaat ook de autonome groei van het fietsverkeer door. Volgens de monitor mobiliteitsplan 2019 is het fietsaandeeel in de verplaatsingen binnen de gemeente gestegen van 39% van alle ritten in 2011 naar	

	48% in 2018. Omdat ook het aantal inwoners in deze periode is toegenomen betekent dit tot een fikse stijging van het aantal fietsritten. De bouw van aantrekkelijke fietsenstallingen bij het Station en in het Singelgebied (Neudestalling, Stalling de Planeet) draagt daar ook aan bij. En zo willen we het ook: zoveel mogelijk mensen moeten op de fiets naar de (binnen)stad, omdat de fiets bijdraagt aan een goede gezondheid voor de inwoners, bijdraagt aan een gezonde luchtkwaliteit, aan het verminderen van overgewicht en het verbeteren van de algehele gezondheid, goede autobereikbaarheid van de (binnen)stad, USP en andere economische kerngebieden, en aan een zeer bescheiden ruimtegebruik, in vergelijking met veel andere modaliteiten. De hoogstedelijke dynamiek en de uitgangspunten van Healthy Urban Living kunnen alleen worden gerealiseerd als zoveel mogelijk mensen gaan en blijven fietsen. Een andere ontwikkeling is de opmars van de e-bike, die maakt dat de fiets ook voor verplaatsingen van het uiterste westen van de stad (en verder) naar USP een aantrekkelijke optie wordt. Maar voor dergelijke lange verplaatsingen is een route via de binnenstadsas minder noodzakelijk. Het is van belang dat de gemeente voor deze fietsers zorgt voor aantrekkelijke routes en hen informeert over die alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Singelroute. Na het gereedkomen van de Singelroute kunnen we de gemeente hierbij van dienst zijn door middel van berichten in onze nieuwsbrief en op onze website. Met de gelijkvloerse variant kan volgens de gemeente een groei worden gefaciliteerd van 10%; een groei van 35% kan met de gelijkvloerse kruising niet worden gefaciliteerd zonder vertraging die fors uitstijgt boven de daarvoor geldende richtlijnen. Met de ongelijkvloerse kruising kan wel 35% groei worden gefaciliteerd binnen de richtlijn. Het belangrijkste bezwaar tegen de gelijkvloerse kruising vinden we dat die niet toekomstbestendig is. De herinrichting vraagt een stevige investering en dat geldt voor beide varianten. Als het fietsverkeer vervolgens maar 10% kan groeien, lijkt dat ons weggegooid geld. Voor een relatief klein bedrag extra kan een oplossing worden geboden die wel toekomstvast is en kan een veel grotere groei van het fietsverkeer wel worden opgevangen. Daarom willen wij nogmaals aangeven dat we het belangrijk vinden dat gekozen wordt voor de toekomstvaste oplossing van een ongelijkvloerse kruising. **Breedte fietspad in de Van Sijpesteijntunnel**	

	Hierboven gaven we al aan dat het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel door verschillende ontwikkelingen hard zal blijven groeien. We beschreven ook dat ‘de Van Sijp’ door veel mensen wordt gemeden, omdat het er te druk is. In de plannen voor het Lombokplein wordt de verbinding via het water tussen Merwedekanaal en Catharijnesingel hersteld: de Leidsche Rijn wordt weer bevaarbaar. We weten ook dat ervoor gepleit wordt om het water in de Van Sijpesteijntunnel te verbreden, om meer en bredere boten te kunnen faciliteren. Het water van de Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel is smaller dan vóór en na de tunnel; de tunnel vormt een versmalling in de loop van het water van de Leidse Rijn. De breedte van de waterloop aan de uiteinden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed. Dat moet volgens het ontwerp 6 m worden. Het fietspad wordt 4,5 m en het voetpad 3 m, de groene wand 0,5 m. Wanneer al deze wensen worden opgeteld past dat niet in de bestaande tunnel. Het ontwerp moet hier beter, zodat de bestaande tunnelbreedte wordt verdeeld over de utilitaire vervoersstromen: fiets en voetganger. Boten varen hier alleen recreatief en zullen om-en-om door de tunnel moeten varen. Maar zolang alternatieven voor de fietsroute door de Van Sijp ontbreken (we denken aan de fietstunnel bij de Nic. Beetsstraat1) kan van verbreding van het vaarwater wat ons betreft absoluut geen sprake zijn! Het fietspad is nu al (veel) te smal en wordt in het PvE/FO maar 65 cm breder. De kademuur komt in het ontwerp dicht langs het fietspad te staan, waardoor de effectieve breedte (door de schuwafstand t.o.v. een vaste wand) amper toeneemt. In elk geval zal een fietspad van 4,5 meter volstrekt onvoldoende zijn om het huidige capaciteitsknelpunt weg te nemen, laat staan om de groei van het fietsverkeer te kunnen faciliteren en de vervoersarmoede te kunnen verminderen. Gezien het enorme aantal fietsers is een breedte van ten minste 6 meter dringend gewenst. 1 In het rapport van het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen d.d. 3 juli is aangegeven dat het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel tot 2040 zal verdubbelen. *Toezegging wethouder Van Hooijdonk* We hebben onze zorgen hierover eerder al bij de gemeente onder de aandacht gebracht, o.a. per brief d.d. 26 april 2016 aan wethouder Van Hooijdonk. In reactie op onze brief heeft de wethouder destijds per brief (met kenmerk 16.505343) het volgende toegezegd: “Vooralsnog zijn er geen uitgewerkte plannen die betrekking	

	hebben op verbreding van het water onder de Van Sijpesteijntunnel. Mocht dit idee uitgewerkt gaan worden zal terdege rekening gehouden worden met de benodigde breedte voor fietsers en voetgangers". We vragen u om in de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein recht te doen aan deze schriftelijke toezegging en het water in de Van Sijp niet te verbreden. Elke millimeter ruimte in de tunnel is hard nodig om de kwaliteit van deze fiets- en wandelroute te borgen. **Breedte van fietspaden in het plangebied** In het plangebied liggen vele fietspaden. We vinden het belangrijk dat die voldoende breedte krijgen om de verwachte grote stromen fietsers te kunnen faciliteren. In het gebied lopen ook belangrijke routes voor stedelijke distributie. Vervoer van pakjes en pakketjes gebeurt in toenemende mate met zero emission bakfietsen, geheel in lijn met het beleid van de gemeente om goederenvervoer en bevoorrading te verduurzamen. Denk aan de Fietskoerier, Coolblue, PostNL en DHL, 'fietsen' die we ook in Utrecht nu al steeds vaker tegenkomen. *Steeds meer kanjers op het fietspad* We gaan er vanuit dat deze voertuigen op het fietspad mogen rijden, ook als de omliggende wegen 30 km zijn geworden. De fietspaden moeten dan voldoende breedte bieden om dit soort voertuigen en de overige fietsers voldoende ruimte te bieden. Veel fietspaden in het plan zijn 3,5 of 4 m. Vanaf een spitsuurintensiteit van 150 fietsers (beide richtingen) is 3,5 - 4 m breedte aanbevolen door CROW, vanaf > 350 fietsers wordt 4,5 m aanbevolen. Omdat in dit gebied de fietsroutes erg druk zijn en nog drukker zullen worden, is minimaal 4 m en liefst 6 m breedte echt nodig. Bij die breedte kunnen in beide richtingen 2 x 2 fietsers naast elkaar rijden, terwijl tegelijkertijd in allebei de richtingen een snelle fietser hen inhaalt. En die situatie is in de spits nu al geen uitzondering. Daarom pleiten we voor een standaard breedte van de fietspaden van 4 tot 6 meter, in plaats van de 3,5 tot 4 meter zoals die nu in het plan voorkomen. De bestaande fietspaden langs het Westplein zijn bijvoorbeeld 4 m, in het plan worden die versmald naar 3,5 (Profiel 8). Overigens zijn we van mening dat snorfietsen, net als brommers en speed pedelecs, verplicht op de rijbaan moeten gaan rijden en dan op het fietspad niet meer zijn toegestaan. Voor de normen voor fietspadbreedtes hebben we daarom de normen uit de tabel "vrijliggende fietspaden" gebruikt. Indien snorfietsen op het fietspad blijven, zou de tabel "vrijliggende bromfietspaden" voor de fietspadbreedtes moeten worden	

	gebruikt. Dan is nog meer breedte nodig. Bij meer dan 100 (brom)fietsers per uur is een pad van 4,0 m breedte nodig. **Profielen** In onderstaande tabel geven we voor de verschillende profielen weer wat de huidige breedte is, welke breedte in het PvE/FO is beoogd en welke breedte naar ons idee benodigd is. Profiel nummer Huidige breedte Geplande breedte Gewenste breedte Opmerking 1 3,0 / 3,5 3,0 / 3,5 Blijft ongewijzigd 2 3,0 / 0,9 3,5 / 3,0 3,5 / 3,5 Ten koste van tussenstrook tram/rijbaan 3 4,0 / 3,5 4,0 / 3,5 4 m betreft fietsstraat - best smal! 4 4,0 / 3,5 4,5 / 3,5 4 m betreft fietspad 5 4,9 / 3,1 4,0 / 3,5 4,0 / 3,5 4,9 is weg 2 ri verkeer, 4 m is fietspad 6 - /5,0 - /5,0 Naar Jaarbeursplein/kiss and ride 7 - /4,5 - /5,0 Drukke route langs NH hotel naar stalling 8 4,0 / variabel 3,5 / 3,5 4,0 of meer Kanonstraat, blijft hoofdfietsroute 9 4 3,5 / 3,5 4,0 of meer Kanonstraat, Uitstapstrook komt op fietspad uit, als bij 8 10 4,0 / 3,0 4,0 / 4,0 Zuidzijde Daalsetunnel kan Sijpesteijntunnel ontlasten 11 4,0 / 3,0 4,0 / 3,0 4,0 / 4,0 12 4,5 / 4,0 4,5 / 4,5 Fietspad naar laden/lossen is de facto fietsstraat 13 2,5 / 3,5 3,5 / 4,5 14 4,5 / 4,0+1 4,5/4,5 Leidseveertunnel, fietspad +fietsstraat 15 3,85 4,5 (-0,7) 6,0 + 1 m schuw Sijpesteijntunnel. Houdt rekening met schuwafstand kade 16 4,5 6,0 Sijpesteijnkade 17 5,0 4,5 6,0 Sijpesteijnkade 18 5,0 4,5 / 4,5 4,5 / 4,5 variant ongelijkvloers 18b 5,0 4,5 6,0 variant gelijkvloers 19 4,5 6,2 Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan 20 4,6 6,2 Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan 22 4,5 4,5 + 0,3 30 à 50 cm schuwstrook tussen rijbaan en parkeren 23 5,0 5,0 Verlengde Kanaalstraat B2 3,5 / 3,5 4,5 / 4,5 Ten koste van verbrede tussenstrook B3 4,5 4,5 De groen gemarkeerde profielbreedtes betreffen fietspaden die de drukte uit de Van Sijpesteijntunnel deels over kunnen nemen. Deze routes zullen ook gebruikt worden door fietsers die niet in de Van Sijpesteijntunnel willen fietsen. Daarom moeten deze routes royaal en comfortabel zijn. We geven hier een aantal toelichtingen op de profielen: • • Sowetobrug: 2 richtingsfietspad van 3 m breed betekent een flinke verbetering t.o.v. de huidige 0,9 meter richting het 24 Oktoberplein. Voor een toekomstbestendige inrichting is 3,5 m beter, de ruimte kan gevonden worden door de tussenstrook tussen tram en rijbaan smaller te maken.	

	• • De Verlengde Kanonstraat (tussen het NH hotel en het Van Sijpesteijngebouw) wordt 2 richtingsfietspad en dat is fijn, maar de breedte wordt 4,5 m. 5 Meter is beter, we denken dat er wel wat ruimte kan worden gewonnen ten koste van de trottoirs met plantvakken. Het is er nu al druk met fietsers. • • Profiel 8: we hebben in de huidige situatie langs het Westplein fietspaden van 4 m breed. In het plan wordt dat versmald naar 3,5 m. Wat ons betreft is dit onverantwoord, gezien de huidige drukte en de verwachte groei. Als er iets verandert aan het huidige fietspad ligt verbreding tot 5 m meer in de rede. • • Profiel 10, fietspad bij de inrit van de (zuidelijke) Daalsetunnel is ingetekend 3,0 m breed. Dat moet breder worden. Het is de bedoeling dat fietsers zich meer spreiden, bijvoorbeeld vanaf de Cremerstraat al naar de zuidelijke buis van de Daalsetunnel om naar het centrum van Utrecht (via de Knipstraat brug) te gaan. Dan wordt dit fietspad dus drukker. Kan het fietspad hier, net als in de noordbuis worden verbreed en eventueel à niveau met het voetpad worden gelegd? Zie profiel 11. • • Profiel 13, Lombokplein uit de Leidseveertunnel. Een éénrichtingsfietspad van 2,5 m breed. Dat is echt onvoldoende. Het is het enige éénrichtingsfietspad in het plan, het zou een tweerichtingspad moeten worden. De boogstralen bij de aansluitingen bij andere fietspaden zijn ook kleiner dan nodig en kleiner dan de vereiste 5 m. Er is wel een breed trottoir, er is dus ruimte genoeg. Het andere fietspad daar wordt 3,5 m, dat is ook te smal. Deze route moet fietsers uit de Cremerstraat/Vleutenseweg naar de Leidseveertunnel brengen, waarbij ze níet door de Van Sijpesteijntunnel fietsen. Maak deze route aantrekkelijker. • • Profiel 15 in de Van Sijpesteijntunnel. De ontworpen 4,5 m is maar 65 cm breder dan het nu is. Met slechts 30 cm schuwafstand van de kadewand, waar dat volgens de richtlijnen een meter moet zijn. We willen meer afstand tot de kadewand en een grotere verbreding dan 65 cm. Voor zo'n belangrijk druk fietspad is 6,0 m nodig. • • Kade naast de Van Sijpesteijnbrug: 4,5 m smal fietspad als vervolg op de Van Sijpesteijntunnel. Ook dit moet 6 m worden. Variant gelijkvloers 4,5 m breed fietspad. Ongelijkvloers 2 paden van 4,5 m. Alleen daarom zou je al ongelijkvloers willen. Als de gelijkvloerse variant zou worden aangelegd, wat we beslist niet willen, dan zou het fietspad minstens 6 m breed moeten zijn.	

	• • Profiel 19 en 20: fietsstraat 4,5 of 4,6 m. Best smal nog hier, door het 'opbossen' van fietsers voor rood licht bij de VRI etc. Op de verlengde Leidseweg moet níet de beroerde verharding van de Leidseweg worden doorgetrokken. Wij willen een wegdek zonder de losliggende, rammelende en soms levensgevaarlijk omhoogstaande klinkers. Bovendien doen de klinkers niet waarvoor ze zijn bedoeld: de snelheid van het autoverkeer afremmen. Auto's rijden ofwel midden op de weg, waardoor de wielen aan weerszijden van de klinkerstrook op het asfalt rijden, of ze rijden op één asfaltstrook. In beide gevallen raken de wielen de klinkers niet. De klinkers zijn wel zeer oncomfortabel om overheen te fietsen, bijvoorbeeld om andere fietsers in te halen. Kies een profiel zoals op de Prins Hendriklaan: het middendeel moet bol gestraat met vlakke klinkers. Dan kun je er met de fiets overheen, terwijl de snelheid van auto's die eroverheen rijden wél goed wordt geremd. Dat is wat je wilt met een fietsstraat. Hier zit ook een overgang in de kwaliteit: van Domstad bijzonder/allure naar Domstad compact. Dat maakt het ook zichtbaar in het profiel. • • Profiel B2, Kanonstraatbrug: 2 fietspaden van slechts 3,5 m, terwijl er ruimte genoeg is; er liggen ook drie verharde tussenstroken van minstens 3 meter. Maak de fietspaden breed genoeg om toekomstbestendig te zijn. **Kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel** We zijn niet gelukkig met het ontwerp van het kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel. Het is wat ons betreft méér dan twijfelachtig of hier vanuit de capaciteit of vanuit de veiligheid een verkeerslicht (VRI) nodig is. Wij hebben eerder aan de gemeente een aantal suggesties gedaan voor een andere kruispuntvorm. Zonder VRI denken wij dat het kruispunt veiliger wordt. *Rotonde* Zo ligt in Delft het Delflandplein, een rotonde met ongeveer dezelfde grootte, die ook door een belangrijke OV-verbinding (tramlijn) wordt doorsneden. Op een rotonde binnen de bebouwde kom worden fietsers standaard in de voorrang gezet. Wij hebben begrepen dat het niet bekend is hoeveel fietsers hier op termijn gaan rijden, mogelijk komen er zoveel fietsers te rijden, dat het auto (en bus)verkeer geblokkeerd zou kunnen raken; om die reden heeft de gemeente eerder aangegeven een rotonde niet te zien zitten. *Voorrangsplein*	

	We willen nogmaals een suggestie doen, die nog niet is onderzocht. We willen vragen om te onderzoeken of met een voorrangsplein het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden. Het voorrangsplein komt voort uit de ontwerpprincipes van LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Met een voorrangsplein is in de afgelopen jaren in diverse gemeenten gunstige ervaring opgedaan (o.a. Hilversum, Arnhem). Een beschrijving van de kenmerken van een voorrangsplein is te vinden op https://www.wegenwiki.nl/Voorrangsplein. Wij verzoeken u om deze aansluiting te ontwerpen met hooguit een waarschuwingslicht voor de bus en een licht-op-verzoek voor voetgangers zoals op de Neude. De busbaan zou rechtdoor over het pleintje kunnen gaan en doorlopen over de Vleutenseweg. Verkeer uit de richting van het Park Plaza hotel/Smakkelaarsveld slaat af het voorrangsplein op. **Oversteek Kanaalstraat – Leidseveertunnel** We zijn blij dat bij de oversteek vanuit Lombok naar de noordzijde van het Smakkelaarsveld gekozen is om geen verkeerslicht te plaatsen. We gaan er vanuit dat het profiel van de Stadsstraat zodanig is, dat de snelheid en de omvang van het autoverkeer voldoende worden afgeremd, zodat fietsers veilig kunnen oversteken. Fijn ook dat hier een nieuwe inrichting van de opstelruimte voor fietsers wordt toegepast in de vorm van een ‘frietzak’. **Oversteken trambaan bij Koningsbergerstraat en Jaarbeursplein** De tramhaltes bij de Koningsbergerstraat liggen nu pal tegenover elkaar, de ene vóór, de andere na de oversteekplaats. Een ligging van beide haltes direct ná de kruising is veel handiger voor overstekers, omdat zij veel sneller groen licht kunnen krijgen als de tram halteert na de oversteek. Dan is er ook meer ruimte, omdat de voorsorteerstroken voor het autoverkeer linksaf niet op dezelfde doorsnede liggen als de tramhalte. Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig	

	om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. De oversteek van de trambaan bij het Jaarbeursplein is ook met een VRI geregeld. Maar is het nodig om de oversteek van de stadsstraat ook met VRI uit te rusten? Hoeveel verkeer slaat er eigenlijk af, moet dat VRI-geregeld worden? Wij vragen ons af: kan een tramwaarschuwing voldoende zijn, eventueel aangevuld met een voetgangerslicht op verzoek (zoals op de Neude). **Geregelde kruispunten** Bij verschillende kruispunten in het gebied zijn verkeerslichten ingetekend. Ze zijn in de navolgende figuur met een rode cirkel aangegeven. Op verschillende kruisingen en aansluitingen worden verkeerslichten toegepast. Dat vinden we ongewenst om de volgende redenen: • • Volgens onderzoek van de SWOV, (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn kruisingen met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm. (https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten) Rotondes zijn het veiligst maar ook op voorrangskruisingen vallen veel minder slachtoffers dan op kruisingen met verkeerslichten. • • Verkeerslichten zijn niet nodig vanuit het oogpunt van capaciteit: de beoogde aantallen motorvoertuigen en fietsers kunnen worden afgewikkeld zonder VRI. Verkeerslichten zouden pas moeten worden toegepast bij meer dan 20.000 mvt/etm over een kruising. Bij de geplande drukte van maximaal 15.000 mvt/etmaal is het goed mogelijk om ongeregelde kruispunten te ontwerpen. • • Voor de drukkere kruisingen is een voorrangspleintje vaak een goede oplossing. • • Het hele gebied valt in de A-zone van SRSRSB, waar ernaar gestreefd wordt om verkeerlichten niet toe te passen. • • In 30-km gebieden horen sowieso geen verkeerslichten. • • Omdat er zoveel verkeerslichten dicht na elkaar liggen, zullen ze gekoppeld moeten worden om terugslag of overstaan te voorkomen. Kruisend verkeer moet daardoor lang wachten, ook als er geen verkeer rijdt. Dan staat kruisend verkeer op niets te wachten; de fietsers zullen dit ervaren als ongeloofwaardige regelingen en dat werkt rood licht negatie in de hand. • • Fietsers hebben weinig groentijd nodig om over te steken, reden waarom ze vaak maar een paar seconden groen per cyclus krijgen. Daardoor is de stopkans voor	

	fietsers erg hoog. Stoppen en optrekken kost menselijke energie en is oncomfortabel. Door de korte groentijd is de wachttijd voor fietsers relatief lang. Verkeerslichten bevorderen niet bepaald het fietsgebruik. • • Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig wat het ruimtegebruik vergroot. Bij rotondes, voorrangspleintjes en voorrangskruisingen is minder verharding nodig waardoor het gebied groener en aantrekkelijker kan worden ingericht. • • Stoppend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer lawaai en uitstoot dan rustig doorrijdend verkeer. In het PVE wordt op pagina 111 gemeld dat het autoverkeer bij verkeerslichten een extra keer mag wachten, mits er geen terugslag plaatsvindt naar voorgelegen kruisingen. Doordat er zovéél verkeerslichten komen is de afstand naar het voorgelegen kruispunt kort en zal die terugslag zich vaak wel voordoen. Volgens het bijlagenboek (pag 85) slaat zelfs het fietsverkeer bij de inrit voor het stadskantoor terug tot aan de kruising met de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat. We verzoeken om als uitgangspunt te hanteren dat kruisingen als ongeregelde voorrangskruising worden vormgegeven. We willen dat alleen verkeerslichten worden toegepast als dat qua verkeersintensiteit absoluut noodzakelijk is. We wijzen u op de succesvolle verwijderingen van verkeerslichten op de Hogeweidebaan, de Adriaan van Ostadelaan en op de aansluiting Marco Pololaan – Churchilllaan. Over het voorrangspleintje op de ‘t Goylaan is het nodige te doen geweest maar we hebben er alle vertrouwen in dat na de geplande aanpassingen ook dat een succes zal zijn. Zet geen verkeerslichten neer, dan hoeven ze later ook niet te worden verwijderd. **Opgave begrenzen autoverkeer** In de modelberekeningen van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter plaatse van het Westplein. Uit de berekeningen komt naar voren dat hogere intensiteiten niet kunnen worden afgewikkeld, zonder dat vertraging en lange wachtrijen ontstaan. Naar ons idee zijn forse maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat het autoverkeer daadwerkelijk rond of onder 15.000 mvt/etm uitkomt. Het plan geeft ons vooralsnog weinig vertrouwen dat deze streefwaarde gehaald gaat worden, eenvoudig weg omdat de daarvoor noodzakelijke ingrepen in het plan ontbreken. Bij de Koningsbergerstraat kan een wachtrij van plm. 40 voertuigen worden neergezet, wat een wachttijd van 5 minuten oplevert. Als er	

	(ongewenste) verkeerslichten op de aansluitende kruispunten worden toegepast, kan het verkeer ook daar nog wachttijd krijgen. Stilstaand verkeer voor verkeerslichten is zeer onaangenaam voor de omgeving en daarom ongewenst. Voor verkeer richting 24 Oktoberplein en A2 zijn geen maatregelen op dit plein mogelijk, die moeten al veel verder stroomopwaarts worden getroffen, bij de Oudenoord, de Monicabrug en de Amsterdamsestraatweg . Ook daar is wachtend verkeer zeer ongewenst voor de omgeving. We willen dat ten minste de “knips” uit “scenario 3” van de studie Noordwest worden toegepast, omdat dat het verkeer wél echt begrenst. De wachtrij voor de Koningsbergerstraat moet in elk geval een paar meter vóór de kruising/oversteek worden neergezet, zodat fietsers deze ongeregelde kruising vlot over kunnen steken. *Afslag stadskantoor* Uit de berekeningen komt naar voren dat de afslag naar het Stadskantoor leidt tot een wachtrij van fietsers. We willen u in overweging geven om de inrit daadwerkelijk 30 meter te verschuiven, overeenkomend met wat in de modelberekeningen is toegepast. Dat is ook noodzakelijk als de afslag zonder verkeerslicht wordt uitgevoerd, omdat autoverkeer dan voorrang moet verlenen aan de fietsers. De korte afstand tot de Van Sijpesteijnkade staat met twee wachtende auto’s al vol. Een grotere afstand tot die kade is daarom nodig. **Opmerkingen per pagina van het PvE** Naast bovenstaande hebben we nog losse opmerkingen per pagina van het PvE. • • Op pag. 25 van het PvE staat: Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat en Vleutenseweg worden goed aangesloten. Vergeet daarbij de fietsroute naar de Cremerstraat niet! • • Pag 27: groen en gezond – het woord fiets ontbreekt hier. Wel lopen, kanoën en het groen zelf onderhouden. De hier doorheen fietsende mensen zullen de meeste manuren beweging hier realiseren. Op pag 28 komt de fiets gelukkig wel om de hoek kijken. • • Pag. 30 profiel Graadt van Roggenweg – per persoon krijgt de auto het meeste ruimte en de fiets het minst. • • Pag. 39 fietspaden worden “waar mogelijk” minimaal 4,5 m breed. De voetganger krijgt vaak wel 5 m. Zorg voor voldoende brede fietspaden! Een verdubbeling van het fietsverkeer moet gewoon passen.	

	• • Pag. 44: uitleg dynamisch verkeersmanagement. Toepassing van een voorrangspleintje geeft betere/rustiger doorstroming van alle verkeersstromen. • • Pag. 48: er komen in- en uitvoegstroken voor fietsers naar de stationspleinstalling. Dat is een goed idee. • • Pag 49: langsparkeren wordt doorgetrokken langs de Leidseweg. Langsparkeren is vaak een noodzakelijk kwaad langs fietsroutes, maar zorg voor zo min mogelijk geparkeerde auto's langs de fietsroutes! • • Pag. 52: fietsparkeren voor het park en horeca-paviljoen wordt inwendig in de aangrenzende bebouwing opgelost. Keuze om niet te stallen op maaiveld, omdat ook fietsers die de trein pakken hier dan gaan parkeren en we zijn met de gemeente eens dat dat ongewenst is. We zijn benieuwd of dat gaat werken. Hier gestalde fietsen staan niet gevaarlijk, er is dus geen titel om ze te verwijderen als treinreizigers hier toch stallen (tenzij de APV wordt aangepast). • • Kortstallen voor bezoekers van bijvoorbeeld het horeca-paviljoen of het park moet op maaiveld mogelijk zijn. Alle parkeerplaatsen voor auto's op maaiveld blijven behouden, het is niet te verkopen dat stallen op maaiveld verboden is en parkeren wel is toegestaan. • • Pag. 54: rooilijnen Damstraat worden doorgezet in verlengde Damstraat. Dat betekent dat we daar weer met net te weinig ruimte voor de combinatie van auto + fiets + parkeren + lopen komen te zitten. De rijbaan wordt breder dan in de huidige Damstraat. Er is onvoldoende schuwafstand mogelijk ten opzichte van geparkeerde auto's. Door het hoge aantal parkeerbewegingen is het risico erg groot "gedeurd" te worden of aangereden door een uitparkerende auto. Verminder het aantal geparkeerde auto's langs fietsroutes en zorg dat er een schuwstrook langs de parkeerplaatsen is. • • Pag 65: zelfs de kruising Nieuwe Hagelstraat – busbaan wordt VRI-geregeld. Dat is hier toch echt volkomen overbodig. Kan die VRI uit het plan? Of beperkt blijven tot een waarschuwingslicht voor de bus? • • Pag 86 bruggen: voldoen de fietshellingen Damstraatburg/Kanonstraatbrug aan de richtlijnen? Dat is zeker bij kruisingen direct naast de brug erg belangrijk. De helling mag (pag 86) maximaal 4% zijn, maar bij die helling kunnen fietsers die de brug af komen met een flink vaartje op de kruisende route aan komen rijden. Fietsers die vanuit stilstand de brug op willen rijden zullen dat niet kunnen: dat is daarvoor te steil.	

	• • Pag 102: Bij hoge bebouwing moet goed op windhinder worden gelet. Niet alleen voor voetgangers bij de entree van het gebouw, maar ook voor het fietspad erlangs. Zo'n windhoek als bij de Rabobank moeten we niet nog een keer aanleggen. Geldt "geen windhinder" ook voor de fietsroutes? Staan de bomen goed gepland om windhinder te verminderen? Zijn er andere manieren om windhoeken te voorkomen? **Tot slot** We hebben de plannen uitgebreid bestudeerd en vertrouwen erop dat u welwillend naar onze opmerkingen en suggesties kijkt. We zijn uiteraard graag bereid om onze opmerkingen mondeling aan u toe te lichten, als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Lombokplein. We zien uw reactie op onze opmerkingen met belangstelling tegemoet.	
191	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Als inwoner van de gemeente Utrecht en als derdejaars student planologie heb ik het nieuwe mobiliteitsplan met veel interesse gelezen. En ik moet bekennen, ik ben aardig geschrokken. Voorheen werd gewerkt aan de hand van onder andere het OV-streefbeeld 2020, dat reeds in 2018 in de prullenbak verdween zonder duidelijke opvolger. Dit streefbeeld bevatte een gedetailleerde uiteenzetting van een netwerk. Daar kun je het mee eens of oneens zijn, maar er was tenminste een duidelijk plan waarlangs gewerkt werd. Een duidelijk plan met enige details ontbreekt hier volledig. Het busnetwerk, toch een belangrijk deel van de Utrechtse mobiliteit, wordt niet eens echt behandeld, en lijnen staan op kaarten lukraak ingetekend. De weinige concrete plannen waarmee men wel komt, zijn vanuit vervoerskundig oogpunt bijzonder slecht doordacht, en houden geen tot weinig rekening met de realiteit die voor ons ligt. Ze lijken meer gericht op het creëren van een prestigeproject waarmee bij het rijk om geld gevraagd kan worden, dan op de werkelijke vervoersvraag. Al met al verwacht ik dat dit plan, indien men niet radicaal van koers verandert, nog veel rampzaliger uit zal pakken dan de aanleg van de Uithoflijn, waarbij tenminste de noodzaak van de aanleg buiten kijf stond. **Groeiprognoses**	De uitwerking van het OV-netwerk in concrete lijnen is een taak die bij de provincie ligt als concessieverlener. Het OV-streefbeeld 2020 heeft tot voor kort nog steeds dienst gedaan. De provincie is momenteel bezig met een vervolg hierop als voorbereiding voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessies die ingaan per 2023. Het Wiel met Spaken is dan ook een concept dat met een indicatief lijnennet is getoetst op vervoerwaarde. Er ligt daarmee wel degelijk een onderbouwing aan de OV-kaart ten grondslag. Dat OV veel sterker groeit dan het inwonertal is te verklaren doordat we inzetten op geen groei van de auto. Daarom zullen

	Men gaat kennelijk uit van een toename van de vraag naar OV van 50% op basis van een bevolkingsgroei van 28%, terwijl vanwege de keuze voor verdichting relatief meer nieuwe inwoners zullen kiezen voor lopen en fietsen. Heel het Beurskwartier zal bijvoorbeeld nauwelijks reizigers genereren, tenminste niet binnen de stad. Bovendien verwacht men pas in 2025 überhaupt weer op het niveau van 2019 te zitten. Utrecht heeft al eens eerder de fout gemaakt de groeicijfers in het OV veel te hoog in te schatten. Laten we vooral ambitieus zijn en inzetten op meer OV, maar enige vorm van realisme mag ook wel. Zet de plannen zo op, dat deze zowel geschikt zijn voor een hoge groei in de vervoersvraag, als voor een tegenvallende groei. Busverbindingen zijn daarvoor vele malen geschikter dan tramverbindingen, en zijn ook nog eens veel goedkoper in aanleg. Alle busbanen in Utrecht zijn aangelegd met de mogelijkheid tot een ombouw tot trambaan in het achterhoofd. In geen van de gevallen is dat tot op heden nodig gebleken. Waarom kiest men nu niet voor dezelfde tactiek? **“Wiel met spaken”** Een metafoor die keer op keer terugkomt, maar niet heel reëel is gezien de opbouw van Utrecht. Het centrum van Utrecht ligt in het midden van de stad, waardoor tangentiële lijnen zelden veel sneller zijn dan radiale lijnen. Bovendien zullen ze, omdat ze de binnenstad niet aandoen, altijd minder reizigers trekken dan de radiale lijnen, waardoor die hogere frequenties kunnen rijden en dus aantrekkelijker zijn. Sinds de afschaffing van de strippenkaart, waardoor de oude ringlijn (10/20) qua prijs veel aantrekkelijker was, hebben tangentiële lijnen het zwaar in met name de stad Utrecht. Lijn 11 tussen Leidsche Rijn en Overvecht is geen daverend succes te noemen, en lijn 10 stond zelfs op de nominatie opgeheven te worden. De beste manier om succesvolle tangentiële verbindingen te realiseren is door deze op te nemen in radiale lijnen, of, zoals met lijn 27 en 29 is gebleken, door Science Park aan te doen. Maar deze lijnen mogen dan succesvoller zijn, ze rechtvaardigen in de verste verte nog geen nieuwe tramlijn. Succesvolle tangentiële railverbindingen zijn zeer zeldzaam. Zelfs in een stad ter grootte van New York doen alle railverbindingen het centrum aan. Datzelfde geldt	OV én fiets een grotere rol moeten spelen. In deze groei zit ook de groei van het treinverkeer. Daarmee speelt OV zeker een grote rol in de bereikbaarheid van het Beurskwartier. Zowel gemeente als provincie zullen altijd een plausibiliteitstoets uitvoeren voorafgaand aan investeringsbeslissingen. Het is immers niet alleen belangrijk om dekking te hebben voor investeringen, maar ook voor beheer en onderhoud en de exploitatie. Beide dienen in grote mate gedekt te worden door reizigersopbrengsten. Met het mobiliteitsplan kiezen we nog niet voor een techniek (bus of tram), maar voor een verbindingskwaliteit. De keuze voor bus of tram wordt pas in een volgende fase gemaakt. Met de Uithoflijn bleek echter (net op tijd) dat aanleg als tramlijn wel direct noodzakelijk was. Het concept is dan ook Wiel mét Spaken, dus zowel inzet op spaken (radialen) als ook tangentverbindingen. Daarvan hebben we in Utrecht goede voorbeelden, zoals veel busverbindingen vanuit de regio naar het USP. Het Wiel voegt daar veel kwaliteit aan toe. Gecombineerd met de voorstadstations en P+R in de regio, zullen OV-verbindingen relatief een grotere rol gaan spelen in het OV-netwerk, maar blijven de spaken ook groeien. Een van de redenen om aan een sterk verbeterd Wiel te gaan werken is omdat de groei van de stad met name langs dat wiel zal plaatsvinden (op de kruisingen met de spaken). Daarmee wordt Utrecht veel meer een polycentrische stad. De ringmetro in Amsterdam is onze belangrijkste referentie voor het Wiel.

	voor de Londense metro. Nu hebben we het hier over een tram, geen metro, maar we hebben het ook over Utrecht, niet Londen of New York. Misschien is het een idee om eens inlichtingen in te winnen bij de metropoolregio Den Haag-Rotterdam over hoe succesvol die tangentiële randstadrail, lijn 19, nou precies is. Die lijn is met hoge verwachtingen aangelegd, maar trok zelfs in de afgelopen topjaren voor het OV een zeer teleurstellend aantal reizigers. **"Anders reizen"** Inwoners proberen te stimuleren minder te reizen lijkt me geen doel dat past bij een leefbare stad. We hebben de afgelopen maanden gezien dat thuiswerken niet is dat het lijkt, en dat mensen er veel aan gelegen is aan het thuiswerkadvies te ontkomen. Het OV heeft natuurlijk meer last van het gedwongen thuisblijven van studenten, maar als er een les te trekken is uit deze pandemie, is dat toch wel dat thuiswerken niet de toekomst heeft. We zagen in het "dal" van deze zomer dat de wegbezetting alweer steeg naar 90%. Tenzij ze echt geen keus hebben, willen mensen niet veel minder gaan reizen. De provincie zou er goed aan doen de bekende theorieën van Chen en Mokhtarian (1999) over *Travel-Time Budgets* uitvoerig te bestuderen. De enquêtes waarnaar verwezen wordt zijn vanuit het begin van de "thuiswerkperiode" gekomen. De situatie is intussen anders, en thuiswerken zal na deze crisis een flink reputatieprobleem hebben. In het geval van studenten is zelfs te zien dat het op grote schaal leidt tot depressieklachten[1[1]]. Dus in plaats van dat onrealistische en onwenselijke doel na te streven, zou men er goed aan doen óók die extra energie te steken in het veranderen van het reisgedrag, in plaats van het voorkomen ervan. Het creëren van extra centrumlocaties met bijvoorbeeld flexibele werkplekken (wél een duidelijk waarneembare trend, ook voor de crisis al) helpt niet bij het terugdringen van de hoeveelheid reizen, maar wel bij het terugdringen van de reisafstand, wat hetzelfde effect heeft.	Wij gaan uit van een genuanceerder beeld van thuiswerken. Naast signalen over mensen die graag weer naar het werk willen in verband met sociale contacten en ontmoeten, zijn er ook veel signalen over de winst van thuiswerken, namelijk flexibiliteit en efficiëntie. Daarom gaan we er in onze aanpak vanuit dat een deel van de mensen een deel van de tijd gaan thuiswerken. Door een aantal grote werkgevers wordt hier inmiddels al op voorgesorteerd door het afstoten en/of transformeren van kantoorruimte. Voor onderwijs geldt dat een situatie met veel online onderwijs niet wenselijk is. Echter, met een creatieve aanpassing van onderwijstijden en wellicht online onderwijs tijdens de spitsuren, kan wel een flinke ontlasting van de hyperspits worden bereikt. Dat is prettig voor de capaciteitsknelpunten en voor de exploitatie. Hier zijn we het mee eens. Daarom zetten we óók in op het veranderen van reisgedrag, qua tijdstip (buiten de spits) en van vervoerwijze. Uw suggestie van het terugdringen van de reisafstand is onderdeel van stap 1 van onze aanpak: slim bestemmen, oftewel wonen, werken en voorzieningen dichter bij elkaar ontwikkelen, liefst in multifunctionele gebieden. MaaS zien wij vooral als het platform om reismogelijkheden bij elkaar te brengen, b.v. in een app. Daarmee wordt voor iedereen inzichtelijk welke keuzen er zijn. Het organiseren van

	Verder wordt MaaS, *Mobility as a Service,* genoemd. Let hierbij goed op de mogelijke negatieve gevolgen: van-deur-tot-deur vervoer is in een stad vele malen belastender dan de combinatie van regulier openbaar vervoer en lopen/fietsen. Bovendien zijn stedelijke MaaS-projecten tot nu toe veelal uitgelopen op grote mislukkingen. Denk hierbij aan BrengFlex en BravoFlex, met enorme kosten per reiziger. MaaS kan wél geschikt zijn om gelijkwaardigere toegang tot OV te bieden in echt dunbevolkte gebieden, zoals nu met U-flex gebeurt, of op plekken waar geen logische route door een gebied met weinig vervoersvraag te vinden is, zoals Houten. Alleen de keuze om Zuilen daarin te betrekken is dan weer een mindere. **Snelfietsroutes** Goed dat er gekozen wordt voor hoogwaardige snelfietsroutes. Dit maakt ook het vervoer over langere afstand duurzamer, hetgeen betekent dat minder ingezet hoeft te worden op het voorkomen van reizen, en dat meer reizen duurzaam kunnen plaatsvinden. Wel vind ik het gebrek aan ambitie hier heel jammer. Waarom wordt bij OV gekozen vol in te zetten op tangentiële routes, maar blijft het snelfietsnetwerk beperkt tot radiale routes, terwijl fietspaden vele malen goedkoper zijn in de exploitatie? Omdat een fietspad niet afhankelijk is van de frequentie van het voertuig, je kiest immers zelf wanneer je op de fiets stapt, zijn hoogwaardige fietspaden veel geschikter voor tangentiële routes. Het huidige netwerk dat er ligt is een goed begin, maar hier mag echt veel meer ambitie komen. Juist dit netwerk heeft behoefde aan een wiel om haar spaken. **Het punt waarop het echt allemaal fout gaat: het voorgestelde OV net** **Voorstel voor tramlijnen Kanaleneiland/Nieuwegein** Iedere voorgestelde tramlijn in dit plan is een verschrikkelijk, slecht, idee. Laten we beginnen met de voorgestelde wijziging van de SUNIJ-lijn. Ten eerste kan de net opgeleverde HOV-route door Transwijk en Kanaleneiland, die ook gereed was gemaakt voor de tram, gelijk weer de prullenbak in. Ten tweede betwijfel ik ten zeerste of de sneltram zonder de route door Kanaleneiland genoeg reizigers gaat trekken. De tram is met het nieuwe materieel flink in capaciteit gegroeid, en de frequentie laat ook nog ruimte voor groei bestaan: die was vroeger soms zelfs hoger dan nu. Maar het vervallen van Kanaleneiland als bestemming zal reizigers kosten, terwijl de nieuwe route niet enorm veel sneller is. De nieuwe tram naar P+R Papendorp is helemaal overbodig: er komt een hele bundel aan frequente lijnen langs dit knooppunt, die via	flexibele vervoersystemen (maatwerk OV) en deelmobiliteit is maatwerk afhankelijk van de lokale omstandigheden. Ook in stedelijke wijken kan hier een behoefte voor zijn, namelijk voor mensen die minder goed toegang hebben tot regulier OV, geen eigen auto hebben en/of niet kunnen fietsen. Het hoofdfietsnetwerk is een combinatie van radiale en tangentiele routes. De uitbreidingen en verbeteringen van het fietsnetwerk zitten juist op de tangentiele verbindingen, namelijk alternatieve routes om de binnenstad heen, maar ook nieuwe fietsroutes naar de OV-knooppunten van het Wiel.

	de busbaan sneller op Utrecht CS zijn dan de voorgestelde tram. Op dit moment rijdt er in de spits al iedere paar minuten een bus tussen P+R Papendorp en Utrecht CS. Indien nodig kan ter aanvulling daarvan nog een extra lijn rijden die de gaten opvult. Zo'n lijn bleek enkele jaren geleden juist overbodig (lijn 95, daarvoor 29), maar kan eenvoudigweg weer ingevoerd worden, voor een fractie van de kosten van twee nieuwe tramtrajecten. **Kort samengevat: laat de SUNIJ-tram ongemoeid, deze aanpassing leidt tot onderbenutte trams en verspild geld**. **Voorgesteld knooppunt Lunetten en tangenttram Westraven-Science Park** Wat betreft het voorgestelde intercitystation Utrecht-Lunetten en de bijbehorende nieuwe tramlijn kan ik niet helder genoeg zijn: stoppen voor het te laat is. In de eerste plaats lost dit plan het probleem niet op: de spitsrichting vanaf station Lunetten is namelijk gelijk aan die vanaf Utrecht Centraal. Je zorgt dus juist voor nog veel meer piekbelasting op hetzelfde traject, en dus voor nog meer lege trams op het tegentraject. Dat is, als er überhaupt plek is voor nog veel meer trams op dit traject, hetgeen ik ten zeerste betwijfel. Als de frequentie in de spitsrichting, zoals ik vermoed, niet veel meer opgevoerd kan worden, zal de totale capaciteit naar Science Park met dit voorstel niet veel toenemen, terwijl dat wel nodig is. Daarnaast gaat Lunetten puur dienen als overstapstation. Waar Vaartsche Rijn nog een groot deel van de stad bedient, is dat voor Utrecht Lunetten niet het geval, en vanwege de nabijheid van Amelisweerd is er weinig ruimte voor ontwikkeling hier. Of is de gemeente haar grootschalige protest tegen de snelweg alweer even vergeten? Dan het tweede deel van de route, Lunetten-Westraven. Dat trekt simpelweg te weinig reizigers om een tramlijn te rechtvaardigen. Heeft men de bezetting van lijn 34 buiten de spitsrichting wel eens bestudeerd? Daar zitten, net als in voorgangers 70 en 71, gewoon weinig reizigers in buiten de spits. En zelfs in de spits is nog flink ruimte voor groei met de huidige bussen: er wordt niet eens geleed gereden op dit traject. En in het weekend zal het helemaal om te huilen zijn, het is maar zeer de vraag of de	De voornaamste redenen om te gaan studeren op deze tramverbindingen zijn: 1) het aantrekkelijker, dus sneller maken van de bestaande SUNIJ-lijn. Sneller kan ook zijn: minder haltes en 2) de constatering dat de grote groei van het OV-gebruik, zeker in Zuidwest waar veel woningen worden gebouwd, tot veel te veel busverkeer zou leiden met veel hinder voor de omgeving en veel capaciteitsknelpunten tot gevolg. Het Wiel tussen Lunetten-Koningsweg en het USP moet juist de grote verwachte groei op de Uithoflijn ontlasten. Het gaat dan ook om extra capaciteit, maar niet helemaal vanaf Utrecht Centraal. Daarnaast ontstaat er ook vervoer in andere richtingen omdat ook andere bestemmingen langs het Wiel ontstaat, denk aan forenzen vanuit Zeist richting Westraven en Papendorp. Lunetten-Koningsweg zal inderdaad voornamelijk als overstapknooppunt fungeren. In de RSU is dit echter ook als verstedelijkingslocatie aangewezen, waardoor de bestemmingsfunctie belangrijker wordt. Tevens ligt Lunetten-Koningsweg met een aanpassing aan het fietsnetwerk ook gunstig voor een deel van de oostzijde van de stad. De zuidzijde van het Wiel krijgt een veel grotere rol dan de huidige tangenten Nieuwegein – USP. Zo zal station Lunetten-Koningsweg een belangrijke rol voor Nieuwegein kunnen vervullen, met een snelle overstap op de Intercity naar Amsterdam. Maar ook nieuwe vervoerstromen vanaf de P+R locaties in de regio naar de diverse werkgebieden aan het Wiel. Of deze vervoerstroom voldoende zwaar wordt voor een tramlijn gaan we verder onderzoeken. Doortrekken van de tram naar Zeist heeft naast de door u genoemde nadelen ook een aantal voordelen:

	tram dan überhaupt kan rijden, net zoals de huidige Uithoflijn ook al niet rijdt in het weekend. Tot slot de voorgestelde uitbreiding richting Zeist. Wederom een slecht en ondoordacht idee, en een recent gepubliceerd rapport bevestigt dat nog maar eens. Zeist is simpelweg niet geschikt voor een tram, omdat de vervoersvraag zeer gespreid is. Bovendien verliezen delen van Zeist met het doortrekken van de tramlijn hun snelle verbinding met Utrecht Centrum, en de verbinding met Utrecht Centraal wordt in ieder geval niet sneller. **Een tram naar Zeist is dus een achteruitgangvoor de Zeister reiziger.** Het huidige HOV-concept werkt perfect voor Zeist, met vier frequente buslijnen is de stad goed gedekt. Een tramlijn naar Zeist kost niet alleen een hoop geld en protest, maar dient ook nog eens geen enkel doel. Sterker nog, het OV wordt er zelfs slechter van. Het lijkt wel alsof men koste wat het kost extra trams aan wil leggen, puur om in aanmerking te komen voor overheidsgeld. Alle gedane voorstellen zijn simpelweg onnodig. **Wat dan wel?** Er zijn twee opties die wél logisch zouden zijn. De eerste is natuurlijk het omleggen van een spoorlijn langs Science Park. Met alle gedane voorstellen voor tramverbindingen weet ik niet eens of dat nou zo heel veel goedkoper zou zijn. Zeker met het oog op hoeveel de Uithoflijn uiteindelijk gekost heeft. Dit zou de beste oplossing zijn voor de problemen rondom Science Park, maar financiering vanuit de rijksoverheid is onzeker. Een alternatief zou zijn het doortrekken van de tramlijn richting Bilthoven, en het opwaarderen van Bilthoven tot Intercitystation. Station Bilthoven is daar zeer geschikt voor: beide sporen lopen immers al langs een perron. De grootste kostenpost op dat vlak zou zijn het eventueel moeten verlengen van de perrons, of die lang genoeg zijn weet ik niet. We weten aan de hand van de reizigersaantallen van lijn 31 van voor de crisis dat die onder sprinterreizigers al populair was, met de toevoeging van de IC zal dat alleen maar beter worden, waarmee denk ik genoeg grond is voor de aanleg van een HOV-lijn. Vooral vanuit Amersfoort kan dit een goede toevoeging zijn, zeker als men sommige Intercity's ook laat stoppen te Schothorst en Vathorst, zodat een frequente verbinding tussen die stations en Bilthoven ontstaat.	- Hogere frequenties vanaf Mooi Zeist naar USP (ook sneller) en Utrecht Centraal - Ontlasting van de binnenstadsas door de vele bussen - Betere exploitatie omdat de tegenspitsrichting van de Uithoflijn wordt gevuld. Uw suggesties zijn niet onderzocht in het Mobiltietsplan omdat reeds eerder door gemeente, provincie en regio is gekozen voor het concept Wiel met Spaken. Uit eerdere studie in het kader van het landelijk en regionaal toekomstbeeld OV vatten we de bevindingen kort samen: - Een spoorlijn langs de Uithof is veel complexer en daardoor duurder dan het realiseren van het Wiel met Spaken aan de oostzijde van de stad. Door grote boogstralen en ongelijkvloerse aansluitingen legt het een enorme claim op de ruimte en het landschap. Bovendien vergt het ook grote investeringen op de aansluitende baanvakken, zoals Bilthoven - Amersfoort en het emplacement van Utrecht Centraal. Belangrijk is ook dat de kans op realisatie vóór 2040 niet realistisch is, omdat rijk en spoorsector andere prioriteiten stellen bij de ontwikkeling van het spoornetwerk. Het Wiel met Spaken biedt wel een kwaliteitsverbetering in het Ov-netwerk van Utrecht op die termijn. Op veel langere termijn kan een spoorlijn langs het USP prima gecombineerd worden met het Wiel met Spaken. - Een IC-station Bilthoven kan alleen een grote rol spelen indien er een zeer snelle verbinding tussen dit station en het USP wordt gerealiseerd. De enige potentiële route (Soestdijkseweg-zuid) is niet geschikt voor zo'n snelle verbinding. Overigens functioneert station Bilthoven prima in

	Tot slot zou, als er dan toch een tram naar Zeist moet komen, deze naar station Driebergen-Zeist moeten gaan, via de route van lijn 50, waarmee een snelle verbinding ontstaat tussen dat station, heel Zeist, en Science Park. Maar het doortrekken van de tram naar De Bilt lijkt me een veel efficiëntere optie. **Het voorgestelde busnetwerk** Helaas is het nog niet gedaan met de misère. <u>Het voorgestelde busnetwerk slaag erin in haar zeer beperkte detail kant nog wal te raken, en omvat enkele van de zwakste lijnen uit het Utrechtse OV netwerk. Laat ik ze stuk voor stuk kort behandelen.</u> <u>De “dikke lijnen”</u> Deze volgen grotendeels de route van lijn 10/48, 11 en 30. Lijn 10 en 11 worden op dit moment zeer matig gebruikt. Lijn 48 doet het iets beter, maar de meeste reizigers hebben een andere bestemming dan het beoogde HOV-traject. Lijn 11 verloor al voor de crisis zijn zeer korte kwartiersdienst in de ochtendspits. Lijn 10 was zelfs bijna opgeheven. Deze verbindingen zouden nooit bovenaan de prioriteitenlijst mogen staan voor het Utrechtse OV-netwerk. Lijn 30 is de sterkste van dit clubje, maar daar is dan ook alles mee gezegd. De ritten in de vroege avond werden geschrapt vanwege een gebrek aan belangstelling. Geen van deze vier lijnen rijdt meer in het weekend sinds de weekendritten van lijn 48 geschrapt zijn. De meest succesvolle tangentiële lijn, lijn 29, is daarentegen niet eens als HOV-lijn opgenomen, ik gok omdat die niet mooi in het plaatje van “het wiel” paste. Hier blijkt dus maar weer hoe gevaarlijk zo’n concept is, veel beter om op ieder los punt de juiste beslissing te nemen dan je vast te binden aan één ideologie. <u>De “dunnere lijnen”</u> Alle HOV-lijnen naar Leidsche Rijn/Maarssenbroek bestaan op dit moment al. Dat geldt ook voor de HOV-verbindingen naar Wijk bij Duurstede en vanaf Science Park naar het oosten. Niets nieuws hier dus. De HOV-verbinding Papendorp-Utrecht wordt	combinatie met lijn 31 als mogelijk onderdeel van het Wiel met de bestaande Sprinterverbindingen uit Baarn en Amersfoort. - De tram naar Zeist doortrekken naar station Driebergen is een mogelijke optie, maar wel een met forse aandachtspunten voor inpassing in Zeist. In het Mobiliteitsplan is het busnetwerk niet tot op lijnniveau uitgewerkt. Daarom geven we geen reactie op uw suggesties.

	overbodig door de tram, of andersom gesteld, de tram is overbodig door de HOV-verbinding. De HOV-verbinding richting De Bilt wordt langzamer en komt niet meer in grote delen van het centrum. Dit kost dus flink wat reizigers, en je krijgt er nauwelijks nieuwe voor terug. De HOV-verbinding richting Overvecht loopt overal dwars door de bebouwing heen. Voor Overvecht geldt verder hetzelfde als Zeist: een fijnmazig busnet past veel beter bij de opzet van de wijk. Op dit moment kunnen lijn 1 en 3 beiden hoogfrequent rijden, waarom moet er in plaats daarvan één HOV-route komen? Dan is er nog de HOV-route tussen Science Park en (gok ik?) Almere. Dit is een reïncarnatie van de oude lijn 150. Die had wel wat potentie, maar het aantal reizigers was zeker niet daverend en al helemaal niet HOV-waardig. Het enige goede voorstel is de HOV-lijn richting Maarssen-Dorp, die zou simpelweg gecreëerd kunnen worden door lijn 7 door te trekken naar de halte Maarsseveensevaart. Simpel, goedkoop en effectief, helaas ontbreekt het daar in dit mobiliteitsplan verder aan. Verder mis ik in dit hele mobiliteitsplan het woord U-link, wat toch de dragende factor in het Utrechtse OV moest worden? Naar voorbeeld van het succesvolle Q-link in Groningen? Waarom, waarom, waarom, wordt zoveel ingezet op losse, dure projecten waarvan de slagingskans hoogst twijfelachtig is, en kiest men er niet voor om te bouwen op wat men heeft? Gooi die plannen voor die trams en dat wiel en die spaken in de prullenbak, en kijk eens hoe je een hoogfrequent, coherent, stadsdekkend U-linknet kunt samenstellen. Hieronder een opzetje van mijzelf. **P+R's** <u>Hier wordt gekozen voor een P+R bij Maarssen. Hoewel dit buiten de macht van de gemeente valt, lijkt het me veel logischer in plaats daarvan de P+R bij Breukelen enorm op te waarderen. Die ligt precies tussen Utrecht en Amsterdam in, en kan dus dienen voor reizigers die een van beide steden in willen. Dat is nu ook al te zien: de P+R in Breukelen is razend populair. Voor de crisis stonden alle drie de P+R terreinen rond half negen 's ochtends vol. Bedenk eens hoeveel meer mensen hiervan gebruik zouden maken als je er de hele dag je auto kwijt kon. Ik maakte er zelf graag gebruik van, maar helaas moest ik in de praktijk vaak doorrijden naar Amsterdam en daar een half vermogen betalen om te parkeren, omdat er simpelweg geen plek meer was. De P+R locatie bij Houten lijkt me verder moeilijk te ontsluiten, ik zou de aandacht leggen op een locatie rondom Nieuwegein/IJsselstein en deze aansluiten op de</u>	Voor de P+R-locaties in de regio hebben we in het mobiliteitsplan alleen zoekgebieden aangegeven. Welke locaties geschikt zijn hangt van veel factoren af, zoals ligging bij snelwegaansluitingen, ligging voor of na de file, de mogelijkheid om aan te sluiten op Wiel en spaakverbindingen, de fietsafstand tot de uiteindelijke bestemming, etc. Sommige locaties zullen daarom op korte termijn al interessant en haalbaar zijn, andere pas bij grote investeringen in het wegennet of Ov-netwerk (b.v. bij nieuwe snelwegaansluitingen of nieuwe stations). Potentiële locaties zullen in samenwerking met alle regionale partners worden onderzocht.

	sneltram. Het nut van de P+R locatie ter hoogte van Veldhuizen is denk ik beperkt, al zou het mooi zijn als een deel van de bussen van HOV-lijn 28 een andere bestemming dan Vleuterweide zouden krijgen. Hier is in combinatie met het station van het dorp Vleuten sprake van overbediening, die op dit moment onvermijdelijk is. De P+R locatie bij Maartensdijk lijkt me een goede aangelegenheid om hier ook een station te openen. De huidige, onrendabele buslijn kan dan opgeheven worden. Maar voor de P+R op Rijnsweerd zie ik minder nut: P+R Science Park zit nog lang niet aan z'n limiet. **Conclusie** Ik ben in dit stuk niet bepaald positief geweest, en dat is ook niet voor niets. Ik ben nogal geschrokken van de onbegrijpelijke keuzes die, met name vanuit capaciteitsoogpunt, door dit hele rapport heen worden gemaakt. Als iemand die begaan is met het OV in Utrecht, baart me dat ernstige zorgen. Begrijp me niet verkeerd, er staan best wat goede voorstellen in dit rapport, met name op het gebied van fietsen. Utrecht is niet voor niets een van de beste fietssteden van Europa. Maar op gebied van OV presteert Utrecht veel minder goed. De aanleg van de Uithoflijn was een catastrofe, en leidde tot grote vertraging en extreem hoge kosten. En dat was dan nog voor een lijn waarvan nut en noodzaak niet te ontkennen zijn, de beelden van lijn 12 en 12s staan in het collectieve geheugen van heel de regio Utrecht gegriefd. Bij de huidige plannen ligt dat heel, heel anders. De ombouw van de SUNIJ-lijn liep, hoe zullen we het zeggen, ook niet bepaald op rolletjes. Mijn oproep: laten we lessen trekken uit in het verleden gemaakte fouten, en werken aan een coherent HOV-netwerk door heel de stad, waar dus ook heel de stad profijt van heeft, en niet investeren in prestigeprojecten. En als men dat dan toch perse wel, doe het dan tenminste op de juiste plek en niet, zoals bij station Lunetten het geval is, precies op de verkeerde. Tot slot mijn beste advies als men perse meer bovenleidingen wil: maak van dat HOV-netwerk een trolleybusnetwerk. Met de nieuwe trolleybus 2.0-techniek kan elektrisch busvervoer daarmee veel efficiënter ingericht worden. Ik wens u veel wijsheid toe.	Door de introductie van bussen met batterijen is het introduceren van een trolleysysteem met dure bovenleiding niet nodig. Het busvervoer is in Utrecht voor 2030 naar verwachting 100% elektrisch.

	[2][1] Als je op dit moment inlogt bij de UvA, krijg je iedere keer gelijk een melding met een link naar initiatieven om je persoonlijk welzijn op peil te houden, wat wel aangeeft hoe de situatie nu is.	
192	Hierbij ontvangt u een zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht op het Mobiliteitsplan 2040 en de Aanpak Betaald Parkeren. Wij zijn blij met het inzicht van het College dat bereikbaarheid van de stad alleen kan worden gegarandeerd door een verdergaande omslag in mobiliteit. Tegelijk zien wij een aantal punten van spanning en onduidelijkheid, die wellicht verhelderd of verbeterd kunnen worden. **Allereerst een meer algemeen punt:** Dit mobiliteitsplan is min of meer gekoppeld aan (de uitgangspunten van) de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Uitgangspunt hiervan is dat de stad Utrecht groeit naar 450.000 inwoners in 2040. Zie p. 16: *Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa2 . Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.* Op pag 28 staat ook: *Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte Noodzaak tot keuzes maken De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en*	Dat vinden we fijn.

	voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven. Samen is dit een zeer complexe opgave, wat u ook op p.44 erkent: *We willen alleen bouwen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan*. Dit is nog vrij cryptisch en algemeen geformuleerd. De figuren op p.21 geven aanlokkelijke prognoses weer, die een stijging van OV gebruik en een forse stijging van fietsgebruik laten zien. Het is niet helemaal helder of deze prognoses ook het gewenste scenario zijn waarop helder en duidelijk gestuurd wordt in de zin van de hierboven weergegeven tekst op p. 44. Gaat Utrecht inderdaad voor “geen groei van automobiliteit” (p.36), een serieuze verandering in de modal split – en remt Utrecht de groei wanneer dit niet lukt? Juist waar het gaat om leefbaarheid en gezond milieu is er een risico bij zo’n grote bevolkingsgroei. Ook hiervoor geldt: “niet alles kan overal”. In de gezonde stedenindex van 2020 staat Utrecht op plaats 12, waarbij Utrecht nog minder op scoort zijn gezonde buitenruimte en gezond milieu. Daar ligt dus ook n forse uitdaging! Wellicht dat de recente corona ervaring leidt tot een serieuze stijging van thuiswerk, wat gevolgen heeft voor de prognose en taakstelling van werklocaties. Of een uitdaging kan betekenen om werklocaties om te zetten in woon- of woon/werklocaties, en in die transformatie meer ruimte te geven aan groen en klimaatadaptatie. Wellicht is het in dit kader zinvol om de 450.000 inwoners niet als een gegeven te nemen, maar ontwikkelingen zodanig te sturen dat behoud en verbetering van leefkwaliteit in elk geval is gegarandeerd.	De figuur schetst het beeld wat we verwachten dat er gebeurt indien we geen aanvullende maatregelen nemen. Waarom Utrecht groeit en waarom de gemeente dit wil faciliteren wordt duidelijke gemaakt in de RSU. De RSU doet dit met nadrukkelijk aandacht voor leefbaarheid. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe mobiliteit hierin past. Dit is onderdeel van de aanpak en beschreven in paragraaf 6.5 Multimodale netwerken. Dit is ook onze inzet voor gesprekken met Rijk en regio in U Ned verband.

	Autobereikbaarheid en de Ring Utrecht Over de visie van de gemeente Utrecht op de Ring Utrecht wil de Kerngroep ook wat meer duidelijkheid. Wij begrijpen uit het plan, dat de gemeente het verhaal van "gewenste bundeling op de Ring" enigszins nuanceert: het autoverkeer binnen de Ring zou niet toe moeten nemen -ook door aantrekkelijke alternatieven- en aan de rand van stad en regio wordt het deels opgevangen bij P&R locaties. In de optiek van de Kerngroep is het van groot belang dat Utrecht –in lijn met het gestelde op p.100 - actief overlegt met Rijk en regio om autoverkeer nog eerder af te vangen dan bij mobiliteitshubs/P&R locaties op de Ring en/of net buiten de stad. Door autoverkeer verder vanaf de stad af te vangen op mobiliteitshubs verder weg (denk aan Vianen, Amersfoort, Breukelen, Driebergen/Zeist wordt overbelasting van de Ring voorkomen en kunnen HOV verbindingen (denk hierbij ook weer aan (snel) bussen) een grotere en meer kostendekkende rol vervullen bij het snel vervoeren van mensen vanaf die locaties naar en tot in de stad Utrecht (zie ook het artikel van Wolfgang Spier 13-06-2019 DUIC). Wat betreft de Ring zelf lezen wij op p.26 dat "De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen." Wat betreft de Ring is dit laatste niet waar. Ook vóór 'corona' vlakte die groei al een paar jaar af, wat zelfs in het tracébesluit 2020 wordt bevestigd. U geeft aan dat "enige mate van doorstroming" als gemeentelijk uitgangspunt geldt voor de Ring Utrecht. Die doorstroming is het beste gegarandeerd met een maximum snelheid van 80 km/uur. DE provincie Utrecht heeft dit al onomwonden als voorkeur aangegeven in haar coalitieaccoord. Zeker gezien recente raadsuitspraken verwachten wij niet anders dan dat de gemeente zich voluit inzet tegen de voorgestelde verbreding, vóór onderzoek naar alternatieven 'binnen de bak' en een maximum snelheid van 80 km/uur. **Utrecht Science Park** De visie op de bereikbaarheid van het Science Park kent prima uitgangspunten. Wij hebben echter bij de voorliggende invulling van dit streven toch een aantal kanttekeningen en voorstellen voor een andere invulling.	Voor de stad blijft het van belang dat verkeer de ring Utrecht snel kan bereiken, om verkeer door de wijken te beperken. De Ring heeft daar een belangrijke functie in. Het moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor routes door de stad. Maar niet zo aantrekkelijk dat het een grote aanzuigende werking heeft op doorgaand nationaal verkeer tussen de A27 en de A2. Dit is zoeken naar een goede balans. Wij hebben niet onderzocht of 80 km/u past bij onze inzet voor 'enige doorstroming', zodanig dat rijden via de Ring aantrekkelijker is dan rijden via de stad. De exacte ligging van deze knips is uitwerking. Zie ook paragraaf 2.12.5 in de Nota van beantwoording. Dit is onderdeel van het plan.

	De mobiliteitshub in het noorden is er al en kan verder worden uitgebreid. Echter de geplande hub in het westen bij de Archimedeslaan levert meer problemen op dan dat het oplost. Door deze hub komt er juist meer verkeer op de Archimedeslaan, dat deels ook doorrijdt tot de knip op de Leuvenlaan, waardoor het in dit deel van Rijnsweerd zuid eerder drukker wordt dan rustiger. Ook de locaties van de 2 knips op de Leuvenlaan en de Cambridgelaan komen wellicht beter tot hun recht wanneer deze worden geplaatst ter hoogte van de viaducten onder de A 27 (dus op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap). Hierdoor kan er dan echt geen verkeer meer vanuit de wijk Rijnsweerd naar het USP. Wel dient er dan, o.a. vanwege de externe veiligheid een aansluiting te komen vanaf de Archimedeslaan naar de A 28, vlak voor het knooppunt Rijnsweerd, zodat er ten alle tijden twee ontsluitingsroutes blijven vanuit Rijnsweerd bij calamiteiten. Dit heeft ook als voordeel dat niet alle verkeer via de Waterlinieweg de wijk uit hoeft te gaan; de Waterlinieweg moet ten slotte uiteindelijk ook een stadsboulevard worden met gelijkvloerse kruisingen met een bijbehorende verkeersintensiteit. **Inpasbaarheid** De fraaie geometrische symboliek van “Het wiel met spaken” leidt op de kaart hier en daar tot grote vraagtekens wat betreft de inpassing van het voorziene wiel. Met name bij Lunetten zien wij niet graag dat een belangrijke groene zone van de wijk doorboord wordt door OV infrastructuur. Wij zouden benadrukt willen zien dat het hier om een nog vrij abstracte conceptie gaat en dat de invulling van “Het wiel met spaken” in overleg met de stad en haar bewoners plaatsvindt, waarbij ook sprake kan zijn van voortschrijdend inzicht en alternatieve opties. **Aanpak betaald parkeren** Ook in het voorstel voor betaald parkeren blijft het uitgangspunt toch vooral pas invoering van betaald parkeren na een parkeerdrukmeting en na een draagvlakmeting. Voorstel is om als uitgangspunt te nemen betaald parkeren wordt ingevoerd op basis van een parkeerdrukmeting en alleen als er heel zwaarwegende argumenten komen uit een peiling wordt dit niet ingevoerd; in alle overige situaties	De lijnen in deze kaart geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt. We zullen dit duidelijker aangeven in het plan. Zie voor een nadere toelichting de nieuwe Parkeervisie.

	leidt de parkeerdrukmeting en geconstateerde parkeeroverlast tot invoering van betaald parkeren.	
193	Hierbij mijn inbreng over het verkeersbeleid in Utrecht vanwege het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan 2020-2040. Om te beginnen kan ik zeggen dat ik het uitgangspunt steun om de fiets en ov meer ruimte te geven en de auto minder. Dat is zowel voor de gezondheid van de Utrechters beter als voor het milieu. De auto is een mooie uitvinding geweest, maar massaal autobezit en gebruik heeft veel nadelen. Na een eeuw moet dat toch wel tot de conclusie leiden dat er paal en perk aan gesteld moet worden. Nu eerst twee algemene overdenkingen over het verkeersbeleid, met nadruk op de gevolgen voor Overvecht, waar ik woon. A. Prioritering De gemeente heeft al een poos plannen om de binnenring van grotere tangentiële wegen aan te passen. Het eerste project, volgens mensen in Utrecht-Zuid nog niet helemaal bevredigend, was de ’t Goylaan. Vorig jaar heeft de Eykmanlaan ook een nieuw karakter gekregen. Deze straat ziet er nu veel mooier uit en lijkt me ook beter oversteekbaar. Wel is de noord-zuidverbinding voor fietsers flink verslechterd, mede door de herinrichting van winkelcentrum De Gaard, dat nu een vervelende horde is in plaats van een doorgaande route, terwijl de oversteek aan de westzijde van het winkel¬centrum kennelijk is bedacht door iemand die nooit fietst, dit is een miskleun van de eerste orde. De effecten op het verkeersgebruik zijn moeilijk te beoordelen door de coronacrisis, maar mijn indruk is dat de snelheidsremmende weginrichting ook een autoremmende werking zou kunnen hebben, dat is misschien ook het idee van de bedenkers. Dat vind ik prima. Alleen is het zo dat de omvorming van Utrecht tot autoluwe stad een heelveeljarenproject is. In de tussentijd zijn er veel mensen die nog wel gewend zijn de auto te gebruiken en die gaan nu misschien op zoek naar alternatieve routes voor de ‘stadsboulevards’. Zo zijn er twee routes mogelijk van de noordoosthoek van de stad naar het zuiden en het centrum (incl. de wijken net ten noorden van de binnenstad, zoals de	

	Vogelenbuurt en Pijlsweerd). De ene is via Darwindreef en Eykmanlaan, de andere is via de Tiberdreef en Mr. Tripkade. Die eerste route geeft minder overlast voor de omgeving, terwijl die tweede route extra druk geeft op het achterhaalde wegennet in Overvecht (waaronder de Donaudreef). Daarom vind ik het vreemd dat de Eykmanlaan als eerste is aangepakt, in plaats van eindelijk in Overvecht eens iets te doen. Er dreigt nu immers extra verkeer via de tweede route. Wel wilde de gemeente anderhalf jaar geleden één kruispunt van de Donaudreef veranderen, maar dat plan was niet goed doordacht en kwam in de prullenmand. Eveneens vorig jaar hoorde ik dat de Kardinaal de Jongweg op soortgelijke wijze aangepast gaat worden. Het geld daarvoor gaat ten koste van de broodnodige aanpassingen in Overvecht. Bovendien verhoogt dit de druk op de route via de Mr. Tripkade, omdat auto's op weg naar het centrum zo een stuk Kard. de Jongweg kunnen afsnijden. Verder is de gemeente bezig met het westelijke deel van de binnenring (Marnixlaan – Cartesiusweg – Beneluxlaan), die een 'Westelijke Stadsboulevard' moet worden. Blijkbaar kunnen daar na de herinrichting niet al te veel auto's rijden, daarom is het de bedoeling om de toevoer te gaan 'doseren' met rode stoplichten op de Einsteindreef. Dit kan, zoals DROOM ook zegt, tot veel overlast in Overvecht leiden door sluipverkeer en opstoppingen. Ik steun het idee dat ook de verbindingswegen een rustieker karakter krijgen zoals de nieuwe Carnegiedreef en Eykmanlaan, in plaats van de drukke denderbanen van weleer. Maar we gaan niet in een keer over naar een autoluwe stad waarbij zowel inwoners als bezoekers weten dat je beter een ander vervoermiddel kunt kiezen. Tijdens een lange overgangsperiode zal het automobilisme blijven bestaan en voor veel overlast zorgen. <u>Daarom moet de gemeente de volgorde van de verschillende projecten heel zorgvuldig kiezen.</u> <u>Aanpassingen op plekken waar nu veel overlast is moeten voorrang krijgen. Het onderliggende wegennet (de woonstraten en buurtwegen) zijn misschien minstens zo belangrijk omdat dit de plek is waar mensen de keus maken om wel of niet de auto te pakken. En bij elk project is het belangrijk om te kijken of het tot sluipverkeer leidt.</u>	Hier zijn we het mee eens.

	B. Rivierdreven Net als veel wijkgenoten wil ik dat Overvecht (en de rest van de stad) autoluwer wordt. Mijn belangrijkste concrete idee hiervoor is dat de zogenaamde 'rivierdreven' in twee categorieën zouden moeten worden ingedeeld. Dit idee heb ik eerder verwoord in een inspraakreactie over plannen voor de Donaudreef (september 2019). Tot mijn genoegen staat in het mobiliteitsplan ook dat deze wegen een nieuwe inrichting behoeven. Ook staat er tot mijn verrassing het woord 'buurtontsluitingsweg' dat ik in die inspraakreactie gebruikte. Ik dacht dat verkeerskundigen daar wel een ander woord voor zouden hebben dan dit eigen verzinsel van mij (bijv. 'erftoegangsweg'), maar 'buurtontsluitingsweg' is wel zo helder voor gewone inwoners van de stad zoals ik. De 'rivierdreven' (waarvan de straatnaam naar een rivier verwijst) zijn aangelegd in de tijd dat de auto als het vervoermiddel van de toekomst gold. Ze voldoen al jaren niet meer aan moderne inzichten. Sinds de jaren tachtig of negentig hebben Nederlandse verkeerskundigen volgens het idee 'duurzaam veilig' een indeling gemaakt in verschillende wegcategorieën, maar de indeling van het Overvechtse wegennet sluit hier niet op aan. De rivierdreven zijn te groot voor servet en te klein voor tafellaken. Het zijn de typische 'racebanen' waar Overvecht bekend om is. De rivierdreven hebben echter nu niet allemaal dezelfde inrichting. Sommige straten zijn geschikter voor doorgaand verkeer dan andere. In paragraaf A zinspeelde ik er al op dat er een lange overgangsperiode zal zijn waarin nog veel mensen voor de auto zullen kiezen ook als dat in mijn ogen 'onnodig' is. Vandaar dat ik voor de komende periode een tweedeling van deze straten voorstel. Sommige rivierdreven hebben op dit moment een functie voor verbinding met het wegennet buiten Overvecht en zijn ook goed ingericht voor doorgaand verkeer. Voorbeelden hiervan zijn de Moldaudreef, die aansluit op de Noordelijke Randweg (NRU), en de Moezeldreef. Deze sluit via de Tiberdreef aan op het gebied rond het treinstation en op de Kardinaal de Jongweg en Tuindorp. De twee dreven die ik als voorbeeld noemde, zijn in het huidige vervoerssysteem geschikt voor een functie als ontsluitingsweg en voor doorgaand autoverkeer. Er liggen namelijk vrijliggende fietspaden langs en de huizen staan op wat grotere afstand van de rijbaan. Zulke straten kunnen samen met wegen als de Brailledreef,	

	Carnegiedreef en Einsteindreef voorlopig de ruggegraat vormen van het Overvechtse wegennet. Anderzijds zijn er straten als de Donaudreef en de Berezinadreef. Dit zijn asfaltstroken zonder nadere indeling, of hooguit witte lijnen voor fietsstroken en/of een middenstreep. Deze straten liggen bovendien op korte afstand van de huizen. Daarom geeft het autoverkeer er veel overlast. Zelf woon ik aan de Donaudreef en ik heb tamelijk veel last het lawaai van al die auto's, bussen (nog steeds lawaaiig, ze zouden toch elektrisch worden?) en brommers (in deze wijk nog vaak tweetakt). Verder is het fietsen over deze straat onprettig vanwege de auto's die langs je rijden, al houden de meeste automobilisten wel rekening met fietsers. Ik vermoed dat hetzelfde geldt voor soortgelijke straten in de rest van de wijk. Denk maar aan de Theemsdreef en Neckardreef, waar in 2019 nog een auto bij een huis naar binnenreed. Ook in Overvecht-Noord hebben de rivierdreven nog een profiel dat uit de jaren vijftig stamt en tot hardrijden verleidt en ik heb gehoord dat buurtbewoners daar het ook graag anders willen. <u>Daarom pleit ik ervoor dat een groot deel van de 'rivierdreven' met voorrang wordt aangepast zodat deze niet meer aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Ze dienen dan nog wel voor de ontsluiting van de direct aanliggende buurten, in het geval van de Donaudreef en Berezina-dreef de buurt Overkapel (Mariakwartier, Jeanne d'Arcdreef, mythologische-figurenbuurt enz.).</u> De inrichting dus zou zodanig moeten worden aangepast dat het minder aantrekkelijk wordt om deze straten als doorgaande weg te gebruiken. Hoe dit concreet moet kan ik niet zeggen, want je kunt denken aan een smaller profiel met verkeersremmende onderdelen en hetzij brede ruimte voor fietsers aan de zijkanten, hetzij een opdeling in twee smalle rijstroken à la de Prins Hendriklaan. <u>Ik vraag me vaak af van waar al die voertuigen eigenlijk naar toe rijden die over deze straten sjezen. Is daar onderzoek naar gedaan? Ik heb in elk geval sterk het vermoeden dat veel automobilisten van buiten de wijk via de Donaudreef naar de Tiberdreef en Mr. Tripkade gaan en naar Utrecht-Noordoost of zelfs verder weg geleken gebieden. Daarmee fungeert dit dus op dit moment als doorgaande route in het stedelijke verkeersnet, terwijl er betere alternatieven zijn (zie ook §A).</u>	Met het Mobiliteitsplan stellen we geen concrete projecten en daarmee geen prioritering vast. Een deel van het verkeer uit Zuilen en Overvecht maakt nu gebruik van de route via de Kardinaal de Jongweg om naar de A27 te rijden. Met het Mobiliteitsplan ontmoedigen we dit door de route via de Kardinaal de Jongweg minder aantrekkelijk te maken in relatie door de route via de NRU naar de A27. Dit betekent ook iets voor de routes vanuit deze wijken naar de NRU in plaats van naar de Kardinaal de Jongweg. Aanpassing van het wegennet in Overvecht kan helpen om dit verkeer te geleiden.

	In de indeling die ik voorstel zou een deel van de rivierdreven voorlopig nog wel een doorgaande functie houden. Daarbij zijn twee criteria van belang. Enerzijds de overlast die drukker verkeer op een bepaalde plek geeft. Er moeten goede, d.w.z. comfortabele en brede vrijliggende fietspaden komen en de huizen moeten wat verder van de weg staan zodat ze minder last hebben van het lawaai. Anderzijds de positie binnen het wegennet. De Moldaudreef staat direct in verbinding met de NRU en via de Moezeldreef kunnen automobilisten dan naar het Centrumkwadrant (met het winkelcentrum) of naar het stationsgebied van Overvecht én naar Utrecht-Noordoost. Beide hoeft wat mij betreft niet gestimuleerd te worden (Groenekanners die willen winkelen zouden ook de fiets kunnen pakken en verkeer naar Tuindorp enz. zou zoals gezegd ook de Eykmanlaan kunnen nemen), maar liever deze route dan via woonstraten. Ook de Wolgadreef sluit aan op een weg buiten de woonwijk (de Darwindreef) maar auto's geven op deze dreef veel overlast en er zijn zorgen over de verkeersveiligheid (veel buurtbewoners uitten deze zorgen op de informatiebijeenkomst over de plannen voor de Donaudreef. Daarom is het beter om deze straat in te delen bij de lagere categorie van autoluwe erftoegangswegen/buurtontsluitingswegen. Soortgelijke overwegingen kunnen ook in andere delen van Overvecht en van de stad helpen om te beslissen welke wegen je als eerste aanpakt. Het komt erop neer dat je van beneden naar boven zou moeten werken: niet eerst grote werken aan de grote wegen, maar eerst de kleine wegen leefbaarder maken. C. Flankerend beleid Zeker in Overvecht maar ook in andere delen van de stad zouden aanpassingen aan de infrastructuur gepaard moeten gaan aan andere manieren om gezonde vervoerswijzen te kiezen. Ook voor de gezondheid van de inwoners is het beter als ze meer fietsen. Je kunt denken aan fietscursussen, het stimuleren dat ouders hun kinderen per fiets of te voet naar school brengen. Het is ook belangrijk dat mensen minder kicken op auto's, fietsen is minstens zo cool. Soms kan een heel ander beleidsterrein meehelpen: zowel voor de integratie als voor gezonde mobiliteit is belangrijk dat er gemengde wijken zijn – ook door het openstellen van de rijkemensengetto's! – en is het goed om op stedelijk niveau stimuleren dat kinderen	Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat de vergroting van de capaciteit van de Ring Utrecht doorgaat. Door een betere doorstroming op de Ring ontstaat ook ruimte om de Waterlinieweg af te waarderen. Voor de A27 vinden we 'enige doorstroming' van belang. We bedoelen met 'enige doorstroming' dat de automobilist het langzaam doch gestaag rijden over de ring logischer blijft vinden dan een route door de stad. Overigens dient de aanpassing van

	in hun eigen woonwijk naar school gaan in plaats van een 'witte' school verderop. (Het is idioot dat ouders in Blauwkapel enkele jaren geleden klaagden dat ze hun kinderen vanwege wegwerkzaamheden niet met de auto naar school in Voordorp konden brengen – waarom gingen ze niet gewoon met de fiets? Of naar de school op de Dianadreef?) D. Ring Utrecht <u>U onderschrijft het rijksbeleid voor aanpassingen aan de Ring Utrecht, waaronder de verbreding van de A27, de A12 en de NRU. U schrijft zelfs"Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan" (p. 100).</u> <u>Het door u genoemde criterium "altijd enige mate van doorstroming" doet erg denken aan de NoMo reistijdverhouding die sinds de Startnotitie Ring Utrecht (2008) hét argument is geweest om naar uitbreiding van de Ring Utrecht toe te werken.</u> Dit betekent dat in de spits de auto's hooguit 1½ zo lang over een traject mogen doen dan buiten de spits. Dit is een heel raar criterium omdat het niets zegt over de totale reistijd. Ook beschouwden de Startnotitie en alle volgende documenten het automobilisme steeds als een gegeven. Vandaar dat de wegen meer rijbanen moesten krijgen. Ik heb hier verschillende malen kritiek op uitgeoefend, maar het ministerie heeft zich nooit verwaardigd daar inhoudelijk op te reageren. Intussen is de landelijke nota mobiliteit wel opgevolgd door de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarin de NoMo-streef¬waarden als zodanig niet meer terugkomen. Toch zijn ze nog steeds het uitgangspunt van het laatste tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. <u>Dat u de rijksplannen steunt vind ik zeer betreurenswaardig. De gemeente zou zich hier juist tegen moeten verzetten. Deze plannen zijn op de keper beschouwd een enorme investering in het autoverkeer. De gemeenteraad heeft zich ook tegen de plannen voor A27 uitgesproken, maar nu staat er in een officiële nota juist een steunbetuiging, dat is toch tegenstrijdig?</u> De auto-overlast in de wijken komt niet door de spits, die gaat immers de hele dag door. Juist in de spits rijden er op de ring veel auto's voor woon-werkverkeer van of naar andere woon¬plaatsen. Als je per auto van de ene wijk naar de andere wilt, sta je voor de keuze om via de ring te rijden of binnendoor, maar voor dit interlokale	de A27 ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, met als gevolg minder ongelukken en de vervelende gevolgen daarvan, waaronder congestie. We hanteren dan ook niet de NoMo-streefwaarden. Dat we streven naar enige mate van doorstroming betekent niet dat we de plannen voor de verbreding van de A27 en A12 steunen. De tunneldosering wordt vaak ingezet omdat er incidenten en congestie is op wegvakken ná de tunnel. Door de aanpak van het mobiliteitsplan beogen we dat er minder incidenten en congestie optreden, waardoor de tunneldosering minder vaak gebruikt hoeft te worden. Tevens zou door dosering vóór de Ring ervoor moeten zorgen dat automobilisten niet of minder via het onderliggend wegennet gaan rijden, omdat dat niet meer logisch is.

	verkeer is het eigenlijk vanzelfsprekend om via de ring te gaan. Daarom vind ik het niet logisch om verkapt deze reistijdenverhouding te steunen. Het is helemaal niet erg mensen in de spits af en toe wat langer doen over een ritje via de ring. Als er gestimuleerd wordt dat mensen voor lokaal woon-werkverkeer de fiets nemen, zal dit niet tot extra verkeer binnendoor leiden. Verder is het belangrijk dat er zowel hier als op landelijk niveau aan gewerkt wordt dat mensen niet meer de hele tijd de auto pakken om langs, naar of van Utrecht te gaan. Wie tussen Oost- en West-Nederland reist, kan beter de trein nemen. Uitbreiding van de ring zal dit proces in de wielen rijden. Wel vind ik dat de A2-tunnel beter zou moeten doorstromen. Naar ik heb begrepen, nemen automobilisten vaak de NRU in plaats van dat ze via A27 en A12 van of naar de A2 rijden, omdat ze weten dat het in die tunnel vaststaat. Dat is het paard achter de wagen spannen. Vorige week maandag stuurde ik u een reactie op het ontwerp-mobiliteitsplan. Ik heb geen ontvangstbevestiging gekregen. Er was iets vreends met het e-mailadres op de webpagina over het mobiliteitsplan: er stond mobiliteitsplan2040@utrecht.nl maar als je daarop klikt, krijg je monumenten@utrecht.nl. Ik nam aan dat dit fout was en heb mijn bericht naar het eerstgenoemde adres gestuurd. Hebt u het wel ontvangen? In mijn vorige bericht vergat ik erbij te zeggen dat ik ook de reactie van het bewonersplatform ‘DROOM’ ondersteun, afgaande op het concept dat de groep op 22 januari heeft rondgestuurd. Zo heb ik net als deze bewonersgroep (o.a. punt 10) de indruk dat er nog veel moet worden uitgewerkt. Een nadere visie op stadsdeelniveau en per vervoermiddel is hoognodig. Ervaringen uit het verleden leren dat een mooi mobiliteitsplan nog niet voldoende is om hap-snap-beleid te voorkomen. Op de reactie van DROOM heb ik de volgende nuances en aanvullingen: I. Stationsgebied Overvecht	Station Overvecht is ons inziens niet een logische plek voor P+R.

	Dit gebied wordt in de visie van de gemeente drukker, door uitbreiding van het aantal werkplekken daar en doordat het station zelf belangrijker wordt. Meer mensen gaan er overstappen van of naar andere vervoermiddelen (p+r, fiets, bus, misschien een tram). Er stoppen nu geen intercity's, zoals DROOM terecht opmerkt, en de huidige sneltreinen gaan niet langs het perron maar via aparte sporen, maar misschien zijn extra treinen toch mogelijk. Die tram klinkt aantrekkelijk, ik vraag me wel af waar die zou moeten komen want er is erg weinig ruimte. Ook de p+r-functie is nog lastig te realiseren. Meer autoparkeerplaatsen voor overstappers daar zouden zijn aan te leggen door een ondergrondse parkeerkelder, maar dit geeft wel meer autobewegingen in Overvecht-Zuid en dat is niet bepaald wenselijk. Ik constateer dat de gemeente dit ook zo ziet en ook mijn vermoeden deelt dat de parkeerplaats bij het station vooral wordt gebruikt door mensen die bij het station werken. Voor automobilisten die bereid zijn op enige afstand te parkeren zijn er twee parkeerplaatsen in de omgeving die misschien wél geschikt zijn: het terrein bij de oostelijke ingang van het Noorderpark, op de grens met Groenekan, en het parkeerterrein van het tuincentrum aan het Robert Kochplein (als het tuincentrum bereid is op werkdagen een deel van de parkeerplaatsen ter beschikking te stellen, de meeste klanten hebben ze immers in het weekend). Als de reizigers van een wandeling houden of een vouwfiets hebben, kunnen ze het alleen af, voor sommige anderen komt een ov-fiets-stalling daar goed van pas. En misschien is er iets met pendelbusjes te doen. Een ander interessant idee zijn extra trein-, tram- of bushaltes bij Groenekan en Nieuwewetering. Daar zijn nu al goede faciliteiten voor automobilisten, alleen de mogelijkheid tot overstap op andere vervoermiddelen moet daar nog enorm verbeteren. Nadat ik dit bedacht, zag ik dat dit ook op enkele kaartjes in het mobiliteitsplan lijkt te staan, maar in de tekst staat het niet duidelijk. II. Fietsnetwerk DROOM wijst erop dat het geplande fietsnetwerk niet voldoende fijnmazig is. De nota is niet helemaal duidelijk welke routes nu worden aangemerkt als 'hoofdfietsroute'. Volgens het kaartje op p. 74 zou er in Overvecht zelfs bijna geen enkele komen. Op p. 128 en 156 staan er al wat meer, maar niet veel. Zijn de kaartjes slechts illustratief?	In de OV-kaart suggereren wij een nieuw treinstation bij Maartensdijk, in combinatie met een P+R daar. Maar dit zou ook bij Groenekan of De Wetering kunnen zijn. In het mobiliteitsplan staat het hoofdfietsnetwerk aangegeven, bedoeld alle belangrijkste verbindingen tussen verschillende delen van de stad en de regio. Naast het hoofdfietsnetwerk bestaat er nog een veel uitgebreider netwerken van fietspaden en woonstraten waarover ook gefietst kan worden. Het hoofdfietsnetwerk wordt als uitwerking van het mobiliteitsplan verder geconcretiseerd. Het onderscheid tussen verschillende typen fietspaden laten we vervallen.

	Ook als het de bedoeling is om deze nota nader uit te werken in deelnota's, zou het toch wat concreter mogen. Anders dan DROOM ben ik minder geporteerd van gedifferentieerde fietspaden per fietstype. Dit lijkt mij maar ingewikkeld. Op brede fietspaden en -straten zouden de snelle fietsers de langzame makkelijk kunnen passeren. Het is wel de vraag hoe dit in de praktijk uitpakt. Technische eisen aan de fietsvoorzieningen ontbreken namelijk in de nota. Ik vind het frappant dat de Troelstralaan op p. 73 wordt genoemd als voorbeeld van de 'doorfietsroutes': extra brede paden met asfaltverharding. De Troelstralaan is juist een typisch voorbeeld van een fietsstraat die aan de smalle kant is. Ook de fietsvoorzieningen buiten het hoofdfietsnet zijn nauwelijks uitgewerkt. Voor de straten buiten het hoofdnet zijn twee opties. In het ene geval delen fietsers en auto's de straat. Zulke straten zijn er vanouds heel veel, zeker in de 19e-eeuwse wijken. In dat geval kunnen de snelle fietsers ook de langzame makkelijk voorbij. Wel kunnen veel van die straten wat fietsvriendelijker. Het andere model, voor straten met een gemengde functie is de rijbaan met fietsstroken. Opvallend is dat het woord 'fietsstroken' in de hele nota maar eenmaal voorkomt, namelijk op p. 102, waar het om buurtontsluitingswegen gaat: "Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden." Er is echt een helderder visie op fietsstroken nodig: zijn die nou wel of geen goed idee? In het huidige verkeerssysteem voelen ze echt vaak onprettig. Eerder noemde ik al de Donaudreef. Daarbij komt dat de gemeente in het verleden vaak veel te smalle fietspaden en -stroken heeft aangelegd. Een voorbeeld is de Van Everdingenlaan waar extreem smalle fietsstroken zijn, die volgens de landelijke normen net breed genoeg zijn als niet-verplichte fietssuggestiestrook. (Je kunt hier als fietser op de smalle rijstrook ook opgejaagd worden door de bus. Bij de herinrichting een aantal jaren geleden heeft de gemeente faliekant misgekleund. Kennelijk omdat de bewoners daar zowel een heel brede stoep wilden als autoparkeerplaatsen. Dit is een van de vele gevallen waar de gemeentelijke verkeersafdeling vroeger mijn woede heeft opgewekt.) III. Verkeerslichten Er staan nu aparte richtlijnen voor voetgangers en fietsers in het plan. Er zijn nu veel kruispunten waar de stoplichten voor beide groepen niet goed op elkaar zijn	Dit heeft vaak te maken met dat voor voetgangers en fietsers andere ontruimingstijden gelden en voetgangers vaak in 2 keer oversteken en fietsers niet.

	afgestemd. De fietsers krijgen bijvoorbeeld groen maar de voetgangerslichten blijven op rood staan. Als fietser vind ik het zeer verwarrend dat je dan een rood voetgangerslicht voor je ziet wanneer je het fietserslicht gepasseerd bent. Ook moet je nu soms onnodig lang wachten bij wegen met dubbele rijbaan tot beide rijbanen vrij zijn, terwijl je ook eerst de helft van de weg zou kunnen oversteken. Een voorbeeld hiervan is de Kardinaal de Jongweg. Verder moet je als voetganger soms op een knopje drukken terwijl fietsers automatisch groen krijgen. Heb je dat niet door, dan sta je maar te wachten tot je een ons weegt. Een plek waar ik dat kort geleden ervoer was de oversteek van de Brailledreef vanuit de Loevenhoutsedijk. Als voetganger én fietser wil ik dus graag dat beide lichten juist zoveel mogelijk hetzelfde werken. Als de een groen krijgt, dan de ander ook, uitzonderingen daargelaten.	
194	Plannen: Als de regiotaxi de Eduardverkadelaan inrijdt of andere busjes, dan kunnen ze niet meer keren, dan moeten ze achteruit rijden. Het busje kan niet keren In verband twee parkeerplekken die meestal bezet zijn en dit maakt het alleen maar lastig. Het verzoek om er samen over na te denken om het op te lossen. Als er b.v. een bord komt te staan, met een doorrijdhoogte voor de busjes, of twee parkeerplekken weghalen waar ze er onder doorkunnen of dat de haag wordt weggesnoeid, zodat de busjes kunnen inrijden, keren en uitrijden. Graag legt zij dit uit en zou ze graag tot een oplossing voor dit probleem willen komen. Soms komt het busje 3x per week in de straat.	Het mobiliteitsplan betreft een visie en een aanpak om mobiliteitsopgaven aan te pakken. We kunnen niet inzoomen op individuele maatregelen en knelpunten. Dit specifieke probleem kan het beste bij het wijkbureau worden ingebracht.
195	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik vind het niet bevordelijk voor het leefklimaat in mijn straat Constant Erzeijstraat, dat alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route C.Erzeijstraat-W.A.Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zou ik wel graag tegemoet willen zien.	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 30.
196	Ik wil reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht 'dat ook de toekomst in uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen.'	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 35.

	Helaas zie ik in dit plan geen aandacht voor mijn straat (w a vultostraat). Ik ben bang dat alle mooie plannen voor de zuidpoort en de stadsoulevard leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte. Ik hoop dat hier in volgende plannen aandacht voor is. Mijn vriend, dochter en ikzelf hopen nog een aantal jaar te blijven wonen op de w a vultostraat en het zou fijn zijn als het niet drukker wordt ivm veiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid van de straat	
197	Ik realiseer me dat ik voor 1 feb had moeten reageren. Hopelijk kan het nog. Graag denk ik als bewoner aan de WA Vultostraat mee met de toekomstplannen mbt mobiliteit Utrecht. Ik vraag me af in hoeverre gebied rond de WA Vultostraat (en te verwachten toename in verkeer) is meegenomen bij de plannen rond De Zuidpoort. Dat is iig niet zichtbaar in de verschillende stukken	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 30 en paragraaf 2.13.4 in de Nota van Beantwoording.
198	Een reactie had uiterlijk 1 februari binnen moeten zijn. Ik dacht 8 februari, maar heb mij dus vergist. Dat was dan weer de datum waarop we de reactie op de enquete over Zuidpoort moesten insturen. En we konden vanaf 1 februari reageren op de peiling voor de parkeervergunning. Ondertussen heb ik van de gemeente nog steeds geen reactie op mijn vorig jaar ingediende inspraak op de fietsbruggen over het Merwedekanaal. Kortom, de verschillende plannen buitelen over elkaar heen en het is maar moeilijk bij te houden. Ik stuur dus mijn reactie nu nog per mail. Hij zal niet meer tellen in het officiële traject, maar wellicht inspireert het toch nog. Mijn reactie gaat over het voorstel Zuidpoort. Ik vind dat we dat gebied te klein bekijken en al eerder verkeer moeten gaan afvangen. Vanaf de kruising Overste Den Oudenlaan – Europalaan zouden we verkeer al moeten ontmoedigen de Balijelaan/brug te gebruiken. (mooi ook, dan is er meer ruimte voor fietsers en kunnen we het wegvallen van wat ‘geplande’ fietsbruggen opvangen).	Voor beantwoording zie paragraaf 2.13.4 in de Nota van Beantwoording en de beantwoording van inspraakreactie 25.

	Kortweg heeft dit een paar voordelen: Het gebied Croese-/Rijn-/Vondel-/Balijelaan verdient een upgrade. Er is te veel autoverkeer dat daar niet hoort, en te weinig aandacht voro langzaam verkeer. Als wandelaar sta je soms mega lang (en laatst stond ik dat dus met twee kleine kinderen in de megaregen) te wachten, dat is niet ok en past niet in de visie van de Merwedekanaalzone Dit gebied sluit dan mooi aan op de visie Merwedekanaalzone en is een mooie overgang naar de binnenstad, het centrum wordt dan écht uitgebreid Er ontstaat ruimte voor terrassen, gezellige winkeltjes en horeca. Een verlengde van de twijnstraat lijkt mij hier ontzettend leuk. De winkel 'Kees' is een enorm succes. Ik zie echt alleen maar verbetering voor de stad, passend bij de ambities van de stad. Hieronder mijn reactie die ik zojuist per mail heb verzonden aan het adres zuidpoort@utrecht.nl. Met daarin (cursief) de tekst die ik in de enquete heb meegezonden. Ik ben bereikbaar via dit mailadres of mijn telefoon 06…, ik denk graag mee of geef nog toelichting. **Bijlage:** **Reactie op voorstel Zuidpoort** Geachte heer, mevrouw, Bedankt voor de vraag die jullie ons gesteld hebben om mee te denken in een oplossing voor de Zuidpoort. De enquete is anoniem, omdat ik een totaal andere visie op het geheel heb wil ik deze toch even per email delen, mocht deze in de enquete niet goed over zijn gekomen. Ik vind dat we het gebied waar maatregelen genomen moeten worden groter moeten bekijken. De Merwedekanaalzone ontwikkelen we nu mobiliteitsarm. Vanaf daar wil je dus doorgaand verkeer naar de binnenstad en oost ontmoedigen. Zeker vreemd verkeer (dus mensen die hier NIET wonen) moeten deze route niet meer willen	

	nemen. Dat is nu nog niet het geval. Balijelaan is een soort doorgaande route waar mensen hard rijden en waar wandelaars en fietsers soms een eeuwigheid moeten wachten om te kunnen oversteken. En met de zes varianten blijven mensen die toegang naar de binnenstad nog wel gebruiken, omdat ze dan nog steeds, zeker wanneer de afslag Vondellaan naar Bleekstraat open gaat, ook tot aan daar kunnen doorrijden. Eerder moeten mensen al worden ontmoedigt. Om dan óf via Europalaan naar de Waterlinieweg te rijden, of om via Westplein naar de noordelijke entree (met veel parkeergarages) naar de binnenstad te kunnen. Ontmoedig mensen dus om vanaf de Balijelaan naar de binnenstad te rijden en trek zo het hele stuk daartussen bij het centrum wat zich richt op langzaam verkeer met OV. Precies passend in de hele visie van de Merwedekanaalzone. Ontwikkel het over de BAlijebrug als een autoluwe weg zodat mensen vanaf de Overste den Oudenlaan rechtdoor gaan rijden naar Europalaan en vanaf daar de Waterlinieweg nemen naar Oost. Dan rijden ze écht om ons heen en zijn ze niet meer verleid om binnendoor te rijden via Vondellaan, Venuslaan. de mensen die hier (Dichterswijk, Rivierenwijk) wonen moeten juist gebruik kunnen maken van 'onze' lokale wegen, zeker in het geval van een calamiteit. Wij gebruiken al bijna geen auto's, dus dat kan prima. Wij moeten namelijk nog wel via een korte route onder het spoor door het Diakonessenhuis kunnen bereiken in Oost. Bewoners die voor werk naar de A27 willen kunnen daarentegen ook de wijk uitrijden via de Europalaan, maak die route de wijk uit dus aantrekkelijker en in de spits veel vlotter. Als je in de spits vanaf de Venuslaan naar Albatrosstraat wil om dan via Vondellaan in Dichterswijk te komen, is er ook een sluiproute te nemen via de Westerkade. Die sluiproute moet eruit. Die Westerkade zou alleen voor bestemmingsverkeer geschikt moeten zijn, verder niet, een fietsstraat van maken dus! Met deze twee voorgestelde maatregelen haal je volgens mij veel verkeersdrukte uit het gebied.	

	Hieronder volgt een herhaling van mijn opmerking bij de zes varianten, zoals ik dat heb ingediend in de enquete: *Wij willen vanuit Dichterswijk wel naar het ziekenhuis (diakonessenhuis) kunnen blijven gaan bij calamiteit. dit is de belangrijkste reden dat we deze afslag onder het spoor door (Vondellaan naar Albatrosstraat) willen kunnen blijven nemen.* *Wat we moeten doen: doorgaand verkeer vanaf de kruising Overste den Oudenlaan - Kon.Wilhelminalaan al naar de Europalaan leiden. Dáár moet je al niet meer geneigd zijn om de Balijelaan op te gaan.* *Voordeel:* *1. afname doorgaand verkeer dat via de Balijelaan naar de Binnenstad gaat, dus effect op ledig erf ook merkbaar* *2. winkelgebied Balijelaan - Vondellaan - Rijnlaan - Croeslaan kan de upgrade krijgen die het verdiend. die kruising is echt een drama voor langzaam verkeer. daar verdienen we juist meer aandacht voor langzaam verkeer en terrassen voor mensen om een koffie te drinken. Het zou voor winkeliers en omwonenden en de nieuwe buren van Merwedekanaalzone superleuk zijn als je daar al het centrum ervaart met leuke stadse dingen als kleine winkeltjes, terrassen en een voorkeur voor langzaam verkeer.* *3. Mensen worden ontmoedigd om de doorgaande route te nemen vanaf Balijelaan/vondellaan naar binnenstad, maar bij calamiteit kán het nog wel!* *4. het gebied Dichterswijk maakt op deze manier écht onderdeel uit van de binnenstad/centrum.* *5. nu ontstaat er een duidelijk gebied vanaf de nieuwe wijk merwedekanaalzone, waar ook al minder mobiliteit gewenst is, voor langzaam verkeer naar de binnenstad.* Dit idee vraagt wel wat andere en mogelijk meer uitwerking dan alleen de aanpak Zuidpoort, maar volgens mij heb je dan wel een totaal plan waar we als centrumgebied de komende 10 jaar weer mee verder kunnen. Als je nu alleen Zuidpoort bekijkt, dan moeten we zometeen alsnog met het gebied Balije/Rijn/Croese/Vondellaan aan de slag. Dat gebied past echt niet meer bij wat we willen in het kader van Healthy Urban Living en de visie op Merwedekanaalzone.	

	Voor meer toelichting, of nog even wat doordenken, ben ik bereikbaar op dit mailadres en via 06…. Succes met het onderzoek, ik hoop op een uitkomst waar de Utrechter blij van wordt.	
199	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Namens Buurtcomité BKW, dat opkomt voor de belangen van bewoners aan de Blauwkapelseweg en Kleine Singel in Utrecht, dienen wij een zienswijze/bezwaar in op de totale afwezigheid van een gedegen visie op de leefbaarheid rondom het belangrijke inprikpunt Blauwkapelseweg en omgeving in het mobiliteitsplan 2040. Wij beseffen ons terdege dat de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel een inprikpunt is teneinde het verkeer in en uit het centrum van de stad mogelijk te maken. <u>We maken echter bezwaar tegen het feit dat de Blauwkapelseweg en Kleine Singel aan de gehele Oostkant van de stad Utrecht in de plannen van de gemeente het enige overblijvende inprikpunt is (na het afwaarderen van de Maliebaan) en dat deze ook nog eens doodlopend is. Er ontbreekt een natuurlijke doorstroming van het verkeer.</u> Met nu reeds drastische gevolgen voor de leefbaarheid van onze omgeving. Hierover voeren wij reeds gesprekken met de gemeente, echter wij zien nu in het mobiliteitsplan 2040 allerlei plannen die potentieel een nog verder verslechterende situatie voor onze leefomgeving met zich meebrengen. Het zwaartepunt van het mobiliteitsplan ligt op andere delen van de stad, met name de Zuid West kant van Utrecht, waar soortgelijke inprikpunten de openbare last aantoonbaar met elkaar verdelen. Een soortgelijke verdeling van de openbare last ontbreekt voor de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel en dit is in onze ogen in strijd met het beginsel van de gelijkheid voor de openbare lasten ofwel het égalitébeginsel. Om deze redenen maken wij middels dit schrijven en de bijbehorende bijlage bezwaar in de vorm van een zienswijze. Bijlage 1: Oplossing:	Met het Mobiliteitsplan maken wij geen andere keuze voor de functie van de Blauwkapelseweg dan deze nu reeds heeft. Voor de gehele stad nemen we maatregelen om het autogebruik niet te laten groeien. Wel geeft het mobiliteitsplan aan dat dat we willen dat de binnenstad autoluwer wordt (o.a. door een systeem van intelligente toegang en het meer weren van doorgaand verkeer). We verwachten dus geen grote verkeersfunctie voor de Blauwkapelseweg. De bedoeling van het systeem van (in uw woorden doodlopende) inprikkers is dat het noodzakelijk verkeer van en naar het centrum faciliteert, maar geen doorgaand verkeer langs het centrum. De bedoeling is dan ook niet om een goede flow te creëren.

	Auto en vrachtverkeer dat de stad vanaf de noord/oost benadert wordt opgevangen door veel minder inprikpunten, namelijk enkei het inprikpunt Blauwkapelseweg. Ook is dit inprikpunt niet verbonden aan andere inprikpunten, waardoor er een slechte flow ontstaat en de last niet wordt verdeeld. De leefbaarheid staat daardoor onder druk. In onderstaande afbeelding, rechtstreeks uit het mobiliteitsplan 2040 pagina 99, wordt duidelijk waaraan wij refereren. De rode cijfers geven het aantal inprikpunten aan, aan de zuid/west zijde van de stad. Verkeer dat vanuit deze richting de stad benadert heeft keuze uit welgeteld 7 inprikpunten. Deze inprikpunten zijn ook veelal met elkaar verbonden (of liggen vlak naast elkaar, aangegeven met de rode stippellijnen), om ze een goede flow te creëren evenals de last te delen. Veel van het bevoorradingsverkeer dient ook helemaal niet op de Blauwkapelseweg te zijn, maar gaat juist richting de vele winkels en supermarkten op de Biltstraat en Voorstraat. Van nature is de Biltstraat een goede route de stad in. Dit ging al honderden jaren zo via de Gildpoort, en ook de geallieerde Canadese en Britse troepen trokken op 7 mei 1945 via de kaarsrechte Biltstraat Utrecht in. Een groot gedeelte is zelfs belegd met een verzwaarde busbaan, bij uitstek geschikt voor zwaar verkeer. Met de oranje stippellijn is dan ook aangegeven dat een tweede inprikpunt voor noord/oost niet alleen een natuurlijke weg is, maar ook goed de last zou kunnen verdelen met inprikpunt Blauwkapelseweg, zoals dat ook al gebeurt in andere delen van de stad.	Overigens blijft het voor auto – en vrachtverkeer mogelijk om over de singels te rijden, maar is dit geen route met een snelle doorstroming.
200	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met belangstelling en interesse hebben we het Mobiliteitsplan 2040 gelezen. Voor de ondernemers op Lage Weide is goede bereikbaarheid enorm belangrijk voor een goed vestigings- en werkgelegenheidsklimaat. Hierbij de reactie van Lage Weide op het Mobiliteitsplan. Ik eindig met drie aandachtspunten voor u: 1. Slim parkeren op bedrijventerreinen is iets anders dan slim parkeren in woonwijken. 2. Gun de vrachtwagenchauffeurs toilet en douche 3. Denk bij fietspaden niet alleen aan fietsers	

	Verkeersveiligheid Op Lage Weide hebben we daarom de 14 meest in het oog springende verkeersonveilige locaties in kaart gebracht. Daarbij viel ons op, dat de meeste ongevallen worden veroorzaakt door conflicten met invoegend verkeer vanuit zijstraten en door conflicten tussen afslaand verkeer en (brom)fietsers op fietspaden. Vaak speelt te hoge snelheid hierbij een rol. In overleg met gemeente Utrecht, provincie Utrecht en Gemeente Stichtse Vecht zijn we al bezig om de onveilige situaties te verbeteren. We zijn blij met de optische illusies op de Atoomweg pilotstraat rustig rijden. We meten de effecten en hopen dat het aantal ongevallen met letsel drastisch omlaag gaat. Uiteraard houden wij u op de hoogte! Een veelbelovend begin, maar er is nog veel werk aan de winkel. Om de verkeersveiligheid echt te verbeteren, moet de snelheid omlaag en kruisingen/oversteekplaatsen veiliger worden. De infrastructuur uit de jaren 60 toen de arbeiders allemaal op dezelfde tijd op de fiets van en naar hun fabrieken gingen, verdient een update naar de jaren 20 van de 21e eeuw. Anders dan 60 jaar geleden, zijn er 24 uur per etmaal fietsers, voetgangers, vrachtauto's, personenauto's, bestelbusjes, elektrische (bak)fietsen, elektrische voertuigen, bussen en meer tegelijker tijd op Lage Weide. Een overzicht van onze plannen vindt u hier. **Mobiliteit** Op dit moment loopt de campagne Veilig naar ons werk Op Lage Weide zijn we allemaal collega's van elkaar. Een veilige werkomgeving is belangrijk en daar hoort verkeersveiligheid bij. Kom je met de auto naar het werk? Pas dan je rijsnelheid aan! Rustig rijden is veiliger en prettiger, voor jezelf maar ook voor fietsers. En fietsen willen we graag stimuleren, want: • Bewegen is gezond • Minder autoverkeer zorgt voor meer doorstroming en betere verkeersveiligheid • En fietsen is vaak nog sneller ook Omdat 40% van de automobilisten van minder dan 5 kilometer ver komt, willen we met werkgevers zorgen dat meer mensen op de fiets komen. Op dit moment zijn we bezig om minimaal 1500 mobiliteitscans af te nemen bij werkgevers en onderzoeken we de mogelijkheden van deelfietsen.	

	Onze activiteiten passen naadloos in de ambitie 2, 3 en 5 van het mobiliteitsplan. We hopen dat deze gedeelde ambities nog meer energie (en voldoende middelen) losmaken om meer mensen uit de spits en op de fiets te krijgen! **Logistiek** Graag uw extra aandacht en interesse voor de logistiek. Het mobiliteitsplan 2040 helt qua aandacht toch nog over naar de vervoersbewegingen van personen, maar vervoersbewegingen van goederen, bouw- en sloopmaterialen en afval zijn minstens zo belangrijk voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht. Wij willen er met u voor zorgen dat er in de toekomst géén lege vrachtwagens of bestelbusjes de stad in of uit rijden! Het vervoer dat goederen naar de consumenten en bedrijven brengt is wereldwijd verantwoordelijk voor 20-30% van het totale aantal gereden kilometers en 16-50% van de uitstoot in stedelijke gebieden. Het belang van goede stedelijke logistiek neemt sterk toe. Niet alleen voor pakketten en levensmiddelen, maar ook voor bouwprojecten en afvalstromen. Optimale planning en beheer van de 'supply chain' is dus van cruciaal belang voor een duurzame ontwikkeling van Utrecht. Tijdens de coronacrisis werd het belang daarvan nog eens onderstreept: zonder transport staat alles stil. En Lage Weide is het bedrijventerrein dat hiervoor nu en in de toekomst de optimale schakelfunctie vervult, zoals ook in het Mobiliteitsplan 2040 staat. **Conclusie** We willen u het volgende meegeven bij de verdere besluitvorming: 1. Slim parkeren in woonwijken is wezenlijk anders dan slim parkeren op bedrijventerreinen. <u>Om de door iedereen zo gewenste emissievrije last mile distributie te organiseren, is voldoende parkeerruimte noodzakelijk. Dus niet minder, maar anders. We zetten ons in om zo veel mogelijk mensen op de fiets te krijgen, maar soms is een vracht-, bestel-, of personenauto het enige alternatief. Denk aan halen of brengen van spullen. Wij hopen dat u zich inzet voor behoud en waar nodig uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op Lage Weide.</u> 2. Geef de vrachtwagenchauffeurs een douche en toilet	In het mobiliteitsplan zetten we in op diverse maatregelen. Een daarvan is in overleg met werkgever kritisch kijken naar het verminderen van mobiliteit, minder gebruik van de auto en daar het parkeren eventueel op aanpassen. Dit zal naar verwachting voor kantoren anders uitpakken dan voor logistieke bedrijven. Parkeren voor bedrijfsvervoermiddelen is een ander vraagstuk. In de gesprekken met werkgevers die wij in het mobiliteitsplan aankondigen kunnen deze vraagstukken een plek krijgen. In het mobiliteitsplan nemen wij niet dergelijke concrete maatregelen op. Wellicht kunt u deze wens in lopende contacten nader toelichten.

	Een gastvrij welkom is het minste wat Utrecht de hardwerkende chauffeurs kan bieden. Lage Weide is de enige plek in Utrecht waar vrachtwagens langer mogen parkeren en overnachten, als het verbod in het Werkspoorkwartier wordt doorgevoerd. Toch zijn er geen voorzieningen. Dit vinden wij mensonwaardig voor de chauffeurs en het ondermijnt het veiligheidsgevoel van personeel en bezoekers, waardoor mensen de fiets mijden. Wij pleiten daarom voor een beveiligde truckparking met sanitaire voorzieningen voor chauffeurs. Om de chauffeurs een hart onder de riem te steken hebben we kerstpakketten uitgedeeld. 3. Denk bij de fietsverbindingen niet alleen aan fietsers Door de groei van online aankopen, groeit ook het aantal pakketjes dat vanaf Lage Weide in de stad bezorgd wordt. Gelukkig gaat een steeds groter deel daarvan per elektrische bakfiets. Zorg dat de fietspaden breed genoeg zijn voor deze logge bakbeesten, ook in combinatie met scooters en fietsen. Dit maakt verbetering van de Demkabrug en de komst van een extra brug alleen nog maar urgenter! Tot slot wensen wij u veel succes met de verwezenlijking van uw ambities. Wij steunen u in uw ambities. Lage Weide wil als “schone motor” graag bijdragen aan een leefbaar en bereikbaar Utrecht.	In de fietskaart zijn meerdere nieuwe verbindingen met Lage Weide opgenomen. Dat deze nieuwe verbindingen en aansluitende routes geschikt moeten zijn voor logistieke fietsen, lijkt ons logisch. Dank u wel!

Bijlage

Bijlagen bij inspraakreactie 12

Stichting Binnenstad030

Overhandigen
De Gemeente Utrecht

de wethouder Mobiliteit, Energie en Groen Mevrouw L. van Hooijdonk

Utrecht 1 februari 2021

Geachte mevrouw,

Betreft: **Inspraak Mobiliteitsplan**

Met genoegen bieden wij u onze Zienswijze en Aanvullende Zienswijze aan met betrekking tot het mobiliteitsplan dat onder uw leiding ambtelijk voorbereid is en tot en met vandaag voor inspraak ter visie ligt. Daarnaast ontvangt u, zoals afgesproken met het projectbureau, alle door ons ontvangen ondersteunende zienswijzen en een daarbij horende print van de **Excel lijst** daarvan. Die laatste lijst is inmiddels elektronisch aan het projectteam ter beschikking gesteld.

De actiegroep van Binnenstad030 zet zich in voor de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad. Zij heeft het op zich genomen om de participatie van die bewoners bij de vorming van het Mobiliteitsplan vorm te geven. Zeker nu voor de binnenstad een formeel overlegplatform ontbreekt zijn wij er trots op dat wij bijna 500 bewoners (waaronder tientallen ondernemers) bereid hebben gevonden de moeite te nemen om zich te verdiepen in wat het mobiliteitsplan voor hen kan betekenen en zich uit te spreken over datgene wat wij in onze Zienswijze naar voren hebben gebracht. Zij deden dat door ondertekening van een zienswijze die verwijst naar onze Zienswijze. De Aanvullende Zienswijze is pas tot stand gekomen na het ter visie leggen van het plan Zuidpoort. Het is een aanvullende reactie op het Mobiliteitsplan naar aanleiding van het inzicht dat het plan Zuidpoort ons heeft gegeven over de reikwijdte en strekking van de voorstellen in het Mobiliteitsplan.

Vanaf afgelopen dinsdagavond hebben wij per e-mail - in het kader van de bevestiging van de ontvangst van de Zienswijze – de Aanvullende Zienswijze voorgelegd aan iedere inzender die een (geldig) emailadres had (13 hadden dat niet en voor enkele late inzenders ontbrak de tijd). De tekst waarmee dit werd voorgelegd vindt U in een **bijlage** hierbij. Niet minder dan 40% van die inzenders die wij konden bereiken heeft nog de tijd en gelegenheid gevonden de Aanvullende Zienswijze te beoordelen en te reageren. Er komen vandaag nog steeds reacties binnen. Tot nu toe heeft één inzender aanleiding gezien niet met ‘Ja’ te reageren (dus met een ‘nee’) en één met een gedeeltelijk ‘ja’. Veel inzenders reageerden met meer dan een simpel ja. Wij vermoeden dat ook veel van onze ontvangstbevestigingen in de spam-box terecht gekomen zijn omdat ze van een ‘vreemd’ e-mailadres kwamen. Hoe dat ook zij, ook een aantal van ruim 200 positieve reacties in zo korte tijd, geeft aan hoezeer het onderwerp leeft.

Beide zienswijzen benadrukken op het belang van een goed woon- en leefklimaat. De zienswijze doet dat in de inleiding na een uitleg wat het Mobiliteitsplan behelst en de Aanvullende Zienswijze als eerste punt na inleidende opmerkingen over de voorgestelde compartimentering van de binnenstad. Wij vragen u beide zienswijzen vooral te willen lezen als kanttekeningen vanuit onze zorg dat het woon- en leefklimaat van de binnenstads- bewoner (en wie daaromheen woont.) Daarom vragen wij een betere borging daarvan in het

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Stichting Binnenstad030

Mobiliteitsplan dan er tot nu toe uit blijkt. Dat we het in dat kader dus over auto's, laden en lossen, halen en brengen en parkeren moeten hebben doet niet af aan het onze waardering voor de inspanningen van de gemeente om het gemotoriseerd verkeer te beperken en de wijze waarop het Mobiliteitsplan daarvan blijk geeft.

U vindt in de Zienswijze een suggestie om de binnenstad te willen beschouwen als een onderdeel van de stad, waar de vele functies die dat deel van de stad in zich verenigt ertoe nopen meer bijzondere (en van de in het algemeen voorgestelde afwijkende) maatregelen te nemen. Maatregelen ter wille van het creëren van voldoende ruimte en maatregelen ter wille van het behouden en bevorderen van een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en winkeliers. In de aanvullende Zienswijze borduren wij daarop voort.

Wij pleiten er sterk voor dat het Mobiliteitsplan voorziet in de mogelijkheid voor de binnenstad (en delen van haar directe omgeving?) de snelheid nog verder te verlagen dan de genoemde 30km/u. Bereikbaarheid van de voordeur en betere integratie van verkeerssoorten met het oog daarop zijn belangrijker dan snelheid.

U vindt in de Zienswijze daarom ook de suggestie om de binnenstad 'slim' af te sluiten voor alle gemotoriseerd verkeer en om het parkeren meer en eerder (althans in ieder geval duidelijker) te beperken dan uit het Mobiliteitsplan lijkt voort te vloeien. In de Aanvullende Zienswijze hebben wij die suggestie gepromoveerd tot een "in het oog springende optie" en doen wij de oproep om in het Mobiliteitsplan tot uitdrukking te brengen dat van die 'slimme afsluiting' gebruikt gemaakt zal worden om in het oog springende nadelige gevolgen voor centrumbewoners naar een menselijker maat terug te brengen, bereikbaarheid van en vanuit de binnenstad te verbeteren alsmede parkeren eerlijker en naar draagkracht te verdelen.
Een oplossing die erkenning geeft aan het gegeven dat (ook auto)mobiliteit een belangrijke parameter is voor een goed woon- en leefklimaat. Een oplossing ook die de noodzaak opheft van het kwalijke opdelen van wat als een organisch geheel is gegroeid (compartimenteren). Wij denken dat 'slim afsluiten' ook in andere delen van de stad kan helpen de soms zeer nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving weg te nemen of te verzachten. Het vermijden van onwenselijke milieuaspecten pleit daar ook voor.

Wij hopen met onze zienswijzen een positieve bijdrage te hebben kunnen leveren aan het tot stand komen van een Mobiliteitsplan dat goed is en erkenning geeft voor de noodzaak de mens en de menselijke maat een juiste weging te geven in alle belangen die spelen.

Namens Stichting Binnenstad030,

secretaris penningmeester

Wij verzoeken u correspondentie te richten aan

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Beste ondersteuner van onze Zienswijze op het Mobiliteitsplan

Dit is om te bevestigen dat wij uw formulier in goede orde ontvangen hebben. We merken dat het onderwerp erg leeft in de binnenstad en daaromheen. Heel erg bedankt voor uw steun!

Velen van u zullen inmiddels gehoord hebben dat de gemeente ook het project Zuidpoort ter visie heeft gelegd. Het wordt gepresenteerd als de herinrichting van de Tolsteegbarriere/Ledig Erf. Dat is een uitwerking van een deelaspect van het Mobiliteitsplan en behelst (in de voorkeursvariant en 2 andere) een sterke beperking van het autoverkeer op en om het Ledig Erf:

- een ‘knip’ (afsluiting voor doorgaand autoverkeer) op de Vaartserijnbrug verkeersmaatregelen die erop neer komen dat de toegang naar de Catharijnesingel vanuit het zuiden via de Venuslaan wordt geblokkeerd Verkeersmaatregelen die erop neer komen dat de toegang vanaf de Catharijnesingel naar de Venuslaan wordt geblokkeerd.

Toen wij ons afvroegen hoe te reageren op het plan Zuidpoort, kwamen wij tot de conclusie dat het voornaamste probleem zit in het feit dat het plan Zuidpoort niets anders is dan een vrij essentiële hoeksteen in het Mobiliteitsplan (waarin - zoals gebruikelijk - de bewoners er weer bekaaid vanaf komen). In het plan Zuidpoort komt nog beter tot uiting wat het Mobiliteitsplan gaat betekenen voor de binnenstadsbewoners, de ondernemers daar en voor de bewoners van omliggende wijken. Om die reden hebben wij nog wat Flyers laten bijdrukken en die rondgebracht in Hoogh Boulandt (inclusief HC) en de de singels.

Uit het plan Zuidpoort blijkt dat het Mobiliteitsplan nog meer gevolgen zal hebben voor het woon- en leefklimaat en de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers in de binnenstad en daarom heen:

- De binnenstad gaat opgedeeld worden in 5 of misschien wel meer compartimenten. Er komt een oost/west deling en nog meer. Niet duidelijk is hoe, maar wel dat dit alleen maar gebeurt om sluipverkeer in de binnenstad tegen te gaan.
- De noodzaak daartoe is voornamelijk het gevolg van het plan Zuidpoort en het voornemen van de gemeente om de binnenstad niet af te sluiten voor bezoekersverkeer.
- De bereikbaarheid vanuit de binnenstad (en omliggende wijken) van andere delen van de stad (en de algemene voorzieningen daar; denk aan ziekenhuizen) wordt sterk verminderd. De beoogde afsluitingen bij Zuidpoort in combinatie met de compartimentering nopen een bewoner die straks alleen nog via de Catharijnesingel het centrum kan verlaten om de spoedeisende hulp van het Diakonessenziekenhuis te bereiken via de Briljantlaan en ’t Goylaan minstens 10 minuten moeten omrijden (en dan moet er geen voetbalwedstrijd zijn en de stoplichten niet tegen zitten).
- Diezelfde omweg moet je dan maken voor iedere bestemming aan de Oost en Noordoostkant van de stad.
- De west en noordwestkant van de stad zijn voor ieder die in de zuidelijke binnenstad en aan de zuidelijke singels of in Hoogh Boulandt woont ook alleen bereikbaar via Hoograven (’t Goylaan)

Wij hebben nu een Aanvullende Zienswijze ontwikkeld waarin wij wijzen op de nadelige consequenties die via het plan Zuidpoort naar voren zijn gekomen. **Wij vragen daarin dat in het Mobiliteitsplan tot uitdrukking wordt gebracht dat:**

- de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, daaronder begrepen dat van en voor bewoners;
- compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn;
- eventueel toe te passen ‘knippen’ en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.

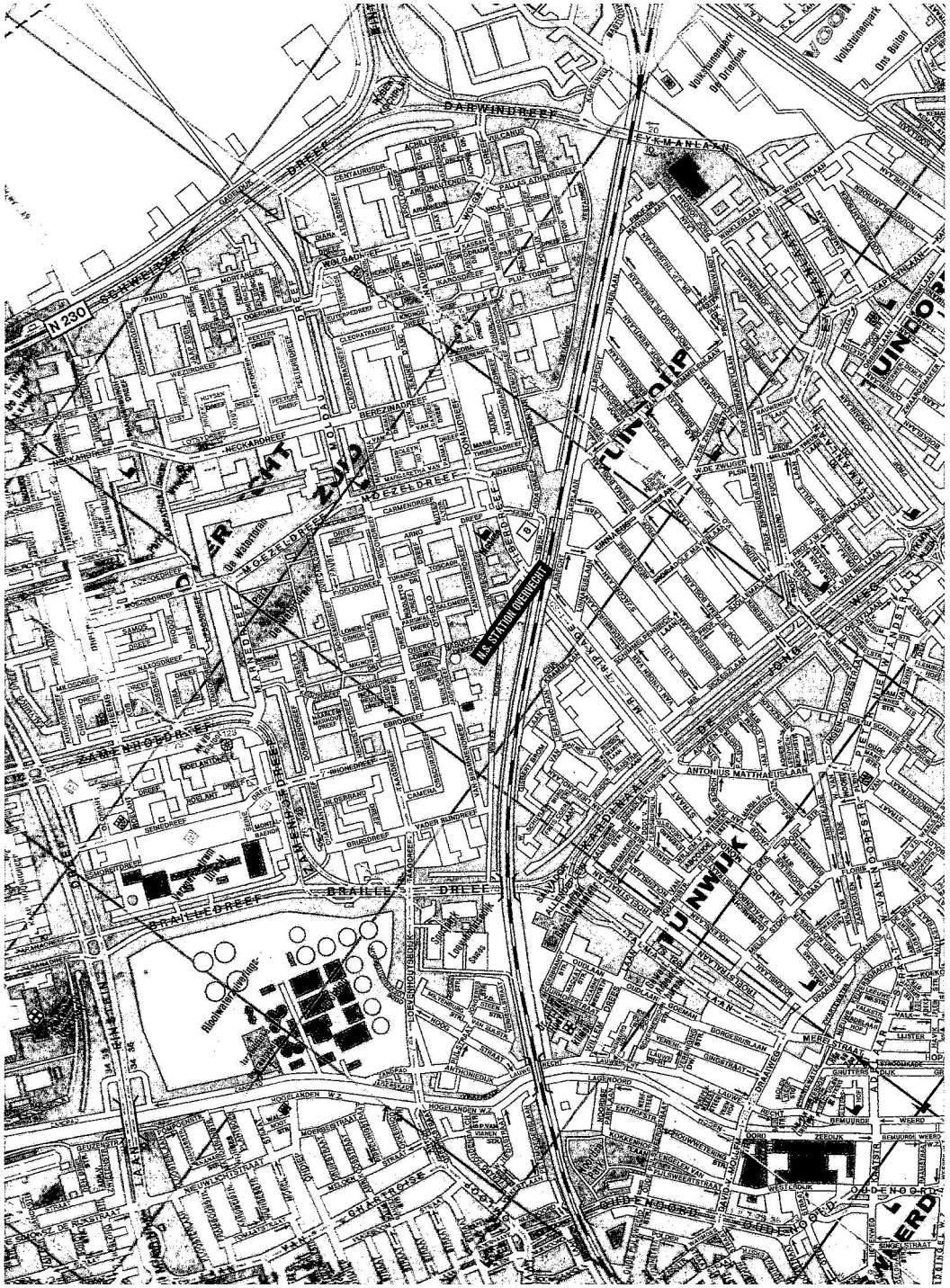
De Aanvullende Zienswijze is te vinden op onze website, maar wij sluiten hem ook bij.

Onze vraag aan u is om aan ons te bevestigen dat u ook de Aanvullende Zienswijze ondersteunt. U KUNT DAT DOEN DOOR VIA DE **REPLY**KNOP OP DEZE EMAIL TE REAGEREN MET SLECHTS DE TEKST: **JA.**

Wij zullen dan de gemeente laten weten welk percentage van de ondersteuners van onze Zienswijze heeft bevestigd dat de Aanvullende Zienswijze ook ondersteund wordt. Dat betekent wel dat als u uw ja wil laten meetellen wij dat **vóór a.s. maandag 1 februari** ontvangen moeten hebben.

Wij houden u op de hoogte van de vervolgstappen.
Met hartelijk dank voor de door u te nemen moeite en vriendelijk groet, Binnenstad030

Bijlage bij inspraakreactie 21



Bijlage bij inspraakreactie 22



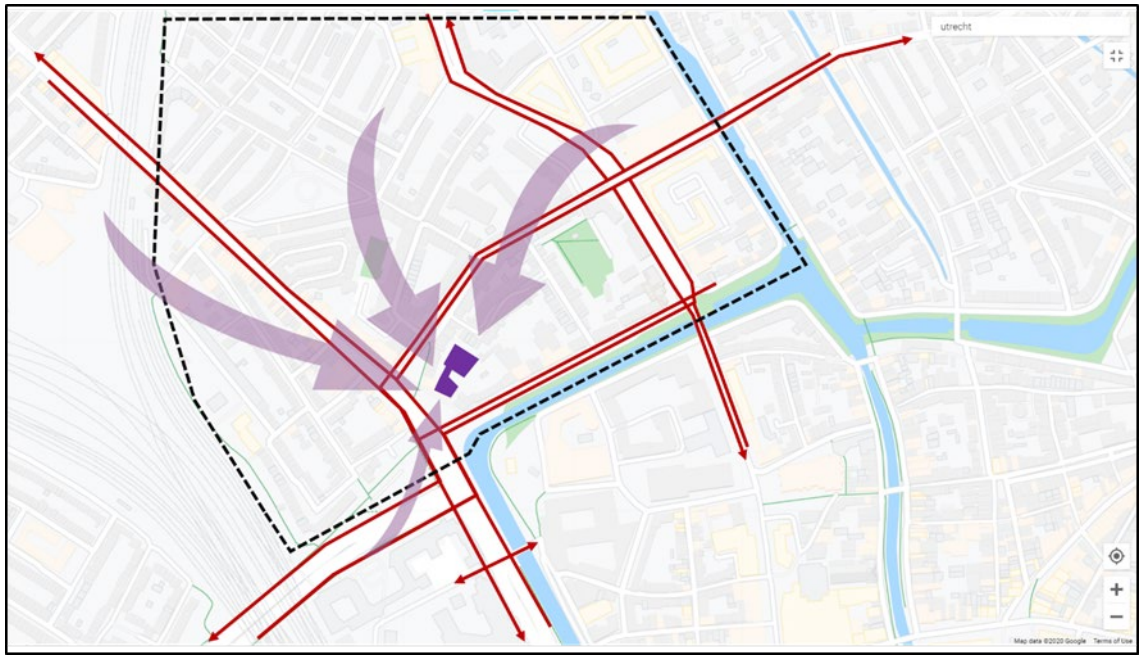
Figuur 12. Beschouwde tracé HOV Oost/West.

Westraven - Lunetten
Vanaf Westraven volgt de HOV-baan de snelweg A12 aan de zuidzijde op maaiveld en steekt daarbij met een beweegbare brug het Merwedekanaal over. Verkeersplein Laagraven en de A12 worden met een drietal korte onderdoorgangen gepasseerd. De HOV-baan vervolgt vervolgens aan de noordzijde van de A12 haar route om bij knooppunt Lunetten met de snelweg mee te buigen parallel aan de A27. Belangrijk is hierbij om de vliesconstructie onder de A27 ongemoeid te laten.

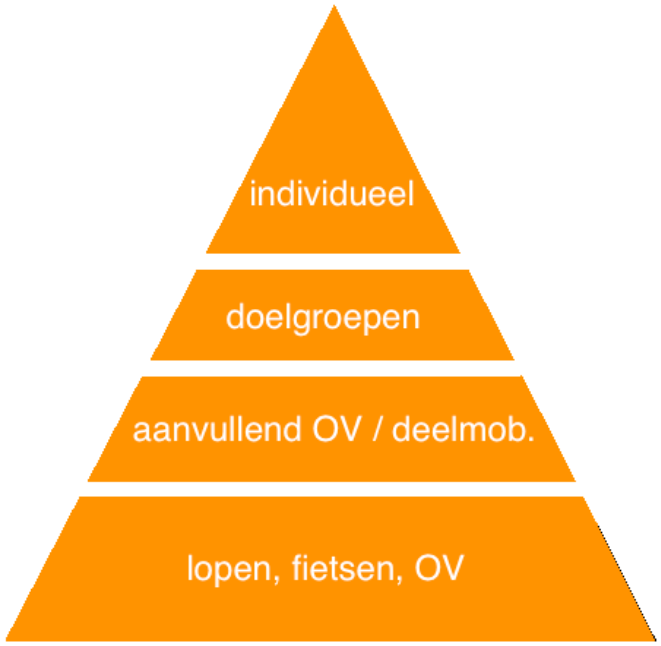
Lunetten - USP
Bij het station kruist de baan de spoorlijnen onderlangs om ten noorden van deze spoorlijnen aan te sluiten op het tracé van de Uithoflijn. Vanwege de beperkte restcapaciteit van dat tracé is het uitgangspunt een ligging parallel aan de trambaan in plaats van gecombineerd gebruik. Bij de passage van de A27 vraagt dit om een herinrichting van de bestaande verkeerssituatie.

Bron: startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned" van 6 november 2019, pagina 34 en 35

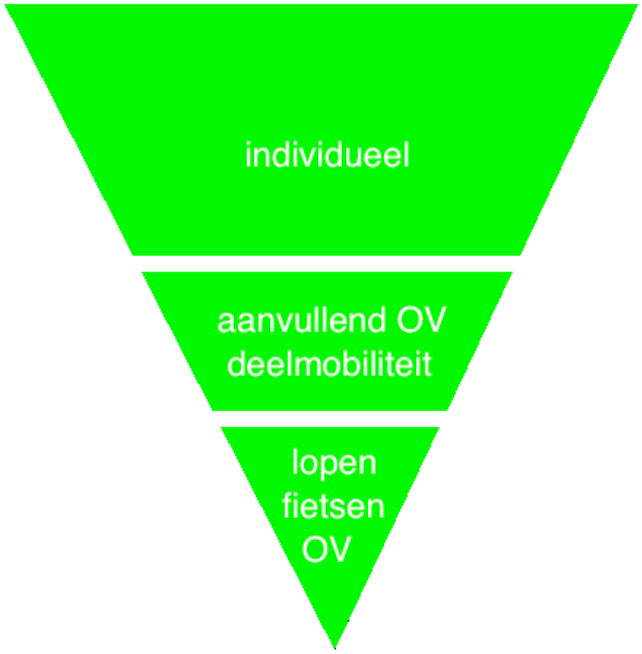
Bijlage bij inspraakreactie 40



Bijlage bij inspraakreactie 43

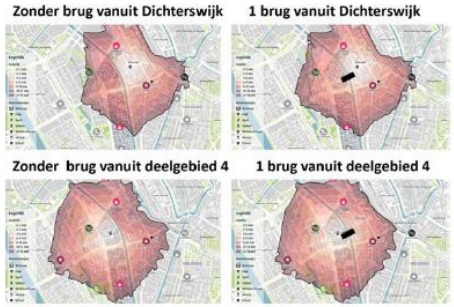


Hiërarchie vervoersmodaliteiten
voor de stad Utrecht,
mobiliteitsvisie 2040



Behoefte vervoersmodaliteiten
voor de stad + daarbuiten,
(oudere) inwoners Utrecht

Bijlage bij inspraakreactie 54



GIS-loopanalyse naar extra brug(gen) in deelgebied 4

Bijlagen bij inspraakreactie 113




Rozendaal
Zorgvliet
Kasteel
Polder Rozendaal
Schaalwijk
Stoepgem
De Horst
Sint Antonie dijk

.







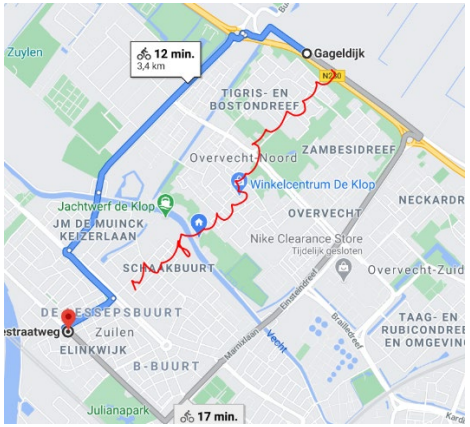


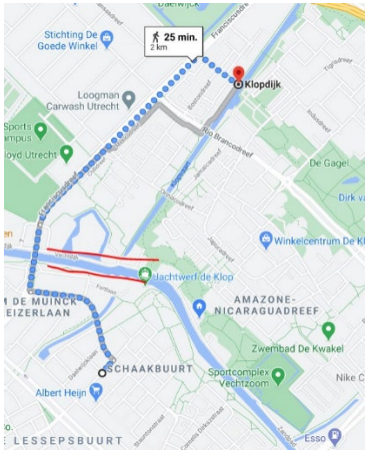




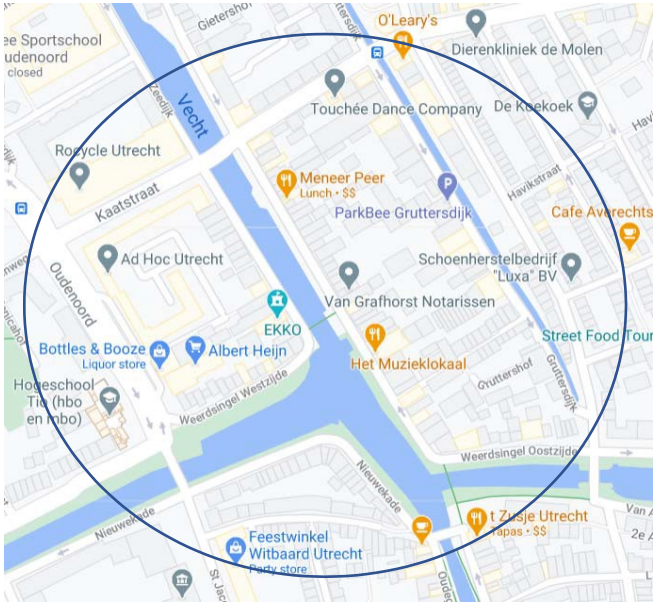


Bijlagen bij inspraakreactie 133





Bijlagen bij inspraakreactie 134

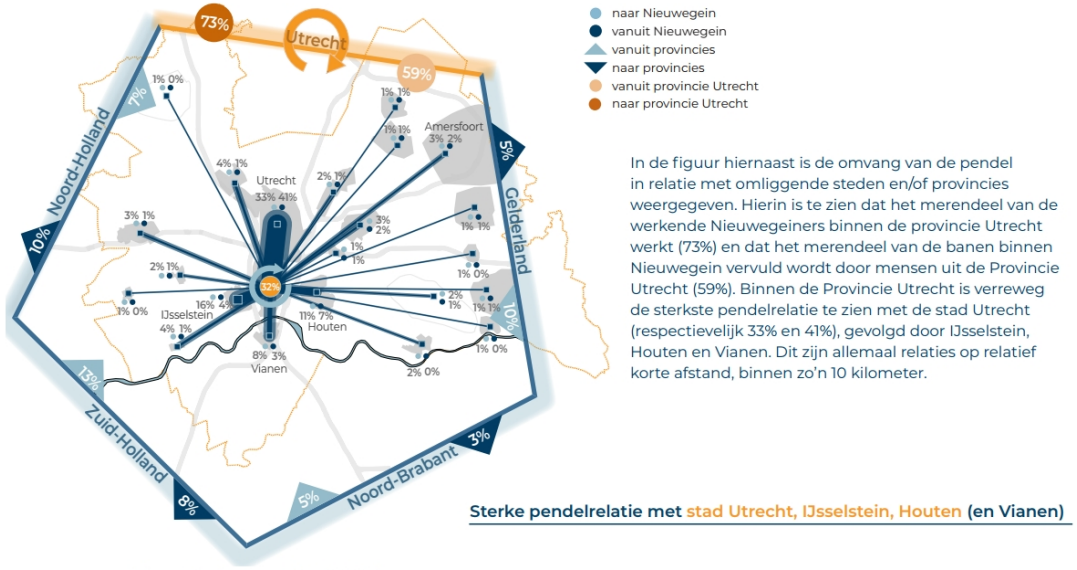








Bijlage bij inspraakreactie 139

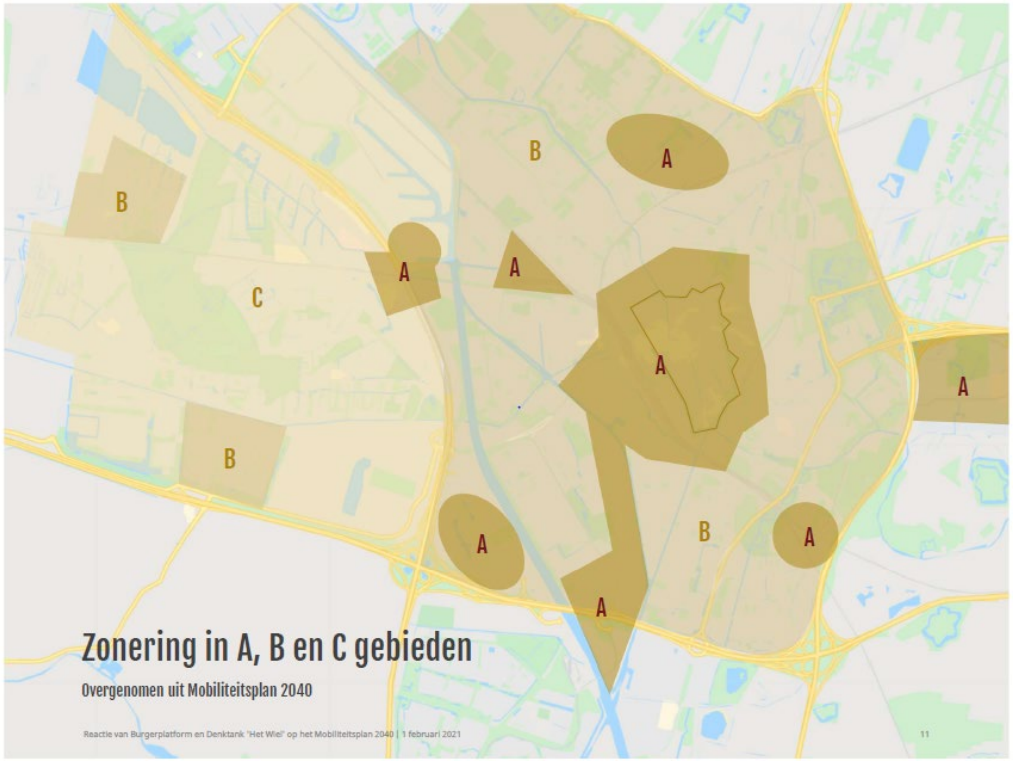


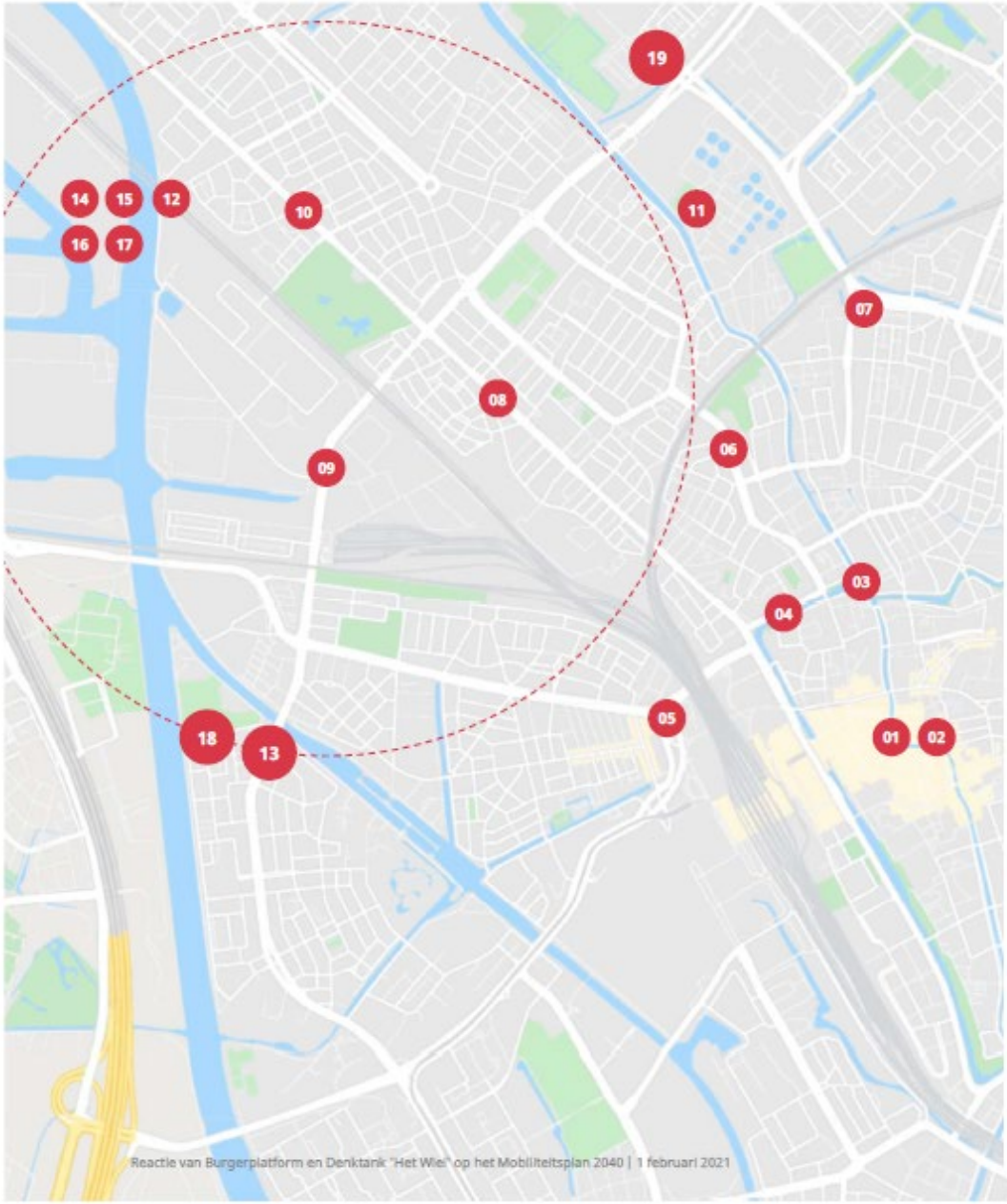
In de figuur hiernaast is de omvang van de pendel in relatie met omliggende steden en/of provincies weergegeven. Hierin is te zien dat het merendeel van de werkende Nieuwegeiners binnen de provincie Utrecht werkt (73%) en dat het merendeel van de banen binnen Nieuwegein vervuld wordt door mensen uit de Provincie Utrecht (59%). Binnen de Provincie Utrecht is verreweg de sterkste pendelrelatie te zien met de stad Utrecht (respectievelijk 33% en 41%), gevolgd door IJsselstein, Houten en Vianen. Dit zijn allemaal relaties op relatief korte afstand, binnen zo'n 10 kilometer.

Sterke pendelrelatie met stad Utrecht, IJsselstein, Houten (en Vianen)

Figuur 5: Regionale pendel (CBS. 2019)

Bijlagen bij inspraakreactie 170





01 | Parkeren in het centrum bij parkeergarages Wijk C + deelgebruik (buurt) bewoners P-garages HC, Vredenburg, Graadt v Roggenweg, Jaarbeursplein. Voor auto en fiets.

02 | Centrum inrichten als woonerf (15 km/u)

03 | Noordelijk Poortgebied ontwikkelen

04 | Doorgaand verkeer weren rond Pijlsweerd. Varianten zoals knips, afslagverboden en/of inrichten fietsstraten tbv route om de Noord afwegen.

05 | Westplein eo: doorgaande auto's en fietsers buitenom + spreiding fietsroutes (ook Graadt v Roggenweg) en afslagen naar Jaarbeursplein/CS > gelijkvloerse kruising

06 | Inrichten Oudenoord-Burg. v. Tuylkade als spaak voor NW (2x1)

07 | Fietstunnel Salvador Allendeplein t.b.v. fietsspaak naar Noord.

08 | Opwaarderen kwaliteit ASW als lokale winkelstraat en inrichting in lijn met integrale visie Het Wiel

09 | Versmallen Cartesiusweg naar standaard verbindingsweg (2x1)

10 | Knip op ASW bij Elinkwijk/winkelstraat samenvoegen 08

11 | Fietsroute in het verlengde Zwanenvechtlaan naar Overvecht.

12 | Opwaarderen fietsroute naar Lage Weide naast Demkaspoorbrug inclusief aanvoerende fietsroutes rondom

13 | Onderzoeken van alle varianten om autoverkeer uit Noordwest beter af te wikkelen naar de A2, inclusief knips, verbeteren tunneldosering A2, of een tunnel onder Amsterdamrijnkanaal. Zie bijlage 3.

14 | Parkeren op afstand

15 | Station op Lage Weide

16 | Haventong Isotopenweg als zakelijk/commercieel centrum. Haventong Mesonweg en Protonweg inrichten als hoogbouw havenwoongebied

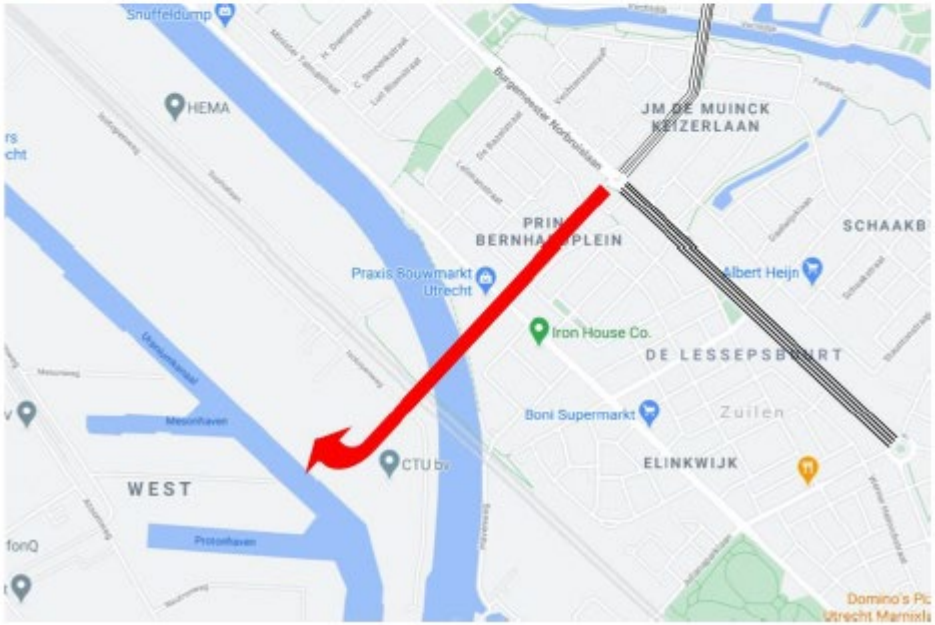
17 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

18 | Doortrekken OV-Wiel van Leidsche Rijn Centrum via Station Lage Weide, Franciscusdreef naar Station Overvecht.

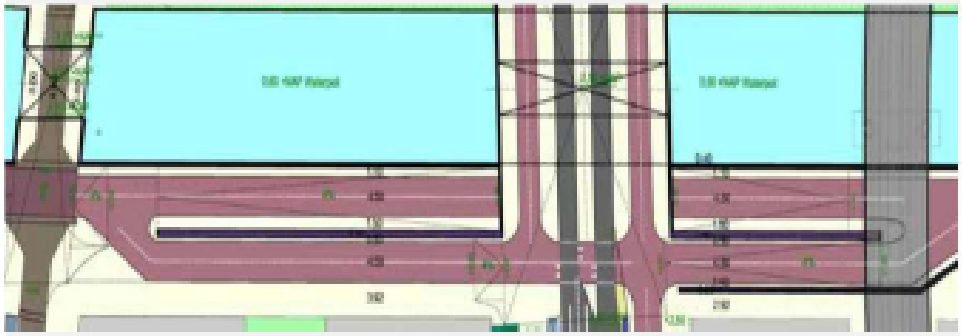
19 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.


N230
N404
Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht-Noord
OVERVEC
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
Zuilen
ONDIEP
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht


Fietsroutes "buitenom" = om noord en om zuid + spreiding fietsroutes naar Utrecht CS


Snuffeldump
HEMA
JM DE MUINCK KEIZERLAAN
SCHAAKB
Praxis Bouwmarkt Utrecht
Albert Heijn
Iron House Co.
DE LESSEPSBUURT
Boni Supermarkt
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
CTU Bv

Oplossing ongelijkvloerse kruising niet overtuigend



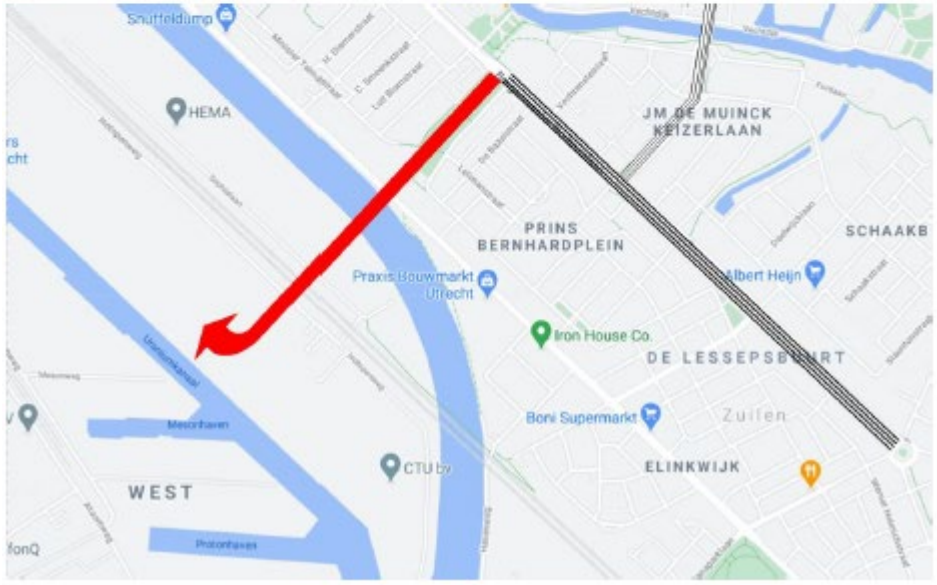
1. *Invoegen van hoog & laag fietsverkeer in 2 richtingen geeft gedoe en maakt bovendien de kruising Damstraat / Leidseweg onveilig*

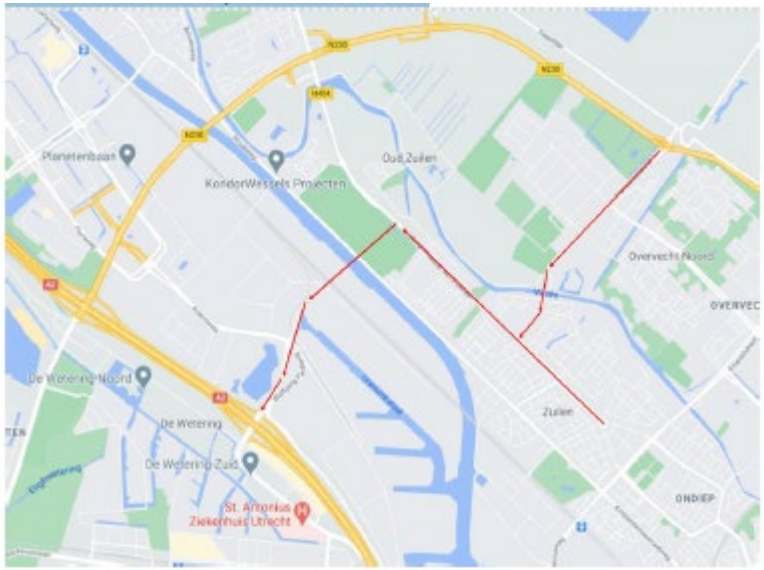
2. *Uit simulaties komt wat je erin stopt; wat **niet** goed is bekeken:*
   - *spreiding routes > óók Graadt v Roggenweg - Croeselaan*
   - *(m)eerdere afslagen vanaf Leidseweg > Graadt v Roggenweg;*
   - *opties: bij Sowetobrug / Muntkade, Koningsbergerst., Damstr.*
   - *effecten van minder auto's*
   - *spits-spreiden en meer thuiswerken*

3. *Opmerkelijk: overal 2-richtingen fietspaden aan 2 zijden van de weg behalve op het drukste stuk naar Jaarbeursplein / CS?!*

4. *Teveel fietsers naar centrum geeft problemen in Sijpesteijntunnel en verder*

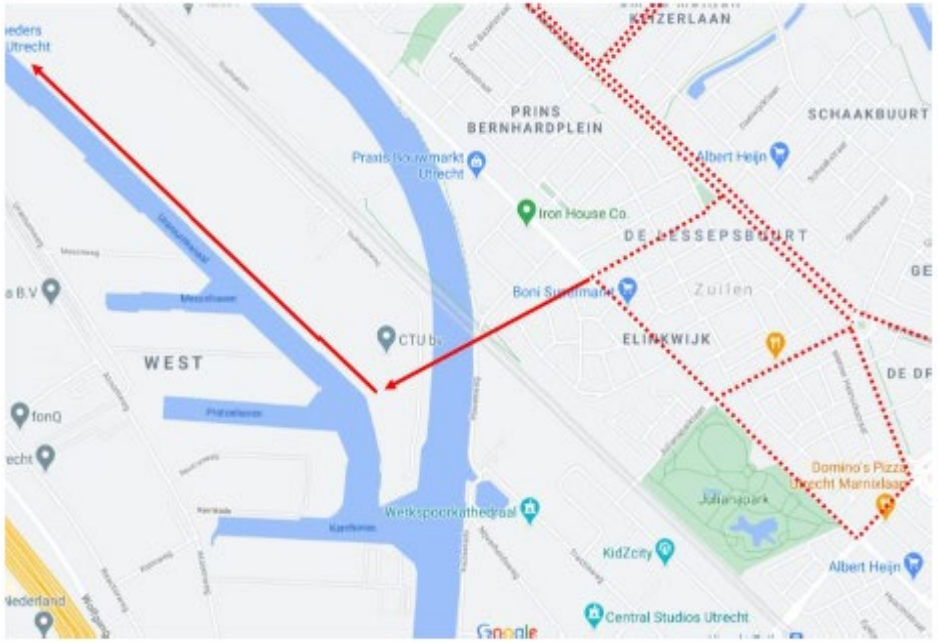




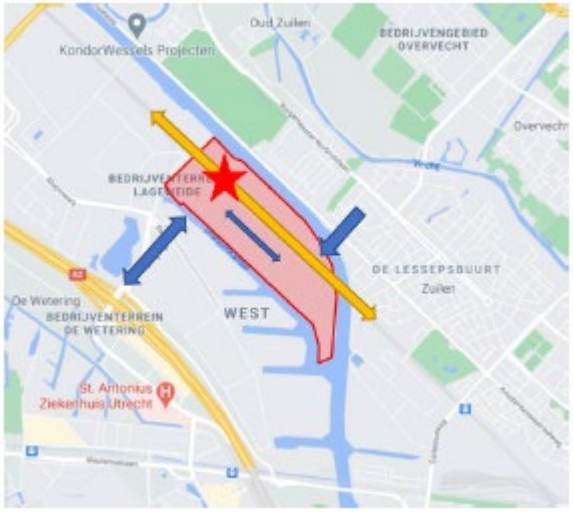

Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht Noord
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht
Zuilen
ONDIEP


Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht Noord
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht
Zuilen
ONDIEP


OP BUUREN
Oud Zuilen
Sportpark Overvecht Noord
KondorWessels Projecten
Voetbal Vereniging Maarssen
ZUILEN-NOORD
ELINKWIJK
BEDRIJVENTERREIN LAGEWEIDE
HEMA
PRINS BERNHARDPLEIN


KEIZERLAAN
PRINS BERNHARDPLEIN
SCHAAKBUURT
Albert Heijn
Iron House Co.
Boni Supermarkt
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
CTU b.v.
fonQ
Domino's Pizza Utrecht Marnixlaan
Julianapark
Werkspoorkathedraal
KidZcity
Albert Heijn
Central Studios Utrecht
Google

	Rotonde Franciscusdreef	Heukelompark	Honden- en volleybalclub	Lessepstraat
Kosten tunnel	-/-	+/-	+	++
Uitkopen bedrijven	-	-	+	-/-
Maatvoering aanvoerroutes	+	+	+	-
Aanjager van gebiedsontwikkeling	+	+	-	+



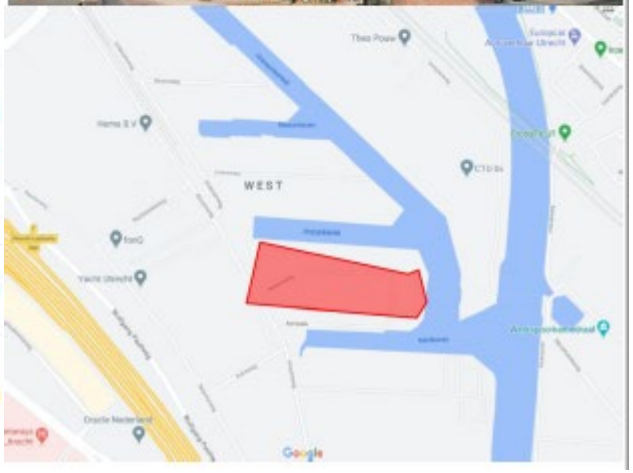









ZUIDEN-NOORD
ELINKWIJK
De Parel van Zuilen
JM DE MUINCK KEIZERLAAN
BEDRIJVENTERREIN LAGEWEIDE
PRINS BERNHARDPLEIN
Albert Heijn
Irish House Co
DE LESSEPSBUR
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
Google


WEST
Google








= Plangebied Lageweide
= Zuidas



Tabel 3.1 Aantal duizend m² bvo in de flanken (3 steekjaren)

	2011	2020	2027
Voorzieningen	861	969	995
Kantoren	728	998	1.095
Wonen	125	395	605
Totaal	**1.714**	**2.362**	**2.695**

Bijlage bij inspraakreactie 171

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
15	Toepassing Regenboog zebrapad	**Opmerking;** Een regenboogzebra heeft geen wettelijke status en kan tussen verkeersdeelnemers verwarring scheppen. Voor onze achterban moet een zebrapad goed zichtbaar zijn. De kleurstelling die bij de regenboogzebra op Vredenburg is toegepast, is niet of nauwelijks zichtbaar en daardoor zeer verwarrend. Wanneer kleuren worden gekozen moeten deze voldoende contrast hebben met de achtergrond (minimaal 60 punten op het ACC-systeem van Sikkens/Akso Nobel).
32	3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid 3. Meer ruimte voor de voetganger	Voorstel om de doelen in een andere volgorde te plaatsen. Meer ruimte voor de voetganger heeft niet te maken met toegankelijkheid en oversteekbaarheid. Bij de nieuwe bestratingen is er op de trottoirs alleen meer ruimte voor de voetganger wanneer er geen geparkeerde auto's op staan. Tegelijk zien we overal obstakels die de vereiste doorgang versperren. Meer ruimte is een kwaliteit maar staat los van de toegankelijkheid. Toegankelijkheid is een keten waar de zwakste schakels maatgevend zijn. **Voorstel om de volgorde te wijzigen;** 1. Meer verblijfskwaliteit en betere leefbaarheid met meer ruimte voor de voetganger. 3. Betere toegankelijkheid en doorgankelijkheid van voetpaden en een betere oversteekbaarheid van fietspaden en rijbanen.

36	Pag 36 Wiel met spaken	Veel buslijnen hebben een begin en een eindhalte. Dit maakt dat veel reizigers via Utrecht CS reizen. Lijn 3 rijdt bestaat uit een combinatie van 2 oude lijnen (naar Zuilen en naar Overvecht). Een cirkel die 2 wijken verbindt zodat veel reizigers ook omgekeerd kunnen reizen en het onoverzichtelijke Utrecht CS niet hoeven te passeren. **Advies;** Koppel de spaken en koppen daarmee meerdere lijnen en verbind op deze wijze meerdere wijken.

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
38	In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder ……. zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.	Het verminderen verkeerslichten wordt beargumenteerd vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling van auto's en fietsers. Verkeerslichten maken dat 'kwetsbare 'voetgangers veilig kunnen oversteken. Deze laatste groep verliest een gereguleerde veilige oversteek. Neem ook het belang van veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers op. **Aanvullen met;** 'en veilig'
		Aanvullen met; Graag ook een foto toevoegen van overstekende kwetsbare voetgangers bij voorkeur kleine kinderen leeftijd 5/6/7/8 jaar
41	Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen …. tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn.	**Aanvullen met;** 'ook voor ouderen en mensen met beperkingen'.
41	Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn	**Opmerking;** Verleiden heeft maar deels te maken dat alle onderdelen voor een reis op orde zijn. Verleiden heeft ook met kwaliteit en comfort te maken. **Aanvullen met;** Bij ontwikkelingen streven wij naar een hoge kwaliteit en comfort die verder gaat dan de standaard richtlijnen die dikwijls de grens van het toelaatbare aangeven.

42	Slim parkeren (hoofdstuk 7) …. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren……	P&R sciencepark heeft meerdere algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGP), maar liften naar de uitgang zijn vanaf deze AGP's onbereikbaar voor rolstoelen rollatorgebruikers door hoge drempels voor de liften ook de betaalautomaten zo vormgeven dat automobilisten vanuit hun rolstoel de apparatuur niet kunnen bedienen. De ontwerpcultuur is van oudsher conservatief, men past aan in plaats dat men inclusief denkt. Het is belangrijk dat 'Design for all' als kader in dit Mobiliteitsplan wordt benoemd. Daarmee voorkomt men 'on' toegankelijkheid en extra kosten voor dure aanpassingen. **Aanvullen met;** De P+R-locaties en alle voorzieningen op deze locaties zullen voldoen aan 'Design for all' en voor iedereen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn.
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
42	Slim sturen (hoofdstuk 8 Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.	**Extra aandacht nodig voor;** Mensen die op locaties moeten zijn waar de gemeente met behulp van slim sturen juist andere niet wil hebben, moeten niet de dupe worden van slim sturen. Denk aan dementerendeouderen die met doelgroepenvervoer naar een dagbesteding in een andere wijk worden vervoerden individuele gehandicapten met een eigen auto.Zij mogen niet gedupeerd worden door een groot aantal obstakels in de vorm van doceerlichten.
43	Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.	**Extra aandacht nodig voor;** De rijksoverheid heeft het voor gehandicapten vastgesteld, maar de ontwerpcultuur is bijzonder conservatief en werkt op basis van achteraf inpassen. **Aanvullen met;** De gemeente Utrecht draagt zorg voor de toepassing van het VN-verdrag, zodat de samenhang van plannen niet op voorhand mensen met beperkingen, ouderen, kinderen enz buitensluit.

50	De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.	Landelijk is vastgesteld dat het OV toegankelijk moet zijn voor iedereen. Als nieuwe er nieuwe mobiliteitsvoorzieningen worden gecreëerd als alternatief voor het bestaande OV dan dienen deze toegankelijk te zijn voor iedereen. Het mag niet zo zijn dat een deel van de reizigers op voorhand wordt buitengesloten. **Aanvullen met;** Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen zal het VN-verdrag zijn.	
51	• De openbare ruimte is goed toegankelijk, ookvoor mindervaliden.	Tekst 'mindervalide' kan niet ! **Tekst vervangen door;** Mensen met beperkingen	
	• De openbare ruimte is goed toegankelijk, ookvoor mindervaliden.	'Openbare ruimte is goed toegankelijk' is te abstract geformuleerd. Het gaat erom dat mensen niet worden buitengesloten en deel kunnen nemen aan het openbare leven. Ommetjes, spelen, genieten van omgeving spelen daarin een belangrijke rol en moeten zelfs 'vanzelfsprekend' toegankelijk zijn. In een groot aantal parken in Utrecht zijn geen ommetjes mogelijk door ontoegankelijke paden. **Tekst vervangen door;** De openbare ruimte is goed bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor mensen met beperkingen'	

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	• Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m ……. voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.	Helemaal eens met deze tekst, deze tekst is richting gevend. Verbindingen moeten voor de voetgangers en fietsers logisch zijn. Denk bijvoorbeeld aan een gangetje/voetpad tussen twee rijen eengezinswoningen naar een basisschool of een logische oversteek bij een winkelcentrum. Ik heb diverse voorbeelden waar de ontwerpers deze logische routes bewust en onbewust over het hoofd hebben gezien. Oversteken die een paar jaar later door aanvragen van bewoners alsnog zijn aangebracht. **Aanvullen met;** 'logische'	
	• Voordeuren van woningen voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.	Voorzieningen is een wat onduidelijk begrip. **Vervangen door;** winkels, horeca en overige	
	• Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers-en fietsontsluiting.	Helemaal eens met deze tekst. In de nieuwe wijken kunnen bijna alle gebouwen op deze manier worden ontsloten. In wijken die voor 1950 zijn gebouwd is dat lastiger. In het centrum kan slechts een beperkt aantal gebouwen door opstraten worden ontsloten. De verschillende toegangen verschillen zo sterk in hoogte dat de kans bestaat dat er overal verschillende en lelijke oplossingen komen. Wij zouden voor het monumentale centrum graag een standaard oplossing zien. Denk aan natuurstenen oploopdorpels in verschillende maten. In andere steden zijn fraaie oplossingen. **Aanvullen met;** Voor de binnenstad zoekt de gemeente naar standaard oplossingen die passen in het monumentale karakter van de stad.	

52	Openbaar vervoer • Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan ophaltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.	Ook graag een inzet op toegankelijk maken (op verzoek van individuen) van looproutes naar OV haltes (mede om het gebruik van de regiotaxi te ontlasten). **Aanvullen met;** In overleg en op verzoek van bewoners zal de gemeente zich inzetten om knelpunten in looproutes naar OV haltes te slechten.	
	• OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alledoelgroepen	Graag de doelgroepen meer specificeren. Het OV richt zich nu op rolstoelgebruikers en mensen met een visuele beperking. Er is weinig of geen aandacht voor passagiers met een rollator, korte en lange mensen en andere doelgroepen. Met name bij de concessie gevers. **Aanvullen met;** waaronder passagiers met een rollator, korte en lange mensen en andere doelgroepen	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	• De (OV- of. weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.	De oplossingen voor mensen met beperkingen in het OV, die door de concessiegever en houder voor mensen met beperkingen worden aangebracht, zijn vrijwel nooit gebaseerd op het verkorten van de halteringstijd. Daardoor wordt bij vrijwel alle oplossingen de doorstroming zeer negatief beïnvloed. Wij zouden graag zien dat er iets over het functioneren van oplossingen in dit document staat, zodat er niet alleen over goedkope aanpassingen wordt nagedacht, maar dat er over slimme oplossingen wordt nagedacht. **Aanvullen met;** Om stremmingen door onhandige inrichting te voorkomen zal ‘Design for all’ een belangrijke rol spelen.	
52	Parkeren en mobiliteitsmanagement • Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).	**Opmerking;** Op dit moment ontbreekt in MaaS informatie voor mensen met beperkingen. **Aanvullen met;** Alle informatiekanalen waar de gemeente Utrecht bij betrokken is, zoals MaaS informatie voldoen aan het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ .	

59	Deelmobiliteit …. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, …… de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.	Bij deelmobiliteit moet meer rekening worden gehouden met vergrijzing en mensen met beperkingen. Ouderen wonen langer thuis en zullen steeds vaker gebruik maken van deelmobiliteiten. In het kader van het VN-verdrag gehandicapten en het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' moet ook bij deelmobiliteit aandacht worden geschonken aan toegankelijkheid. **Aanvullen met;** 'de fysieke toegankelijkheid'	
64	Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten).	'Minder validen' is een foute term ! De opsomming begint met een groepsnaam en in de opsomming volgt nogmaals een groepsnaam. Dit is dubbel en niet correct. **Wijzigen in;** waaronder mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen, mensen met een visuele beperking, enz.	
	Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter.	Voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van ……. 50 tot 100 meter.	Kwa Nederlands kan men lezen dat de minimale maaswijdte 50 m is. Dat is natuurlijk niet het geval. De gemeente streeft naar een maximale maaswijdte. **Aanvullen met;** 'maximaal'	

		Deze foto geeft iets anders weer dan de tekst. Hier staat een fiets fout geparkeerd tegen de gevel en verspert de doorgang. De geparkeerde fietsen langs de weg staan juist. De toeschouwer krijgt hier de indruk dat het om de geparkeerde fiets tegen de gevel gaat. **Wijziging;** Vervang deze foto.	
67	- Solgu “Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige …… en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B	De tekst ‘bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden’ komt letterlijk uit ‘Voetpaden voor iedereen’ de richtlijn waar het HOR op gebaseerd is. In 1.4 van deze brochure staat dat al deze voetpaden toegankelijk moeten zijn. Omdat de zin apart als citaat wordt vermeld is deze niet compleet. **Aanvullen met;** ‘toegankelijke’	
	• Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum	Er is een beweging dat supermarkten groot worden en buiten of naast wijken liggen. **Wijzigen in;** ‘ winkelcentra’	
	• Routes rondom verzorgingshuizen	Het gaat niet alleen om verzorgingshuizen. Het gaat om zones met een hoger percentage zorgwoningen, ouderen die thuis wonen, bijzondere woonvormen, gezondheidsvoorzieningen enz. vaak aangeduid met ‘woonservicezones’. Wij zouden graag zien dat dit begrip weer wordt gebruikt. **Wijzigen in;** ‘woonservicezones (denk aan zorgwoningen, ouderen die thuiswonen, bijzondere woonvormen, gezondheidsvoorzieningen enz.)’	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	

	• Groen in de wijk en verbindingen naar parkenen groengebieden (i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma)	Het is belangrijk dat voorwaarden op het gebied van toegankelijkheid en bruikbaarheid in richtlijnen en handboeken die ten grondslag liggen aan het Meerjaren Groenprogramma goed zijn opgenomen. Op dit moment staat het beleid voor vergroening haaks op het beleid van meer ruimte voor de voetganger. Boomspiegels worden verbreed, waardoor de doorgang voor voetganger smaller wordt. Vervolgens worden er struikjes gepland die niet of nauwelijks worden onderhouden en vrij snel paden overgroeien en de doorgang blokkeren. Ruimte voor groen is heel zinvol en goed voor de leefbaarheid van wijken, maar aan het groen moeten eisen wordengesteld en groen vraagt regelmatig onderhoud. **Aanvullen met;** In de richtlijnen en handboeken die ten grondslag liggen aan het Meerjaren Groenprogramma zullen criteria voor de toegankelijkheid worden opgenomen conform het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.	
	Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten	Attractiepunten is een ongelukkig gekozen term, omdat deze term voor iedereen een andere betekenis kan hebben. Het gaat om voorzieningen met een cultureel maatschappelijke betekenis. **Wijzigen in;** 'voorzieningen met een cultureel of maatschappelijke'	
	Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad.	Eerder hebben wij gepleit voor het gebruik van de term 'woonservice zones'. Deze zones omvatten een aantal locaties uit de opsomming. **Wijzigen in;** 'om woonservice zones, OV knooppunten, scholen en parken in de hele stad.'	
	De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij).	De richtlijn 'Voetpaden voor iedereen' hanteert het begrip looproutes. Om spraakverwarring te voorkomen is het beter om deze term te gebruiken. **Wijzigen in;** 'looproutes'	

	De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hunbestemmingen kunnen bereiken.	Deze looproutes dienen een hogere mate van toegankelijkheid te hebben dan de standaard kwaliteit. **Wijzigen in;** Dat wil zeggen dat de voetganger zoveel mogelijk voorrang krijgt op verkeer door middel van doorgaande voetpaden. Hoogteverschillen zoals opritten en drempels worden zoveel mogelijk vermeden.	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
68	Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.	Uitgangspunt voor verblijfsruimte is dat iedereen er van kan genieten en gebruik van kan maken. **Aanvullen met;** Bij alle ontwerpen is ‘Design for all’ het uitgangspunt.	
68	Ruimte voor recreatief lopen en sporten Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad. Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben ……..	In de nieuwe wijken zijn nauwelijks toegankelijke ommetjes, terwijl mensen met beperkingen, ouderen, ouders met kinderwagens volledig afhankelijk zijn van de ommetjes in de wijk. Daarom is het dubbel van belang dat hier de toegankelijkheid van ommetjes wordt genoemd. **Aanvullen met;** ‘ook geschikt voor mensen met beperkingen’	

76	Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.	In een plan tot 2040 neem ik aan dat hier 'Zoals bijvoorbeeld de Voorstraat' moet staan **Wijzigen in;** 'Zoals bijvoorbeeld de Voorstraat'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
78	Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie….. De opgaven zijn als volgt samen te vatten: • ……..	In de opsomming ontbreekt dat elk knooppunt ook bereikbare, toegankelijke en bruikbare fietsstallingen heeft voor mensen met beperkingen (gelijkvloers of met lift bereikbaar). Daaronder vallen gewone fietsen, bijzondere fietsen (driewielers, tandems, bakkinderfietsen enz), maar ook handbikes en ouderen met elektrische fietsen. Het OV dient vanaf alle toegangen en parkeerplaatsen gelijkvloers of met liften bereikbaar te zijn **Aanvullen met;** Elk knooppunt wordt voorzien van fietsstallingen die ook bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met beperkingen.	
87	Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels.	Comfortabel voor alle gebruikers! **Aanvullen met;** Op alle OV-knooppunten zal het principe 'Design for all' van toepassing zijn.	

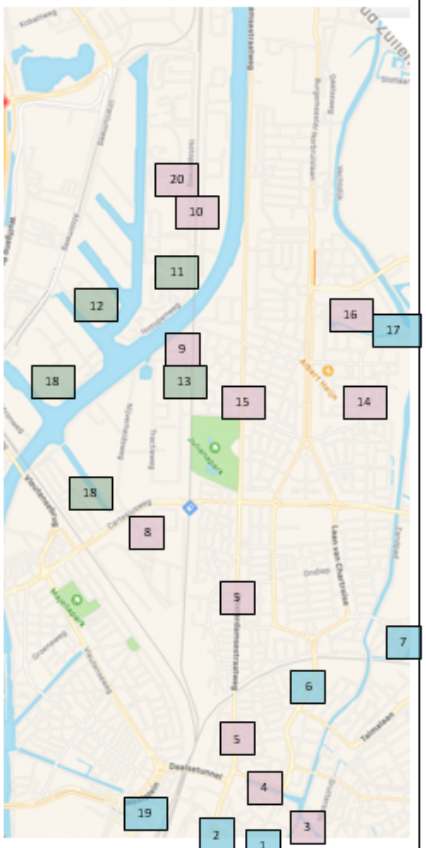
92	Vervoer voor iedereen We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is ….. (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal).	Helemaal eens met deze tekst. Door het strekken van lijnen, door bezuinigingen en ook door nieuwe behoeften ontstaan nieuwe initiatieven als aanvulling of vervanging van het OV. De overheid heeft vastgesteld dat het OV toegankelijk moet zijn. Initiatieven voor nieuwe vervoersvormen die de gaten vullen waar het OV weg valt of die het OV niet kan vervullen, dienen voor iedereen geschikt te zijn. Dit geldt zeker voor projecten waar de gemeente een rol in speelt. **Aanvullen met;** 'Ook alternatieve vormen van OV zoals buurtbussen en nieuwe vervoersinitiatieven.'	
94	Tekst in afbeelding piramide regiotaxi (OV) ….. , buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen	In de afbeelding van de piramide wordt de regiotaxi (OV) als mogelijke oplossing genoemd voor 'Aanvullend vervoer deelmobiliteit'. De provincie is deze mogelijkheid nu aan het afbouwen. **Aanvullen met;** '?'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen.	In de afbeelding wordt enkele keren de regiotaxi als oplossing voor mensen met beperkingen genoemd. De regiotaxi is waarschijnlijk geen oplossing voor het zelfstandig reizen. Daarnaast willen wij zoveel mogelijk mensen met beperkingen verleiden om in plaats van de regiotaxi, gebruik te maken van de reguliere vervoersvoorzieningen. Dan moeten alle andere vormen van vervoer een hoge mate van toegankelijkheid en comfort hebben. Denk aan taxi's deelauto's buurtbussen en zelfs deelfietsen. Voor het mobiliteitsplan 2040 zou dit de visie moeten zijn. De regiotaxi kan gezien worden als een sluitstuk. Wij begrijpen niet dat zelf de provincie bij het flex-vervoer ontoegankelijk materieel inzet en verwijst naar de Regiotaxi. **Aanvullen met;** Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.	

95	Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen.	In London rijden rolstoeltoegankelijke taxi's. In dit mobiliteitsplan zouden wij graag zien dat de gemeente streeft naar inclusieviteit en naar een stad waar meerdere gewone taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London. Daarmee tackelen we ook een deel van de kostbare Regiotaxi…. **Aanvullen met;** De gemeente Utrecht streeft naar een inclusieve stad, waar onder andere taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London.	
101	• Goed '….' oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers	(zie ook 64) Bij de oversteekbaarheid voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
104	Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein.	In de toekomst zullen alle of vrijwel alle automobilisten met gehandicaptenparkeerkaarten en aangepaste auto's afhankelijk zijn van deze laadpalen. Omdat er sprake is van een algemene voorziening en alle gebruikers afhankelijk zijn van toevallig beschikbare laadpalen, moeten dus ook alle laadpalen toegankelijk zijn. Mensen met beperkingen mogen niet worden buitengesloten van elektrisch rijden. **Aanvullen met;** Alle openbare laadplekken dienen voor iedere personenauto elk personenbusjes bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar te zijn. Alle parkeerplaatsen met laadpaal zullen geschikt worden gemaakt voor rolstoelgebruikers.	

107	Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren.	Het kan niet vaak genoeg in dit plan worden genoemd dat we zoveel mogelijk mensen willen verleiden om van deze systemen gebruik te maken. Met de nadruk op 'iedereen'! **Aanvullen met;** Bij deze multimodale reis zorgen wij dat de verschillende vervoersystemen een hoge mate van toegankelijkheid en comfort hebben voor iedereen.
110	Het vormgeven van P+R locaties ……Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel ……. mogelijk te laten zijn en ommet voorzieningen de overstap te compenseren.	Bij de vormgeving geldt dat heel veel wensen vooraf zonder extra kosten kunnen worden gehonoreerd en dat aanpassingen achteraf zeer kostbaar zijn. Daarom ook hier weer graag het aspect toegankelijkheid invoegen. Deze aandacht voor dit onderwerp in dit document voorkomt hoge koste achteraf. **Aanvullen met;** 'en toegankelijk'
120		Heel mooi om het groen en de bomen niet in de smalle strook voor voetgangers aan te brengen. Maar in deze situatie wordt de voetgangerszone ook belemmert door lantaarnpalen en andere voorzieningen (zoals op pag 64). Dan moeten bestaande zaken, zoals de lantaarnpalen in deze foto, eerst worden opgelost. **Foto aanpassen of vervangen;**
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
125	Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om …… over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek.	(zie ook 64 & 101) Bij de oversteekbaarheid voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'

126	• We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.	(zie ook 42) Voor doelgroepen vervoer is een snelle doorstroming van groot belang, ook omdat het anders onbetaalbaar wordt. **Vraag;** Mag en kan het doelgroepen vervoer net als de nood- en hulpdiensten gebruik maken van OV-routes ?
		(zie ook 42) Ook individuele reizigers die door hun handicap afhankelijk zijn van de auto mogen niet de dupe worden van een beperkte doorstroming. **Opmerking;** Graag blijvende aandacht voor dit lastige probleem.
173	Mobiliteit voor iedereen (n) Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.	Bij veel haltes is de toegankelijkheid niet compleet. Er ontbreken belangrijke elementen zoals geleide lijnen die op de looproute aansluiten, geleidelijn naar de dynamische reisinformatie, opritten voor rolstoelen waardoor deze haltes niet bruikbaar zijn, maar wel als toegankelijk geboekt staan ! **Opmerking;** Reisinformatie moet correct zijn.

Bijlage bij inspraaknummer 176



Fase 1: Korte termijn | prioriteren

Fase 2: 5-10 jaar | ontwerpen

Fase 3: Langere termijn | verkennen

01 | Parkeren in het centrum bij parkeergarages Wijk C

02 | Centrum inrichten als woonerf (15 km/u)

03 | Noordelijk Poortgebied ontwikkelen

04 | Knip rond Paardenveld voor autoverkeer. Fietsstraat op de Weerdsingel WZ-St-Jacobsstraat

05 | Fietsstraat + winkelstraat zuidelijke ASW.

06 | Inrichten Oudenoord-Burg. v. Tuylkade als spaak voor NW (2x1)

07 | Fietstunnel Salvador Allendeplein t.b.v. fietsspaak naar Noord.

08 | Versmallen Cartesiusweg naar standaard verbindingsweg (2x1)

09 | Auto/fietstunnel onder Amsterdamrijnkanaal in verlengde DE Lessepsstraat

10 | Station op Lage Weide

11 | Haventong Isotopenweg als zakelijk/commercieel centrum

12 | Haventong Mesonweg en Protonweg inrichten als hoogbouw havenwoongebied

13 | Fietsbrug voor snelfietsers naast Demkaspoorbrug

14 | Fietsroute in het verlengde Zwanenvechtlaan naar Overvecht.

15 | Knip op ASW bij Elinkwijk/winkelstraat

16 | Doortrekken OV-Wiel van LRC via Station Lage Weide, Franciscusdreef naar Station Overvecht.

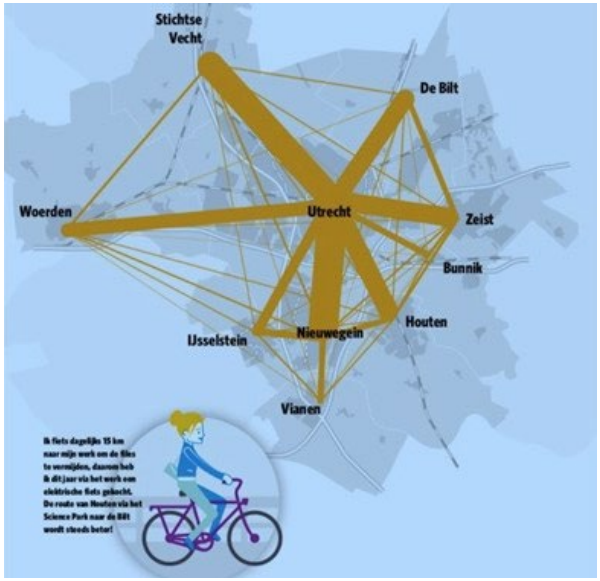
17 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.

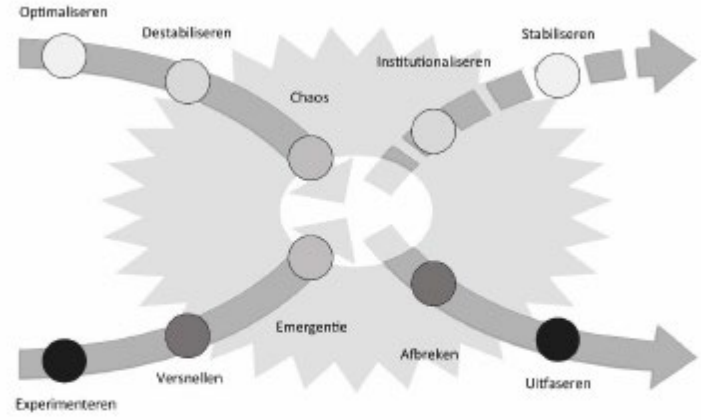
18 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

19 | Gelijkvloerse kruising fiets en auto op het Lombokplein

20 | Parkeren op afstand

Bijlage bij inspraakreactie 182

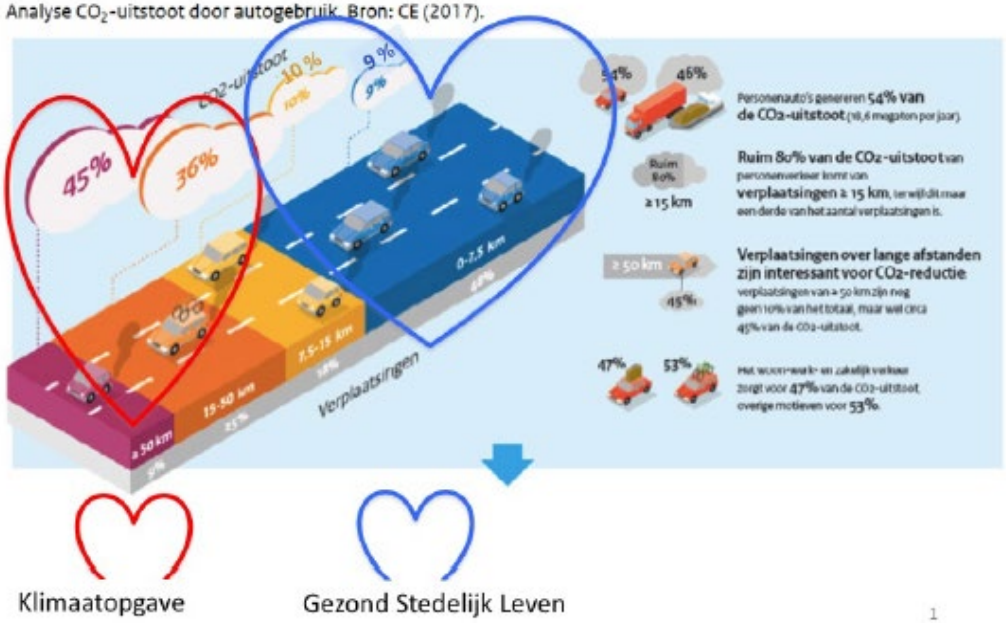




Figuur 1: Duiding staat van transitie op de x-curve

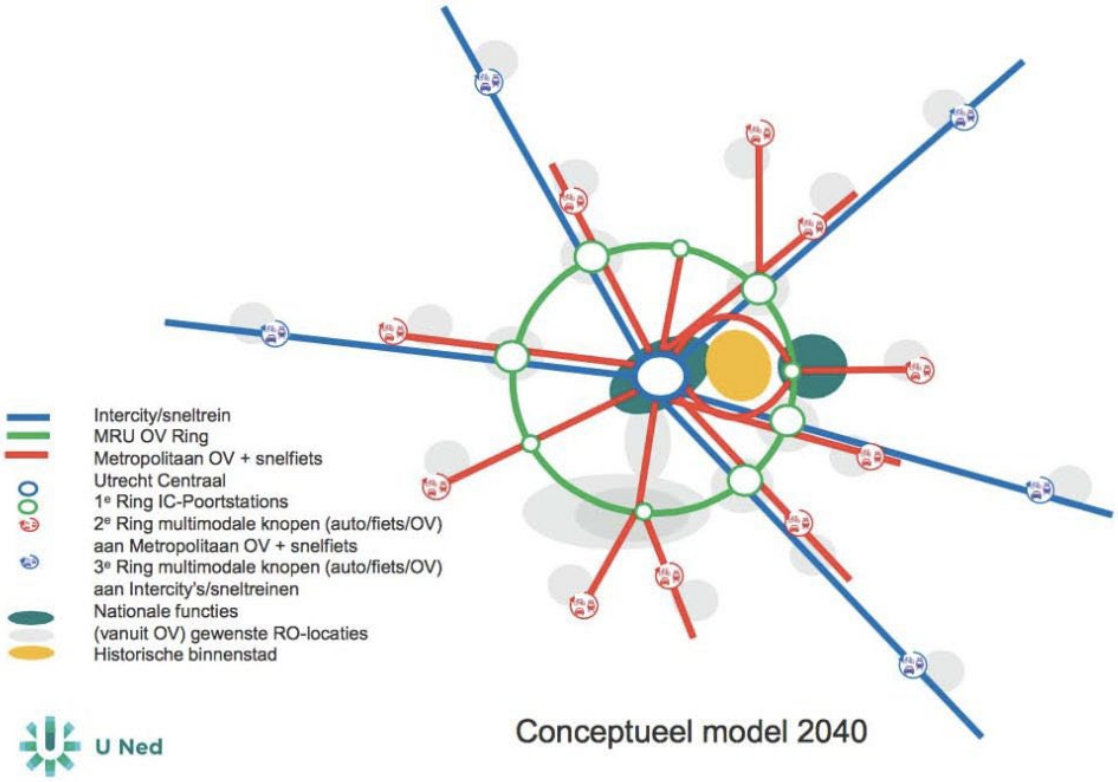
(E)-Fiets & Lightrail: twee kanshebbers voor meer duurzame mobiliteit

Analyse CO_2-uitstoot door autogebruik. Bron: CE (2017).



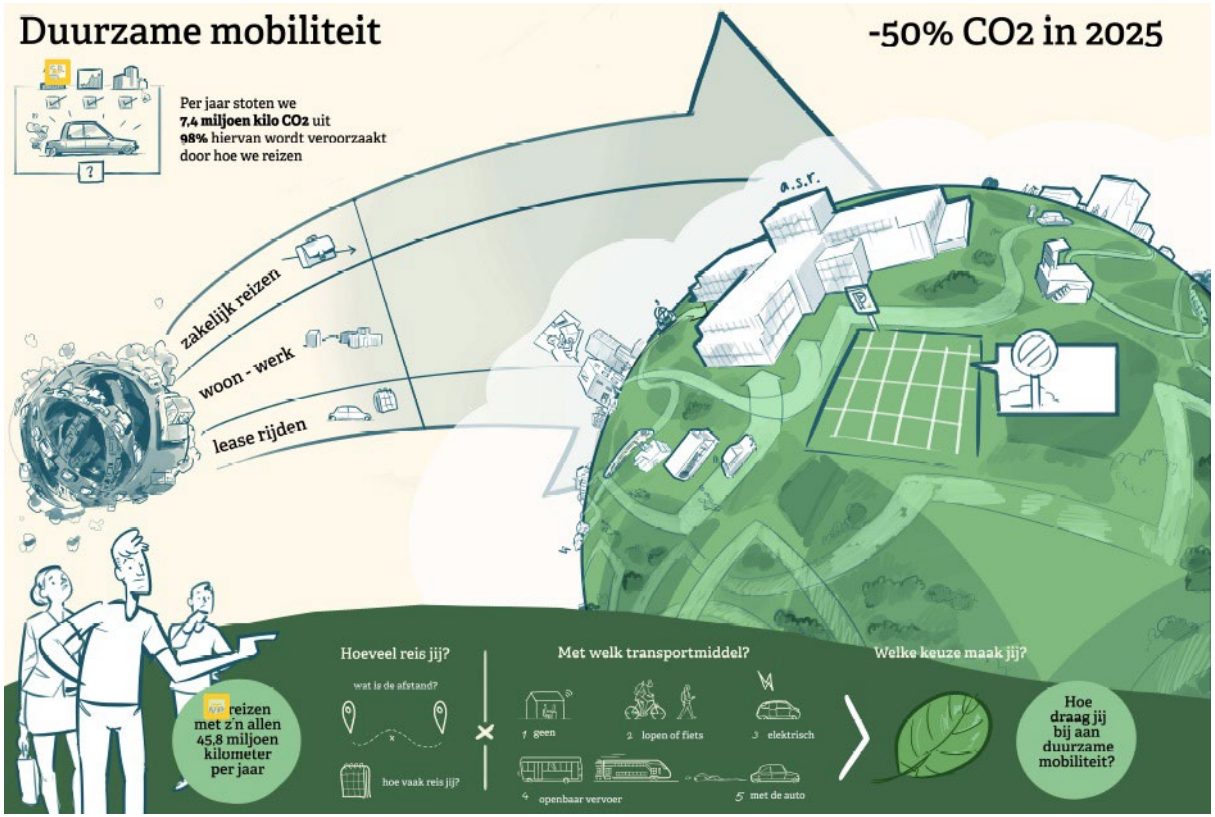
Klimaatopgave

Gezond Stedelijk Leven

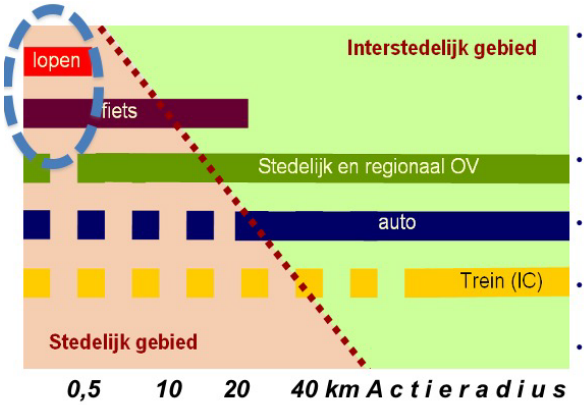


U Ned

Conceptueel model 2040


Duurzame mobiliteit
-50% CO2 in 2025
Per jaar stoten we
7,4 miljoen kilo CO2 uit
98% hiervan wordt veroorzaakt
door hoe we reizen
zakelijk reizen
woon - werk
lease rijden
a.s.r.
Hoeveel reis jij?
wat is de afstand?
hoe vaak reis jij?
Met welk transportmiddel?
1 geen
2 lopen of fiets
3 elektrisch
4 openbaar vervoer
5 met de auto
Welke keuze maak jij?
reizen met z'n allen 45,8 miljoen kilometer per jaar
Hoe draag jij bij aan duurzame mobiliteit?

De leefomgeving/leefstijl centraal: wat zijn je verplaatsingsbehoeften?



- Lopen < 500 meter + E-fiets
- Voorzieningen op buurtniveau ?
- Waar is je school/kinderopvang?
- Zelfvoorzieningsprincipe
- Stadscentra <-> subcentra
- Effect op sociale cohaesie v.v.?

Stad Educatie Onderzoek Amelisweerd

De ladder van Verdaas: afwegingskader voor investeringen in ruimte en mobiliteit

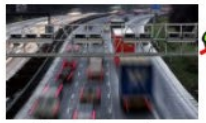
samenhangend OV-net



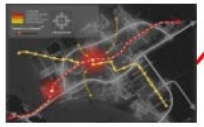
het nieuwe werken

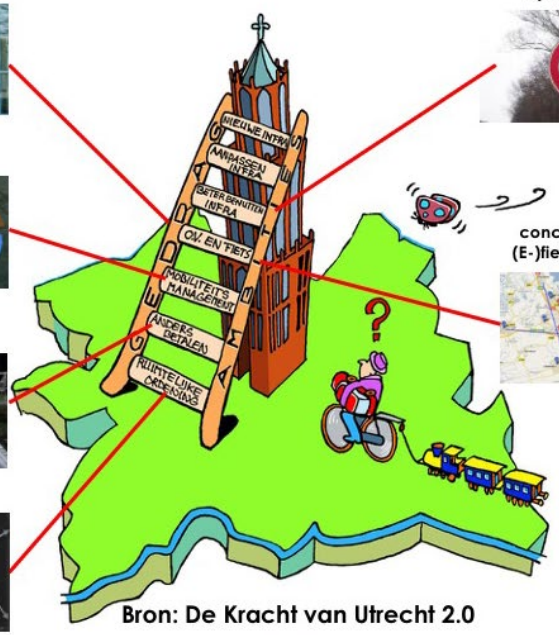


beprijzen vanaf ring stad in



slimme koppeling RO en mobiliteit





snelheidsverlaging op de ring



concurrerend (E-)fietsnetwerk



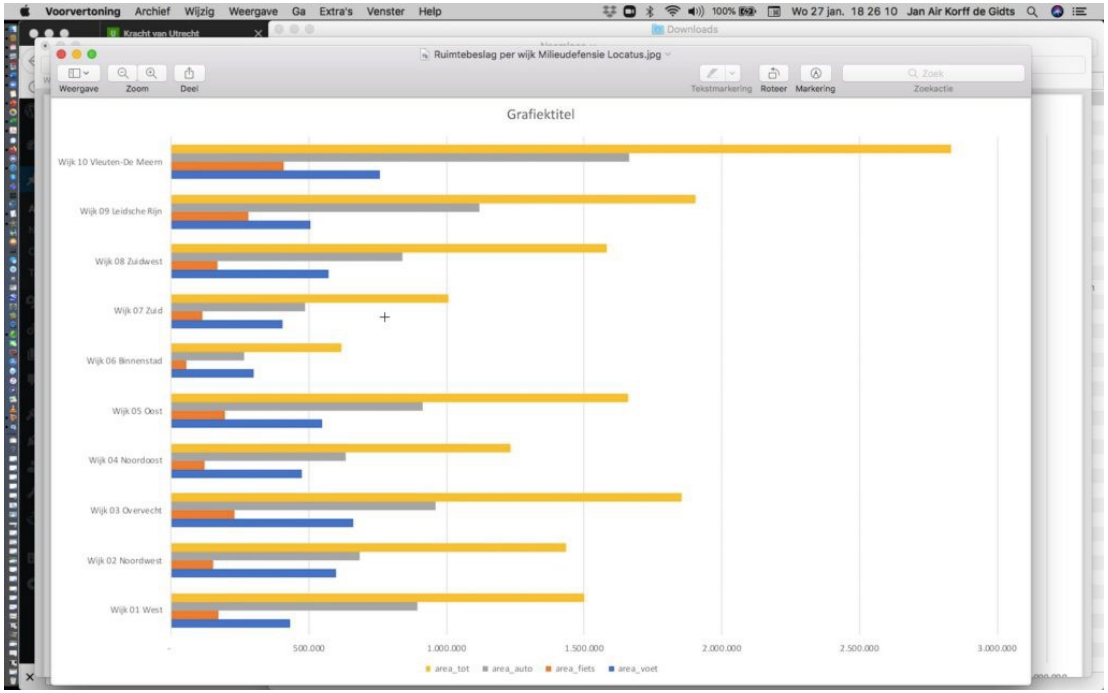


Bron: De Kracht van Utrecht 2.0

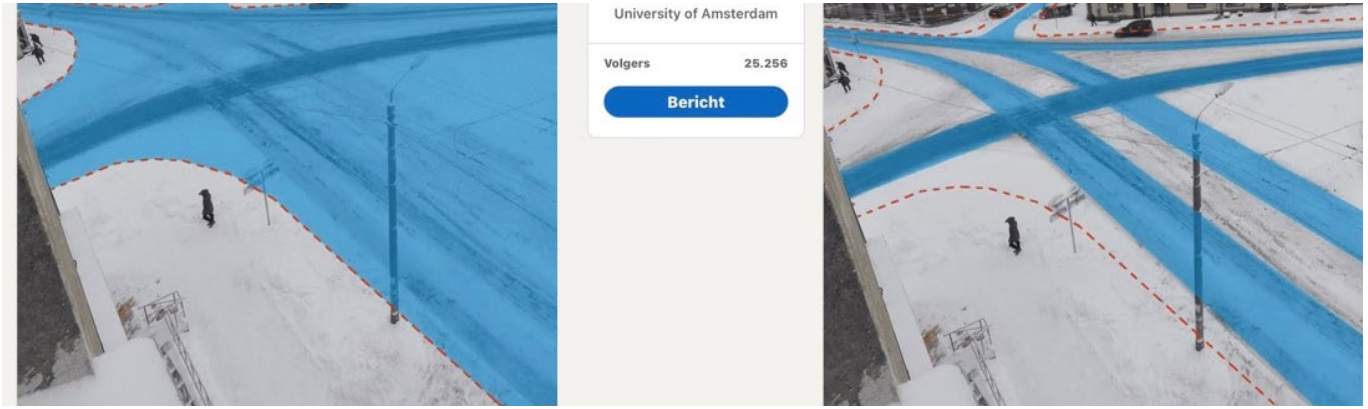
appm management consultants

STRATAGEM

Strukton

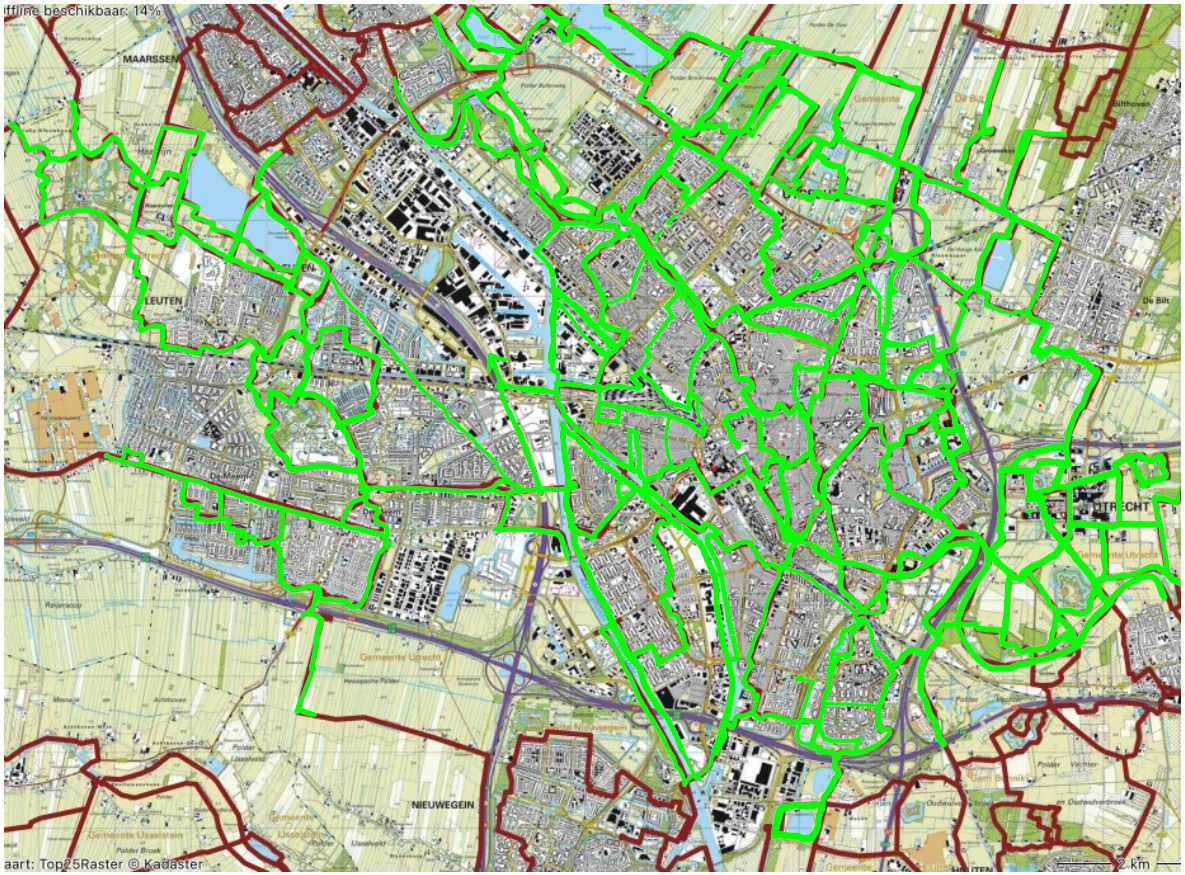


Bijlage bij inspraakreactie 184

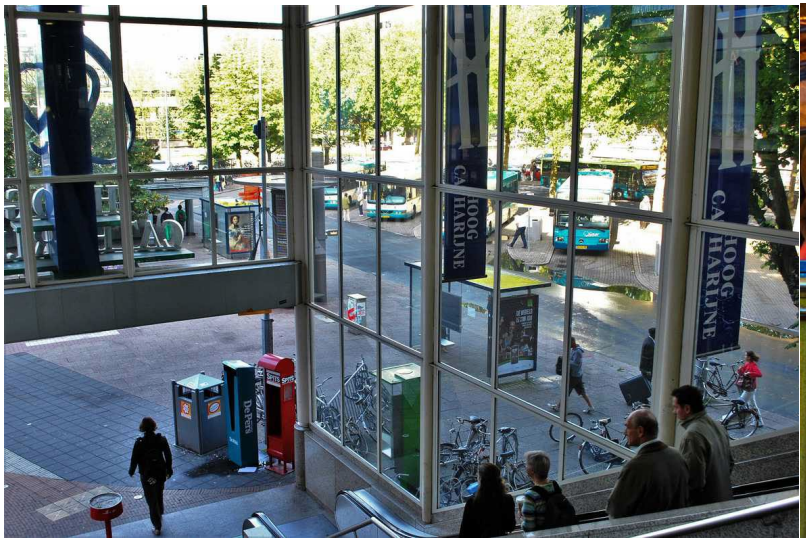




Bijlage bij inspraakreactie 187



Bijlage bij inspraakreactie 189



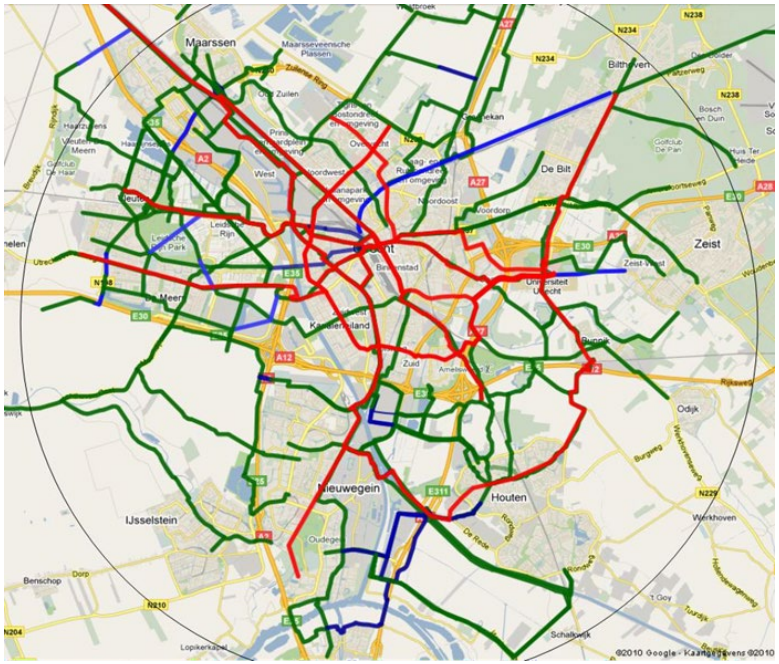


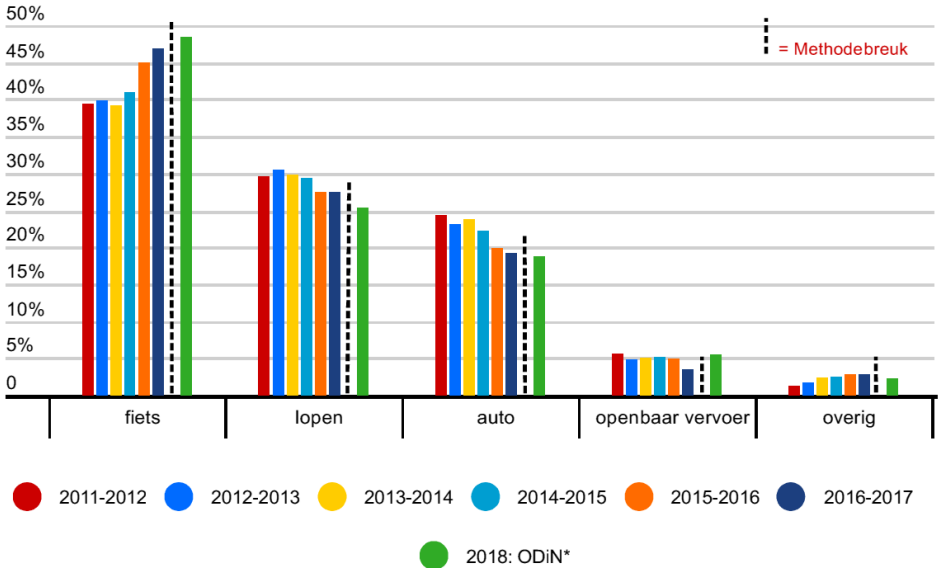






Bijlage bij inspraakreactie 190





Tabel 1 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

		Aantal ritten * 1000			
		2015			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	102	30	219	351
2,5-7,4 km	5	196	59	146	401
7,5-12,4 km	10	104	33	40	177
12,5-17,5 km	15	59	13	12	84
17,5-27,4 km	22,5	59	25	12	96
27,5-37,4 km	32,5	42	19	-	61
37,5-52,4 km	45	48	38	-	86
52,5-75,9 km	64,2	39	35	-	74
75-99,9 km	87,5	17	17	-	34
> 100	150	13	8	-	21
Totaal		679	277	429	1.385
	aandeel in totaal ritten	49%	20%	31%	

Tabel 2 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

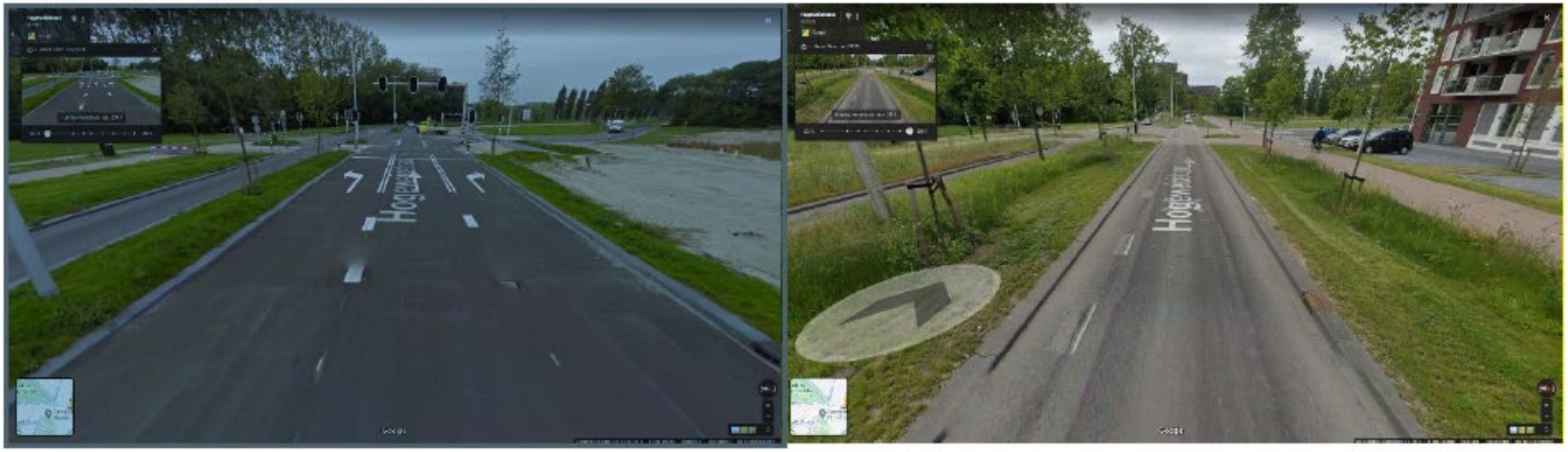
	Aantal ritten * 1000			
	2015			
	Auto	OV	Fiets	Totaal
ritten korter dan 15 km	461	135	417	1.013
ritten langer dan 15 km	218	142	12	372
ritten totaal	679	277	429	1.385
deel per vvwijze kort	0,46	0,13	0,41	
deel per vvwijze lang	0,59	0,38	0,03	

Tabel 3 Ruimtegebruik in m² per vervoerwijze, per wijk en totaal

Wijk	Oppervlakte fiets	Oppervlakte auto	waarvan parkeren
Wijk 01 West	173431	893.865	172.381
Wijk 02 Noordwest	151.621	682.601	148.525
Wijk 03 Overvecht	230.856	959.140	200.665
Wijk 04 Noordoost	122.316	632.880	116.696
Wijk 05 Oost	194.863	914.906	173.969
Wijk 06 Binnenstad	54.453	263.683	40.498
Wijk 07 Zuid	115.287	486.644	114.094
Wijk 08 Zuidwest	166.408	841.508	220.034
Wijk 09 Leidsche Rijn	281.423	1.118.873	233.336
Wijk 10 Vleuten-De Meern	410.334	1.662.631	345.837
Utrecht totaal	1.900.991	8.456.729	1.766.035

Bron: Milieudefensie

Hogeweidebaan, Leidsche Rijn, voorsituatie en nasituatie



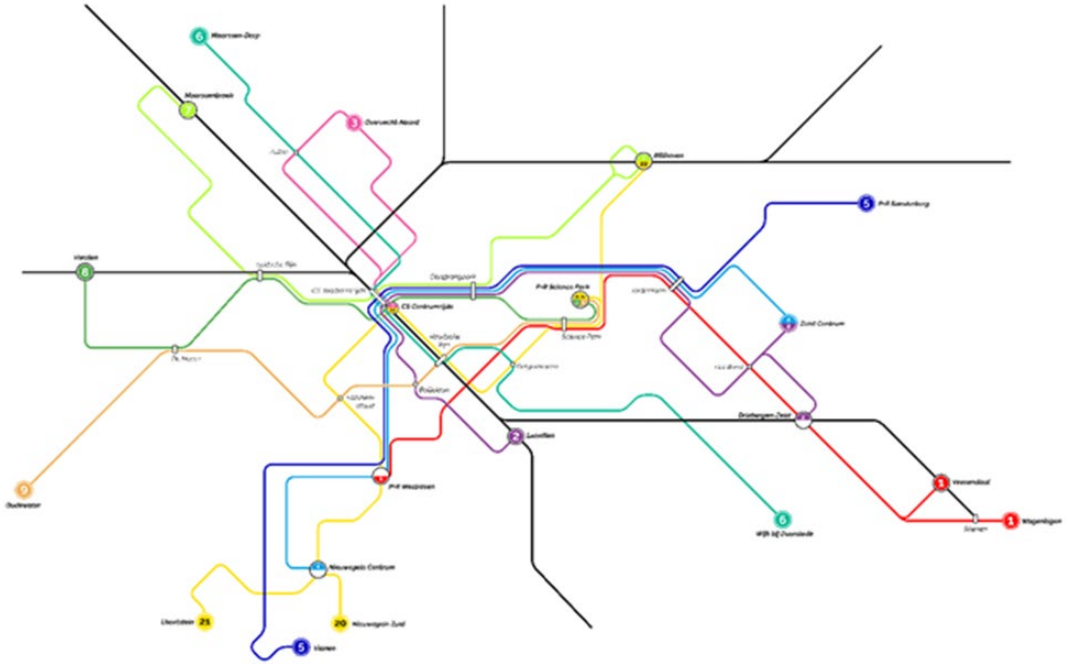
Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie

		Aantal ritten * 1000			
		2040 referentie			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	88	44	350	482
2,5-7,4 km	5	218	95	274	587
7,5-12,4 km	10	106	50	71	227
12,5-17,5 km	15	66	22	22	110
17,5-27,4 km	22,5	74	39	26	139
27,5-37,4 km	32,5	59	32	1	92
37,5-52,4 km	45	73	54	-	127
52,5-75,9 km	64,2	64	50	-	114
75-99,9 km	87,5	29	24	-	53
> 100	150	22	11	-	33
Totaal		799	421	744	1.964
aandeel in totaal ritten		41%	21%	38%	

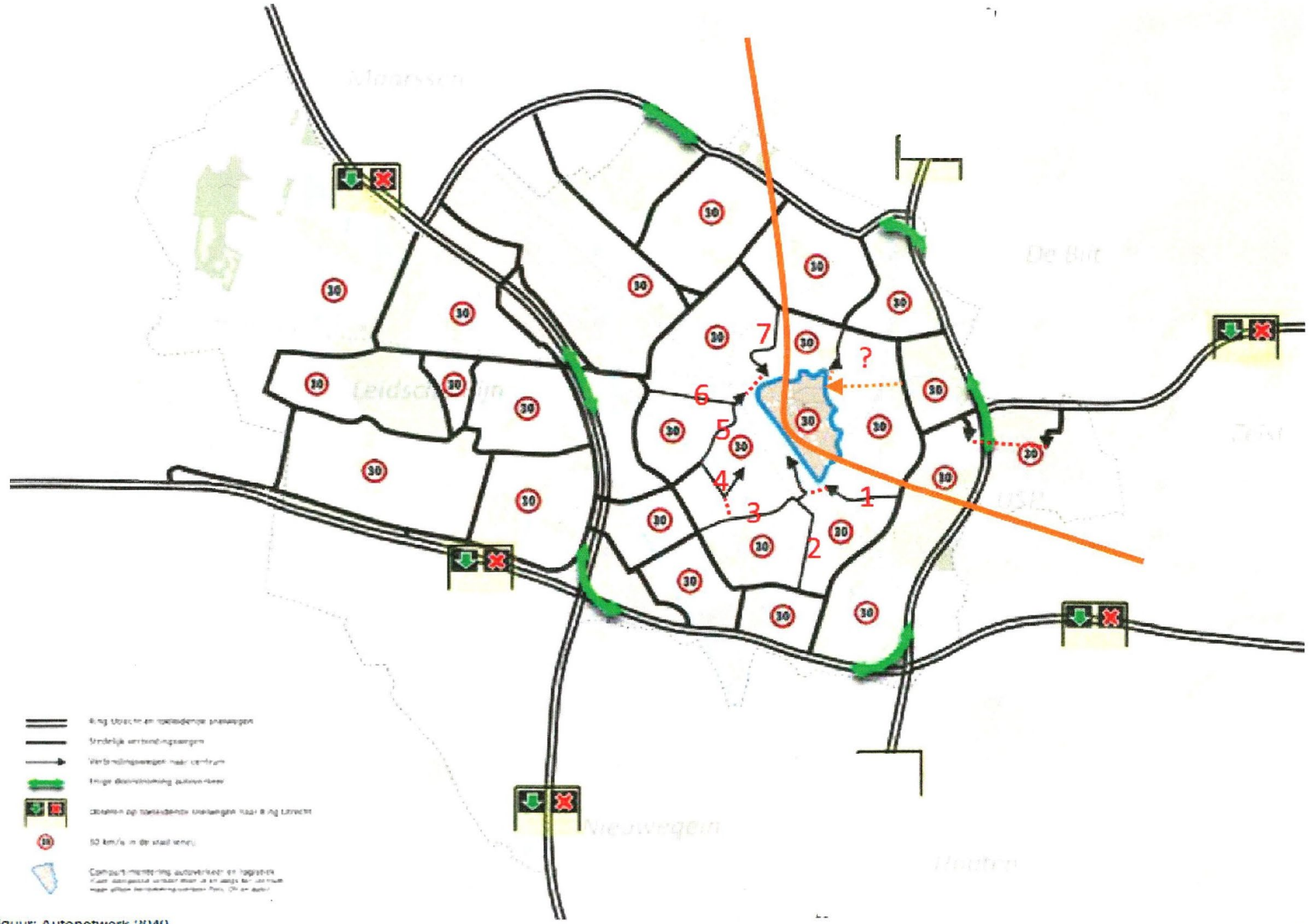
Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsp

		Aantal ritten * 1000			
		2040 met mobiliteitsplan			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	81	38	361	480
2,5-7,4 km	5	192	102	273	567
7,5-12,4 km	10	100	73	69	242
12,5-17,5 km	15	63	36	21	120
17,5-27,4 km	22,5	70	44	24	138
27,5-37,4 km	32,5	58	33	1	92
37,5-52,4 km	45	71	54	-	125
52,5-75,9 km	64,2	61	49	-	110
75-99,9 km	87,5	27	23	-	50
> 100	150	21	10	-	31
Totaal		744	462	749	1.955
aandeel in totaal ritten		38%	24%	38%	

Bijlage bij inspraakreactie 191

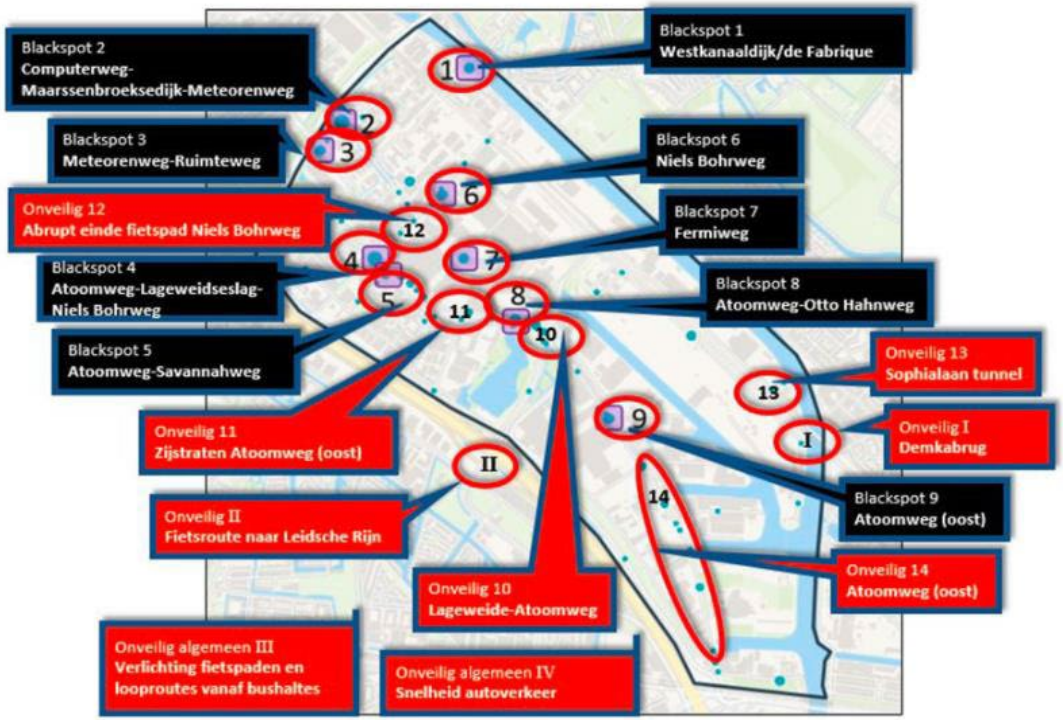


Bijlage bij inspraakreactie 199

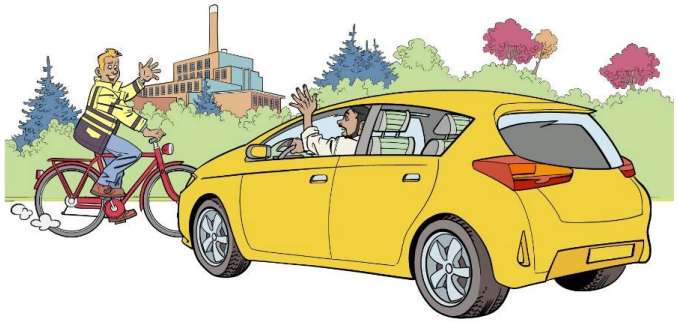


Figuur: Autonetwerk 2040

Bijlagen bij inspraakreactie 200







Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Provincie Utrecht
B. Hondelink/R. Haakma
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	821E841C	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte meneer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

Samenwerking met de regio
U geeft aan dat keuzes die in de stad gemaakt worden effect hebben op regionale schaal. Wij zijn ons daarvan bewust. Mede om deze reden hebben we u en de U10 intensief bij het opstellen van dit mobiliteitsplan betrokken. Ook hebben we de regionale effecten op verschillende plekken in het plan expliciet benoemd. Regionale effecten wegen we bij onze plan- en besluitvorming nadrukkelijk mee. Bij de verdere uitwerking zullen wij de regio en provincie blijven betrekken.
Grootschalige mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we dan ook gezamenlijk met onze regionale partners in het programma U Ned. De bereikbaarheid van de regio als geheel is daarbij één van de hoofddoelstellingen. Bij stedelijke projecten met regionale effecten wordt u altijd als belanghebbende geconsulteerd. Dat geldt ook voor onze andere (regionale) partners.
Specifiek voor onze samenwerking op OV onderzoeken we op dit moment samen met u welke verbetermogelijkheden er voor de samenwerking zijn tussen provincie en gemeente. Gezien het toenemende belang van het openbaar vervoer voor de ontwikkeling van de stad en de vele overleggen die daarmee gepaard gaan is dat nu van groot belang.
Wij zien meerdere rollen voor ons als gemeente. We stimuleren multimodaal reizen door afspraken met werkgevers en instellingen te maken, door lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen te hanteren en parkeren op afstand voor bewoners te faciliteren én door gezamenlijk met u te werken aan een regionale parkeerstrategie. Uit deze regionale parkeerstrategie moet onder meer de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen naar P+R's blijken.

CONCEPT

Openbaar vervoer

Wij zijn beide gebaat bij concurrerende en aantrekkelijke OV-reistijden tussen stad en regio. Dit willen wij realiseren door een goede en betrouwbare doorstroming, zo min mogelijk overstappen en – als er toch overgestapt moet worden- aantrekkelijke overstappen. Daarnaast spelen ook aspecten als (sociale) veiligheid, toegankelijkheid, comfort en beleving een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze. Onze ambitie is de OV-kwaliteit juist op regionale afstanden te vergroten. Juist op de wielverbindingen zetten we in op flinke reistijdverbeteringen.
Bovendien hebben wij nadrukkelijk aandacht voor bestemmingen binnen de OV-ring, bijvoorbeeld in onze gezamenlijke studie ‘Versnellen OV in Utrecht’. De bereikbaarheid van bestemmingen langs de spaken profiteren van het verbeteren van deze spaken. Andere bestemmingen profiteren door de ontwikkeling van de nieuwe OV-knooppunten, vaak op fietsafstand.
Wij verbeteren voor deze OV-lijnen ook de reistijd. Zoals u opmerkt leidt dat tot meer reizigers én lagere exploitatiekosten. Hier richten wij ons ook op door (her)inrichting van wegen waarbij OV voorrang krijgt, aparte OV-infrastructuur waar nodig en de toepassing van iVRI’s. (slimme verkeerslichten). Ook het gedeeltelijk overslaan van haltes of het (al of niet tijdelijk) gebruik van de snelweg als wielverbinding zijn mogelijkheden om de “netto”- snelheid van het OV te vergroten. Het zal echter in sommige situaties noodzakelijk zijn om de snelheid van al het verkeer te temperen, bijvoorbeeld omwille van de verkeersveiligheid.
Wij blijven graag met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen ambities en inhoud van onze netwerkperspectieven. Het netwerkperspectief is ook een belangrijke bouwsteen voor een eventueel uitvoeringsprogramma om gestalte te geven aan de ambities over de kwaliteit van het OV-netwerk.

Daarnaast geeft u aan benieuwd te zijn welke mogelijkheden wij zien voor cofinanciering van de bijkomende exploitatiekosten. Wij verwachten dat de opbrengsten vanuit de groei van het OV-gebruik voor een belangrijk deel de extra exploitatiekosten kunnen dekken. Wij zien vooralsnog geen aanleiding om bij te dragen aan de exploitatiekosten van het OV, maar gaan graag met u in gesprek over de financiering van deze opgaven.
Ook merkt u op een kader te missen voor de fasering of prioritering van de financiële uitwerking. Wij hebben de fasering op hoofdlijnen opgenomen, evenals het afwegingskader dat wij gebruiken voor de bredere afweging om nut en noodzaak van maatregelen te bepalen en maatregelen te prioriteren. Wij stellen voor om de financiële uitwerking en onderbouwing de komende periode onder het programma U Ned uit te werken.

U schrijft te begrijpen welke lastige afwegingen voor de inrichting van de openbare ruimte nodig zijn. U geeft terecht aan dat er voldoende flexibiliteit ingebouwd dient te worden om ruimte te geven aan lopende studies in een sterk veranderende mobiliteitswereld. Dit ondersteunen wij en daarom is de passage ten aanzien van de binnenstadsas aangepast om die flexibiliteit te waarborgen.
Hierop sluit ook uw punt aan om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen. De lijnen in de netwerkkaarten zijn gewenste verbindingen. De tracékeuze, inclusief de keuze voor maaiveld of de hoogte/diepte in maakt geen onderdeel uit van dit mobiliteitsplan. Wij staan open voor ongelijkvloerse oplossingen, maar zien hierin ook nadelen, zoals ingewikkelde inpassing, hoge kosten en barrièrewerking. Per locatie zal integraal gewogen moeten worden wat de beste oplossing is.
In het kader van flexibiliteit zijn wij, net als u, van mening dat techniek als middel moet blijven gelden en niet als doel voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. Uitstraling, inpassing in en impact

op de omgeving zijn vanuit de gemeente ook belangrijke overwegingen om mee te nemen ten aanzien van doorontwikkelingen van techniek en specifiek tram- en/of busverbindingen.
Graag werken we in het kader van het netwerkperspectief met u uit wat wij gezamenlijk verstaan onder robuuste busvoorzieningen en het excellent faciliteren van de vervoervraag. Ook onderschrijven wij uw mening om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden om waar nodig bij te kunnen sturen. In de Utrecht monitor werken we al goed met u samen en delen we informatie over de mobiliteitsontwikkelingen in stad en regio. We gaan graag met u in gesprek om de mogelijkheden voor gezamenlijke regionale monitoring en (bij)sturing verder te bespreken.

Het verschil tussen de richtlijnen in loopafstanden baart u zorgen als het harde uitspraken betreft. Door een afstand van 400 meter in plaats van 600 meter te hanteren krijgen we een scherper beeld van de gebieden die mogelijk minder goed per regulier OV bereikbaar zijn en mogelijk kansrijk(er) voor aanvullend OV en/of deelmobiliteit. Daarbij geven we aan dat aanvullend OV en deelmobiliteit voor die gebieden van belang zijn, maar doen wij geen “harde” uitspraak over het precieze aanbod.

Fiets
Wij werken graag samen aan het faciliteren van de schaalspong. De totstandkoming van de snelfietsroutes en de aansluiting op het stedelijk netwerk is hier een goed voorbeeld van. We zijn verheugd te horen van de verkenning van snelfietsroutes tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein. Aansluitend daarop hebben wij op basis van andere inspraakreacties ervoor gekozen om in onze fietskaart geen onderscheid meer te maken tussen het hoofdfietsnetwerk en de provinciale snelfietsroutes. Reden daarvoor is dat u en wij momenteel de tracékeuzes, inpassing en andere eisen aan deze routes nog onderzoeken.
Uw punt dat er wel een vraag over versterking van de specifieke routes om de binnenstad heen, maar niet over het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel is opgenomen hebben we ter harte genomen. We hebben een extra vraag opgenomen in het afwegingskader te weten: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?”
Aansluitend hierop kijken we ook naar een brede belangafweging, met aspecten als inpassing en barrièrewerking. Dit moet onderdeel uitmaken van de besluitvorming om de (door)fietskwaliteit te waarborgen bij bijvoorbeeld kruisend auto- of busverkeer in plaats van alleen tramverbindingen.

Auto
Wij begrijpen uw zorgen over de haalbaarheid van de strategie om de ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate te laten doorstromen door middel van dosering van verkeer op strategische plekken. Nader onderzoek moet uitwijzen of (een deel van) deze strategie haalbaar is. Dit onderzoek voeren wij gezamenlijk uit in de Mobiliteitsstrategie van het programma U Ned.
Een effectief instrument om de verkeersdruk te verminderen is betaald parkeren. U vraagt zich af waarom wij niet kiezen voor een actievere houding ten opzichte van betaald parkeren. Wij kiezen naar onze mening weldegelijk voor een actieve houding ten aanzien van parkeren, door een breed instrumentarium in te zetten. Enkele van deze instrumenten zijn: afspraken met werkgevers, lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen, uitbreiden van het betaald parkeren en mogelijkheid om lokaal parkeerplaatsen in te wisselen voor groen of andere (verblijfs)ruimte.
Ook zien wij een grote rol weggelegd voor de multimodale reis, zowel in de stad als in de regio. In de stad willen we geen groei van het autoverkeer. Dat kunnen we onder andere (naast de andere stappen in de mobiliteitsaanpak) bereiken door zowel P+R aan de ring (zodat bewoners minder de stad inrijden) en P+R in de regio (zodat forensen en bezoekers minder de stad inrijden) te organiseren.

Wij zien voor deze P+R's ook een functie in het opvangen van parkeren in andere delen van de stad. U vroeg zich af hoe wij dat in relatie zien met de ontwikkeling van die gebieden zelf. Zulke gebieden, zoals de A12-zone zien wij als kans om de mobiliteitstransitie een impuls te geven. Betere fiets- en OV-verbindingen in de A12-zone stimuleren ook het fietsen en OV-gebruik in omliggende wijken, waardoor wij verwachten dat ook in omliggende wijken meer draagvlak voor parkeren op afstand ontstaat.

Specifiek vraagt u om inzicht in de effecten van het logischer maken van de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp. Deze maatregel zou volgens u mogelijk leiden tot verschuiving van het probleem naar andere routes en wijken. Deze maatregel ontlast de Europalaan en belast inderdaad de route via de Prins Clausbrug. Hier zien wij in onze berekening nog voldoende lucht. De ontwikkeling van de A12-zone en groei van het doorgaande verkeer op de snelwegen zorgt (zonder aanvullende maatregelen) voor een overbelasting van de gehele zuidelijke ring (A12). Uit aanvullend onderzoek, dat wij gezamenlijk uitvoeren in het programma U Ned (gebiedsonderzoek A12-zone en Mobiliteitsstrategie) moet blijken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Overige opmerkingen
U vraagt zich af waarom wij het mobiliteitsplan 2040 al willen vaststellen en niet wachten op de goedkeuring van de RSU. Zo zouden keuzes van de RSU hun doorwerking kunnen krijgen in het mobiliteitsplan. We bieden de RSU en het mobiliteitsplan inderdaad gelijktijdig aan de gemeenteraad aan. Deze zijn in onderlinge samenhang opgesteld.

De term duurzaamheid is volgens u een veelvoorkomende term, maar u mist hierin expliciete doelstellingen. Dit is zo omdat we met dit mobiliteitsplan de grote lijnen uitzetten, maar op detailniveau nog geen concrete doelstelling hebben. De mobiliteitsdoelen liggen ons inziens meestal in het verlengde van de duurzaamheidsdoelen.

Dank voor uw waardering over de goederenvervoerstrategie. U vraagt zich af of dit ook voor langere afstanden is en u pleit ervoor de binnenhaven bij Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. We beantwoorden die vraag niet in het Mobiliteitsplan. Op dit moment zijn wij met partijen in gesprek die interesse hebben om de binnenstad te bevoorraden via het water. Op Lage Weide en in de Liesbosch is een haven om goederen van grote schepen op kleine schepen te zetten en naar de binnenstad te vervoeren. Omdat de goederenstromen die de stad in gaan veelal een regionale herkomst hebben, betreft het een regionale aanpak. We zoeken dan ook de aansluiting met de provincie en Nieuwegein en de landelijke aanpak van modal shift.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 91. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	26 januari 2021	TEAM	MOB/ET2
NUMMER	821E841C	REFERENTIE	B. Hondelink/R. Haakma
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06 - 46 99 47 17/06 - 52 76 95 39
UW NUMMER		E-MAILADRES	bjorn.hondelink@provincie-utrecht.nl remco.haakma@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE		ONDERWERP	Reactie Mobiliteitsplan 2040

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 en maken graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren.

Enkele algemene opmerkingen
Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat u besloten hebt om uw mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 met planhorizon 2025 te actualiseren tot voorliggend Mobiliteitsplan met planhorizon 2040. De voorbijgaande jaren is steeds duidelijker geworden welke opgaven de schaalsprong van stad en regio richting 2040 met zich meebrengt. Binnen U Ned-verband hebben wij samen met het Rijk en regiopartners hier de afgelopen tijd belangrijke stappen in gezet. Het gezamenlijke Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is hiervan het tastbare resultaat. Met het Mobiliteitsplan 2040 geeft u vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. Dit biedt duidelijkheid aan de samenwerkingspartners.

Als regiopartners streven wij ernaar de groeiopgave zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden. Op deze manier kunnen we natuurwaarden en cultuurhistorische structuren zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoveel mogelijk ontzien en waar mogelijk zelfs versterken. In uw Mobiliteitsplan hanteert u een heldere strategie om de (mobiliteits)groei van de stad in goede banen te leiden. Het plan probeert duidelijk te maken welke prioriteiten er gesteld worden en waar lastige afwegingen gemaakt moeten worden. Gezien het feit dat de groeiopgave grotendeels plaatsvindt in de bestaande stad en de beschikbare ruimte beperkt is vinden wij uw focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een logische keuze. Wij onderschrijven uw uitgangspunt 'gezond stedelijk leven voor iedereen' van harte en werken graag met u samen om het thema gezondheid bij verdere planvorming concreet handen en voeten te geven.

Wij willen wel benadrukken dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effecten (kunnen) hebben op regionale schaal. Naar onze mening is hiervoor in het Mobiliteitsplan niet altijd voldoende aandacht. Wij vragen u daarom om bij plan- en besluitvorming voor de verschillende vervoerwijzen ook nadrukkelijk het regionale perspectief in het oog te houden. Hiermee bedoelen wij de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio en de

College van Gedeputeerde Staten
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

bereikbaarheid van de regio als geheel. Kunt u aangeven op welke wijze u dit aspect bij uw afwegingen omtrent mobiliteitsmaatregelen in de stad meeneemt en hoe u de regionale partners hierbij wilt betrekken?

Evenals het Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is voorliggend Mobiliteitsplan tot stand gekomen in een turbulente tijd. Het coronavirus heeft grote effecten gehad op het mobiliteitsgedrag in het afgelopen jaar. Het is goed dat u hier in het Mobiliteitsplan oog voor heeft. Het blijft lastig te voorspellen welke blijvende effecten het virus op het gedrag van mensen zal hebben en welke ruimtelijke en mobiliteitseffecten dat met zich meebrengt. Enerzijds is duidelijk geworden dat de technologische vooruitgang het voor velen mogelijk maakt om thuis te werken of onderwijs te volgen. Hiermee kunnen vele reisbewegingen worden voorkomen, met name tijdens de spits. Anderzijds blijven direct onderling contact (op de werkvloer, op school of universiteit) en het buitenshuis ondernemen van activiteiten zoals winkelen en uitgaan primaire menselijke behoeftes. Het gebruik van openbaar vervoer heeft forse klappen opgelopen en het is nog ongewis of, en zo ja, wanneer het weer op het niveau van voor de coronacrisis kan functioneren en de gewenste doorgroei van het netwerk kan plaatsvinden. In dit kader is het zaak om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden en waar nodig gezamenlijk bij te sturen of te anticiperen op een ontwikkelingen die niet in lijn zijn met de door u veronderstelde gedragsveranderingen. Dit geldt uiteraard ook voor eventuele andere ontwikkelingen die leiden tot een toe- of afname van het aantal verplaatsingen, dan wel verschuivingen in verplaatsingspatronen.

<u>Specifieke aandachtspunten</u>
In de aanloop naar totstandkoming van uw Mobiliteitsplan heeft er al op diverse momenten contact tussen gemeente en provincie plaatsgevonden. Hierbij hebben wij ook aangegeven op welke specifieke punten wij het Mobiliteitsplan zouden toetsen. Hierbij gaat het om de volgende onderwerpen:

1. Consequenties voor het OV-netwerk (exploitatie)
2. Consequenties voor de doorstroming van het OV (netwerkkwaliteit)
3. Consequenties voor fiets
    a. Koppeling met regionale (snel)fietsroutes
    b. Evt. conflicten doorstroming fiets versus doorstroming OV
4. Doorstroming op de Ring Utrecht en aansluitingen en provinciale wegen rondom de stad
5. Bereikbaarheid stad per auto
    a. "noodzakelijk" autoverkeer dat de stad in moet
    b. overstap auto op OV/fiets nabij stad of verder in regio/parkeren op afstand
6. Koppeling met het gezamenlijke proces en de inhoud van U Ned en bijbehorende onderzoeken/trajecten

Hieronder zullen wij concreet op deze onderwerpen ingaan.

<u>Openbaar vervoer (punt 1 en 2)</u>
Ten aanzien van het openbaar vervoer bevat uw Mobiliteitsplan veel herkenbare punten voor ons. Dit is logisch gezien het feit dat gemeente en provincie in toenemende mate de samenwerking weten te vinden op dit onderwerp. Dit onder erkenning van elkaars verschillende rollen en verantwoordelijkheden: de stad primair in de rol van wegbeheerder en verantwoordelijk voor leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de provincie in de rol van OV-autoriteit met wettelijke taken (Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaal spoor) en verantwoordelijk voor regionale bereikbaarheid. Ook herkennen we bij een mobiliteitsplan dat loopt tot 2040 de spanning tussen abstracter weergegeven ambities en voornemens versus de nog niet uitgewerkte concretisering daarvan. Toch willen wij op een aantal punten rond openbaar vervoer een aantal opmerkingen maken en vragen ter nadere verduidelijking en onderbouwing aan u voorleggen. Dit doen we vanuit dat besef dat we elkaar moeten weten te vinden om er een gezamenlijk succes van te maken, ieder vanuit eigen (wettelijke) taken, verantwoordelijkheden en mogelijkheden.

Aan de slag met het OV netwerk
In uw Mobiliteitsplan heeft u een aantal ambities verwoord voor het openbaar vervoer. Een aantal daarvan is gebaseerd op of gerelateerd aan eerdere gezamenlijke afspraken, een aantal echter ook niet. Deze ambities hebben gevolgen voor de exploitatie. De effecten zijn niet alleen financieel van aard maar raken ook de reistijd van de bijna 200.000 bestaande reizigers in en rondom Utrecht (pre-corona). Zoals u weet is dit aspect voor de provincie als OV-autoriteit cruciaal. Kunt u aangeven op welke wijze de OV-reistijden tussen stad en regio concurrerend en aantrekkelijk blijven om zo een bijdrage te leveren aan de gewenste mobiliteitstransitie?

Daarbij vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de OV-ring. Daarnaast zijn wij benieuwd welke mogelijkheden u ziet voor cofinanciering van de exploitatiekosten die horen bij deze ambities. Denk daarbij aan de relatie met betaald parkeren en/of andere gemeentelijke instrumenten.

Verder willen wij u wijzen op het Netwerkperspectief Openbaar Vervoer dat wij later dit jaar zullen vaststellen. Hierin worden de hoofdkeuzes voor de verdere ontwikkeling van OV-netwerk uitgewerkt. Graag gaan wij komend jaar met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen de ambities van de gemeente en de inhoud van ons netwerkperspectief.

Financiële uitwerking van investeringen
Uw Mobiliteitsplan vraagt forse investeringen, volgens uw opgave zo'n 2,5 tot 4 miljard euro tot 2040. Een groot deel van deze investeringen zal het openbaar vervoer betreffen. U geeft aan tot die tijd in uw eigen mobiliteitsprogramma 333 miljoen euro vrij besteedbaar te hebben en dat u jaarlijks bij de gemeentelijke voorjaarsnota om nieuwe middelen zal verzoeken wanneer daar aanleiding toe is. Tussen beide bedragen zit een groot verschil. U geeft aan dat significante overheidsfondsen nodig zijn om de ambities uit uw Mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. In dat kader missen wij dan ook een fasering of prioritering. Hoe ziet u de verdere financiële uitwerking en onderbouwing voor u en op welke wijze wilt u de partners hierbij betrekken?

Belang van snelheid
Als het gaat over de kwaliteit van het OV-systeem lijkt de focus binnen uw Mobiliteitsplan vooral op betrouwbaarheid te liggen. Maar voor een goed functionerend OV-systeem is ook snelheid van groot belang. In het algemeen leiden snellere OV-lijnen tot meer reizigers en lagere exploitatiekosten. Snelheid is daarom een sleutelaspect voor de provincie om de exploitatie van het openbaar vervoer ook op langere termijn aantrekkelijk en betaalbaar te kunnen houden. Welke mogelijkheden ziet u om ook juist de snelheid van het openbaar vervoer in de stad Utrecht te vergroten? Daarnaast zijn wij benieuwd naar hoe u de ambities om de kwaliteit van het OV-netwerk te verbeteren gestalte wilt geven in concrete plannen en de fasering. Bent u voornemens hiervoor een uitvoeringsprogramma op te stellen en welke relatie ziet u hierbij met het netwerkperspectief van de provincie? Graag willen we samen met u bekijken welke fasering ten aanzien van te nemen doorstromingsmogelijkheden mogelijk en wenselijk is.

Lastige keuzes
Wij begrijpen dat u als wegbeheerder en verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte soms lastige afwegingen moet maken. De binnenstadsas is hier een sprekend voorbeeld van, hetzelfde geldt voor de inrichting van het Stationsgebied en het Utrecht Science Park. Ten aanzien van (de haalbaarheid van) de ambities, uitgangspunten en oplossingsrichtingen hebben wij nog diverse vragen, sommige fundamenteel, sommige meer praktisch van aard. Wij willen daarom graag met u in gesprek blijven om deze opgaven goed met elkaar uit te diepen.

Mooie voorbeelden van het gezamenlijk uitdiepen zijn de lopende onderzoeken naar OV in de binnenstad en de uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest. In deze onderzoeken komen ook andere oplossingen aan bod dan opgenomen in uw plan, zoals ondergrondse OV-oplossingen en een tram door de binnenstad. Wij vragen u om in uw plan voldoende flexibiliteit te bouwen om ruimte te geven aan de uitkomsten van deze lopende studies. Sowieso is flexibiliteit in deze sterk veranderende mobiliteitswereld noodzakelijk.
Daarnaast valt ons in meer algemene zin op dat bij de afweging tussen verschillende vervoerwijzen en/of netwerken vooral naar een invulling op maaiveld wordt gezocht. Zou het gegeven de ambities en opgaven niet logischer zijn om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen? Graag vernemen wij van u hoe u hier tegenaan kijkt.

Tram als instrument
U beschouwt de tram als belangrijk instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke gebieden in de stad. U noemt vervolgens een aantal concrete nieuwe of verlegde tramverbindingen die naar uw mening nodig zijn de groei van de stad mogelijk te maken. Bij de afweging hieromtrent spelen echter niet alleen de kosten (investeringen, exploitatie, beheer en onderhoud) een rol maar ook de

mogelijkheden tot ruimtelijke inpassing. De tram vergt nu eenmaal andere eisen aan infrastructuur dan de bus, bijvoorbeeld daar waar het gaat om noodzakelijke ruimte voor horizontale en verticale bogen. Deze dienen veel ruimer te zijn dan voor de bus. Of het mogelijk zal zijn om het tramnetwerk zoals u dat voor ogen hebt voor 2040 te realiseren is dus niet alleen een vervoerkundige en financiële, maar ook ruimtelijke opgave. Het is van belang om met elkaar de ervaringen van recente aanleg van traminfrastructuur nog eens goed te bekijken. In dit kader vinden we het ook van belang om voor de belangrijkste en drukste verbindingen ook oog te houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. Zoals u terecht aangeeft groeien tram- en hoogwaardige bussystemen steeds meer naar elkaar toe. Hierdoor zouden verschillen in uitstraling, comfort en vervoercapaciteit tussen tram en bus grotendeels weg kunnen vallen. Techniek zien wij dan ook nadrukkelijk als middel en niet als doel voor de verdere ontwikkeling van het provinciale OV-netwerk.

Los van de keuze voor tram en/of bus geldt dat de realisatie van traminfrastructuur veel tijd vergt. Dat betekent dat de komende 10 tot 15 jaar de bus een hoofdrol in het Utrechtse openbaar vervoer heeft. In deze tijdshorizon zijn dan ook robuuste busvoorzieningen nodig om de groeiende en verschuivende vervoervraag excellent te kunnen faciliteren. Dit is voor ons essentieel bij de uitwerking die u gaat geven aan uw mobiliteitsplan. Temeer daar dit in de afgelopen jaren op belangrijke corridors in praktijksituaties soms lastig was.

Autonome voertuigen
Ten aanzien van de inzet van autonome voertuigen hebben wij vooralsnog bescheiden verwachtingen. Menging van autonome voertuigen op HOV-banen met het overige openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten zal, zeker de komende decennia, erg lastig zijn. In hoeverre het mogelijk zal zijn om in de (verre) toekomst met onbemande bussen en/of trams te rijden in de stad is nog de vraag. Bij de inzet van kleinere automatische systemen op afroep is er relatief veel buffer-/opstelcapaciteit nodig. Het is van belang hiervoor voldoende ruimte te reserveren.

Richtlijnen en verantwoordelijkheden
U stelt dat wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer binnen een loopafstand van 400 meter ontbreekt de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang is. Als provincie hanteren wij loopafstanden van maximaal 600 meter hemelsbreed momenteel als richtlijn. Kunt u aangeven waarom u uitgaat van 400 meter? En als het gaat om het aanbieden van alternatieven, wie is daarvoor in uw ogen verantwoordelijk? Een dergelijke "harde" uitspraak leidt namelijk tot fors hogere exploitatiekosten, hetzij bij de gemeente, hetzij bij de provincie.

<u>Fiets (punt 3)</u>
Ten aanzien van de fiets onderschrijven we uw ambities voor een schaalsprong met aandacht voor het routenetwerk, stallingsvoorzieningen en de rol van de fiets in de keten. Graag werken wij met u samen aan het faciliteren van deze schaalsprong, bijvoorbeeld waar het om de totstandkoming van de (provinciale) snelfietsroutes gaat en de aansluiting hiervan op het stedelijk netwerk. In dat kader willen we u erop attent maken dat wij besloten hebben om, aanvullend op de routes die op de kaartbeelden in paragraaf 6.2 van uw Mobiliteitsplan zijn weergegeven, de mogelijkheden voor een snelfietsroute tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein te verkennen. Naar onze mening komt de beoogde schaalsprong nog niet helemaal goed uit de verf in het Afwegingskader dat u in paragraaf 9.1 beschrijft. Zo wordt bij stap 3 (Netwerken op orde) wel de vraag gesteld of specifiek de routes om de binnenstad heen worden versterkt (punt J) maar niet of het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt. Een soortgelijke vraag wordt wel gesteld ten aanzien van het OV (punt M 'Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?')

Wat de kruisingen tussen routes en vervoerwijzen betreft lijkt u alleen voor ongelijkvloerse oplossingen te kiezen wanneer de frequentie van trams (te) hoog wordt. Wij kunnen ons echter voorstellen dat wanneer de (door)fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend autoverkeer of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor de fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt u hier tegenaan?

Doorstroming Ring Utrecht (punt 4)
U wilt samen met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten ervoor zorgen dat de Ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate doorstroomt. Hiervoor zet u onder andere in op het doseren van het verkeer op de toeleidende routes van de Ring. Dit doseren zou moeten plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving ontstaat en geen logische alternatieve routes zijn. Gegeven de dichtheid van het regionale wegennet en de druk hierop vragen wij ons af of dit wel een haalbare strategie is. Zo ontstaan er bijvoorbeeld op routes waar het openbaar vervoer niet over eigen voorzieningen beschikt risico's voor vertragingen. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de beoogde nieuwe regionale P+R's die de functie van de huidige P+R's langs de Ring moeten overnemen in het geding komen.

Bereikbaarheid stad per auto (punt 5)
Gegeven de groei van de stad en beperkte beschikbare ruimte begrijpen wij de wens en inzet om de groei van het autoverkeer in de stad te beperken. In dat kader vinden wij het echter wel opvallend dat u enigszins terughoudend lijkt te zijn met de inzet van betaald parkeren als mobiliteitsinstrument. U kiest ervoor om betaald parkeren in te voeren in buurten rondom ruimtelijke ontwikkelingsgebieden met een lage parkeernorm (zoals de Merwedekanaalzone) maar de invoering elders in de stad te laten plaatsvinden op basis van draagvlakmetingen. Daarnaast geeft u aan een voorstander te zijn van het beprijzen van autoverkeer. Betaald parkeren kan een uiterst effectief instrument zijn om de verkeersdruk in de stad te verminderen, de Ring Utrecht draaiende te houden, de overstap op andere vervoerwijzen te stimuleren en ruimte te scheppen voor herinrichting van de openbare ruimte. In dat opzicht zou een actieve(re), gefaseerde invoering van betaald parkeren in onze ogen logischer zijn. Kunt u aangeven waarom u niet voor een actievere houding ten aanzien van betaald parkeren kiest? Ten aanzien van het beprijzen van autoverkeer willen wij benadrukken dat dit een instrument is dat ten minste regionaal verkend en ingevoerd moet worden om ongewenste effecten op regionaal niveau te voorkomen. Zoals u zelf ook al aangeeft moet is dit een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt moet worden, onder meer in de gezamenlijk op te stellen mobiliteitsstrategie 2040.

Op het gebied van parkeren zijn wij binnen U Ned-verband ook met elkaar in gesprek over het ontwikkelen van een Regionale Parkeerstrategie. Bezoekers van de stad wilt u in toenemende mate verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Locaties voor P+R zouden niet langer langs de Ring maar meer in de regio moeten worden gesitueerd. Deze P+R's zouden in tegenstelling tot huidige voorzieningen zoals Westraven en Utrecht Science Park niet op grondgebied van de gemeente Utrecht zijn gelegen. Vaak zijn hoogwaardige OV-verbindingen niet aanwezig, althans niet naar alle beoogde bestemmingsgebieden in de stad: de afstanden zijn lang, er is (nog) geen infrastructuur beschikbaar en er is geen noemenswaardige tegenspits of voldoende bezetting om in de daluren of weekenden te rijden. Ziet u voor zichzelf ook specifieke rollen weggelegd bij de totstandkoming van deze P+R's en/of de exploitatie hiervan? En wat is uw visie op de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen tussen de P+R's en de bestemmingen in de stad?

De huidige P+R's langs de Ring Utrecht wilt u gaan gebruiken om de parkeerbehoefte van bewoners van de stad die niet in hun eigen wijk of buurt kunnen parkeren op te vangen. Deze P+R's zijn echter gelegen in beoogde ontwikkelgebieden van de stad zoals de A12-Zone. Hoe ziet u het opvangen van parkeren uit andere delen van de stad in relatie tot de ontwikkeling van deze gebieden zelf?

U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken?

U Ned en andere processen (punt 6)
Zoals wij aan het begin van de brief al opmerkten geeft u met dit Mobiliteitsplan 2040 vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. U legt ook een nadrukkelijk en logisch verband met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Met het document 'Op weg naar de RSU' hebt u al een aantal principekeuzes gemaakt die uiterst relevant zijn met betrekking tot mobiliteit, zoals de keuze voor de inzet op

verdichting van de stad. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU echter nog verder uitgewerkt. U geeft ook aan dat de investeringsopgave van uw Mobiliteitsplan deel uitmaakt van de investeringsstrategie bij de RSU. In dit licht vinden we het jammer dat de geactualiseerde RSU er nog niet is. Kunt u aangeven waarom u het Mobiliteitsplan 2040 nu al wilt vaststellen en niet wacht op de vaststelling van de RSU zodat de keuzes met betrekking tot de specifieke verdichtingslocaties en de investeringsstrategie hun doorwerking in het Mobiliteitsplan kunnen krijgen?

Overige opmerkingen

De term 'duurzaam' komt op verschillende plaatsen in het Mobiliteitsplan terug en dat is gegeven de opgaven en ambities zeer logisch. Het plan kent echter geen expliciete duurzaamheidsparagraaf of concrete doelstellingen op dit gebied zoals bijvoorbeeld CO2-reductie. Zo lijkt er geen (expliciete) koppeling met het Regionaal Mobiliteitsprogramma te zijn. U geeft aan een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte te creëren en particulieren te ondersteunen in het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein maar koppelt hier geen getalsmatige doelstelling aan. Kunt u aangeven waarom u hiervoor gekozen hebt? Ook zijn wij benieuwd hoe u aankijkt tegen de toepassing van waterstof, bijvoorbeeld voor de aandrijving van zware vervoermiddelen in het goederenvervoer. Hebt u (concrete) doelstellingen of ambities op dit gebied?

Wij willen onze waardering uitspreken ten aanzien van uw goederenvervoerstrategie, deze is in onze ogen goed uitgewerkt. Uw Mobiliteitsplan besteedt o.a. aandacht aan bevoorrading van de binnenstad over water via overlaadlocaties aan de rand van de stad. Nu vindt de aanvoer naar deze overslagpunten echter nog vaak plaats via de weg. Welke mogelijkheden ziet u om de aan- en afvoer over langere afstand ook per schip te laten plaatsvinden en de overslaglocaties geschikt te maken voor overslag van schip naar schip? In het verlengde hiervan willen we ervoor pleiten om, voor zover dat nu al niet het geval is, de kavels en percelen langs binnenhaven van Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Hiermee worden de (door)groeimogelijkheden voor vervoer over water gewaarborgd. Ook willen we u vragen om bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw, recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt.

Tot slot

Een uitgebreid en ambitieus plan zoals het Mobiliteitsplan 2040 verdient in onze ogen een uitgebreide reactie. Zoals u ziet hebben we op basis van bestudering van uw plan nog diverse vragen en opmerkingen. Wij hopen dat u deze vragen en opmerkingen vooral ziet als uitnodiging om het gesprek dat wij met elkaar hebben ingezet over de opgaven waar stad en regio voor staan voort te zetten. Wij zien daarom uw reactie met veel belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Een afschrift van deze brief is verzonden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/Mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Gemeente De Bilt
Mevrouw Le Fèvre
Postbus 300
3720 AH BILTHOVEN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Le Fèvre,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U vraagt hoe wij de OV-bereikbaarheid van de binnenstad en de oostkant van Utrecht waarborgen voor busreizigers uit de regio De Bilt/Bilthoven (en vice versa) met behoud van de kwaliteit en reistijd van de huidige route.
De OV-bereikbaarheid van de binnenstad zal altijd geborgd worden. Hoe we daar precies invulling aan geven is een onderzoeksvraag voor de uitwerking. Er zijn meerdere ambities ten aanzien van de binnenstadsas die deels tegenstrijdig zijn. Het is niet mogelijk om én meer ruimte voor voetganger en fiets te creëren én de huidige kwaliteit van het OV-netwerk in stand te houden. Welke maatregelen mogelijk zijn om alternatieve reismogelijkheden te creëren, is nog niet uitgezocht. We kunnen daarom niet op voorhand de garantie geven dat de kwaliteit en reistijd van deze route(s) tenminste gehandhaafd blijven. We streven wel naar een hoogwaardige kwaliteit voor de spaakverbinding met De Bilt/Bilthoven. We zullen voorafgaand aan de besluitvorming altijd inzichtelijk maken wat de effecten op de OV-bereikbaarheid in termen van kwaliteit en reistijd zijn. Deze effecten worden zo meegewogen als onderdeel van integrale besluitvorming. De uitwerking onderzoeken we samen met de provincie en zullen u daarin betrekken. Hierover hebben wij inmiddels contact met u gezocht.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 172. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de

CONCEPT

inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Aan:
College van B&W van Utrecht
t.a.v. wethouder mevr. L van Hooijdonk
Stadsplateau 1
3521AZ UTRECHT

datum:	26-1-2021	e-mail:	w.lefevre@debilt.nl	bijlage:	
uw kenmerk:		doorkiesnr.:	(030) 228 94 11	afdeling:	Gebiedsteam De Bilt
ons kenmerk:		contactpersoon:	W. Le Fèvre	onderwerp:	Zienswijze Mobiliteitsplan 2040

Geachte college,

Op 8 december 2020 heeft u het mobiliteitsplan 2040 vrijgegeven voor inspraak. Het college van De Bilt maakt graag van de gelegenheid gebruik om haar reactie te geven op de plannen.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan 2040. Zoals u zelf opmerkt is het openbaar vervoer netwerk verder uitgewerkt. Op dit aspect geven wij graag onze zienswijze. U heeft de ambitie op de binnenstadsas meer ruimte te geven aan voetgangers en groen. Dit wilt u doen door deze as minder te belasten met busverkeer. Vanuit de ambitie de leef en verblijfskwaliteit van de binnenstad te vergroten kunnen wij ons deze gedachte voorstellen.

Op dit moment is de route over de binnenstadsas voor buslijnen uit oostelijke richting, waaronder De Bilt en Bilthoven, de belangrijkste route richting Utrecht Centraal. De route vanaf de Berekuil via de Biltstraat door centrum zorgt voor een goede bereikbaarheid van de historische binnenstad en de oostkant van Utrecht met een zo beperkt mogelijke reistijd. Een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van openbaar vervoer. Het afwaarderen van de binnenstadsas voor buslijnen doet bij ons college enkele vragen rijzen :

-Hoe wilt u OV bereikbaarheid van de binnenstad en de oostkant van Utrecht waarborgen voor busreizigers uit de regio De Bilt/Bilthoven (en vice versa) en daarbij de kwaliteit en reistijd van de route tenminste te handhaven? Immers reizen een groot deel van de reizigers niet alleen naar Utrecht Centraal, maar hebben ook hun bestemming op tussengelegen haltes.
-Bent u bereid gemeente De Bilt verder te betrekken bij de doorontwikkeling van de OV corridors in de stad Utrecht die de verbinding vormen naar de oostelijke buurgemeenten? Dit teneinde een voor stad en regio goed functionerend en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer netwerk te realiseren, dat een alternatief kan vormen voor het gebruik van de auto.

Wij hebben bovenstaande reactie ook toegezonden aan inspraakmobiliteit@utrecht.nl . Wij kijken uit naar uw beantwoording van onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,
College van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,

de secretaris,	de burgemeester,
R. van Netten	mr. S.C.C.M. Potters

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein
Ruud Bijl
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Bijl,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

Lokaal autoverkeer
U onderstreept het belang van autoverkeer zo lang mogelijk via de ring te sturen. Maar u geeft aan dat dit voor u alleen gaat om verkeer van buiten de stad. Niet voor verkeer dat zowel een herkomst als bestemming in de stad Utrecht heeft. U bent bezorgd dat lokaal verkeer onnodig de rijkswegen zal belasten. Met het mobiliteitsplan stimuleren we niet dat lokaal verkeer via de snelwegring gaat rijden. Het beleid is er echter ook niet op gericht om het te ontmoedigen. Verkeer dat dit nu al doet (b.v. tussen Utrecht-Oost en Leidsche Rijn) zal dit waarschijnlijk blijven doen. De inzet op geen groei autoverkeer heeft volgens de uitgevoerde modelberekeningen tot gevolg dat er geen extra belasting van het snelwegennet rond Utrecht zal zijn door verkeer in, van en naar Utrecht, inclusief lokaal verkeer.

A12-zone
U betwijfelt of maatregelen zoals het verschuiven van de spitsknip Liesbosch naar Liesboschbrug niet elders knelpunten zal veroorzaken. Wij onderzoeken graag samen met u de effecten van verschillende maatregelen in het bredere kader van de toekomst van de A12-zone in U Ned verband.

Ook geeft u aan geen ruimte te zien in de Galecopperzoom voor een regionale parallelweg aan de A12. Bij voorkeur lossen we het mobiliteitsvraagstuk op zonder extra autocapaciteit. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan een

CONCEPT

parallelweg aan de A12 een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned verband moeten worden onderzocht.

Goederenvervoer over water
U ziet alleen kansen voor distributie via water als de mogelijkheden hiervoor in regionaal verband goed worden onderzocht. Wij sluiten natuurlijk graag aan bij het overleg met buurgemeenten om de verdere mogelijkheden te onderzoeken en willen de suggestie meegeven om ook de provincie hierbij te betrekken.

Parkeren
U wilt ervoor waken dat parkeerproblemen in de stad worden ‘doorgeschoven’ naar de randen van de stad en regio. Wij zien Westraven vooral als een locatie voor parkeren op afstand voor bewoners van Utrecht (o.a. Merwedekanaalzone) en de A12-zone. Met de ontwikkeling van een regionaal P+R-netwerk inclusief goed voor- en transport via het Wiel met Spaken en het regionaal fietsnetwerk beogen wij ook om parkeeroverlast in buurgemeenten te voorkomen. Wij willen de uitwerking van dit P+R-netwerk graag met u in U Ned verband onderzoeken.

Fietsgebruik
U geeft aan graag te zien dat wij ons ook sterk maken voor fietsgebruik in de regio Utrecht en niet alleen in de stad. Dat is ook precies onze inzet, aangezien veel verplaatsingen van en naar Utrecht juist vanuit de regio komen. Het hoofdfietsnetwerk in de Utrecht sluit daarom goed aan op het regionale fietsnetwerk.

OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Sciencepark(-Zeist)
U geeft aan dat er voor u geen overstap op Westraven plaats hoeft te vinden. U ziet liever een directe verbinding. Wij willen graag de uitwerking van het Wiel met Spaken met u in regionaal verband verder onderzoeken (U Ned/ MIRT Verkenning OV en Wonen en gebiedsonderzoek A12 zone). Een overstap voor reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht Science Park vinden wij ook ongewenst, maar mogelijk wel acceptabel als dit noodzakelijk is om de totale OV-kwaliteit te verbeteren.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 81. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van deinspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

MINUUT	COLL
BESCH	Copy t.b.v.:
Afschrift t.b.v.:	

Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Nieuwegein

Openbaar Domein

Contactpersoon Ruud Bijl
Telefoon (030) 607 18 33
E-mail r.bijl@nieuwegein.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum 27 januari 2021
Kenmerk
Zaaknummer
Berichtnummer
Onderwerp Zienswijze Mobiliteitsplan 2040.

Geacht college,

VERZONDEN 28 JAN. 2021

Met veel belangstelling hebben wij uw Mobiliteitsplan 2040 gelezen. Op die onderwerpen waarvan wij van mening zijn dat zij ook de gemeente Nieuwegein raken, willen wij u graag onze volgende aandachtpunten meegeven.

Met een steeds verder stijgende mobiliteitsbehoefte lijkt het voor de stad Utrecht een logische keuze om nadrukkelijker de prioriteit te geven aan de fiets en het openbaar vervoer. Autoverkeer zal echter altijd een belangrijke wijze van verplaatsen blijven, onder andere in de vorm van noodzakelijk economisch verkeer. U geeft aan dat u autoverkeer naar uw stad stimuleert om zo lang mogelijk via de Ring te blijven rijden. Daarin kunnen wij ons vinden voor zover het verkeer van buiten de stad betreft, maar niet voor verkeer dat zowel een herkomst als bestemming in de stad Utrecht heeft. Dergelijk lokaal verkeer belast onnodig de rijkswegen in de regio, en dan met name de A12 en tast daarmee ook direct de bereikbaarheid van Nieuwegein aan. Dat is voor ons een onwenselijke situatie.

Ook de aansluiting op de rijkswegen, tevens 'toegangspoorten' voor Nieuwegein, zullen hierdoor verder (over)belast raken en daarmee de bereikbaarheid schaden. Of het verschuiven van de spitsknip Liesbosch naar de Liesboschbrug aan het ontlasten van een van deze 'toegangspoorten' kan bijdragen zonder elders een nieuw knelpunt te veroorzaken, betwijfelen wij. Wij willen dit echter graag samen met u nader onderzoeken.
Kortom: de 'draaischijf' van Nederland heeft de rijkswegen broodnodig om het externe en doorgaande verkeer af te wikkelen. Rijkswaterstaat geeft aan dat dit zelfs met de voorgenomen capaciteitsverhogingen op de lange termijn al een lastig te halen doel zal zijn. Reden te meer om niet noodzakelijk autoverkeer hier te voorkomen. Onze ambitie is om dat een regionale inzet te laten zijn, omdat wij vinden dat alleen dan het maximale rendement uit regionale wegenstelsel te behalen is.

Wij delen uw zorgen over de belasting van de A12. Tegelijkertijd zien wij dat de ruimteclaim in uw plan voor infrastructurele maatregelen in de A12 zone op Nieuwegeins gebied buitenproportioneel groot is. De A12 heeft al grote impact in dit stedelijk gebied. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zoals we met elkaar hebben vastgesteld in het kader van het REP-proces. Zeker niet gezien uw ambities om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren. We zien dan ook geen ruimte in de Galecopperzoom voor een regionale weg parallel aan de A12.

U geeft aan goederenvervoer over water te willen stimuleren en noemt daarbij ook ons bedrijventerrein De Liesbosch als haven in uw gewenste systeem van stedelijke distributie. De gemeente Nieuwegein wil deze locatie nu nog niet als zodanig aanwijzen. Wij vinden dat distributie via water alleen kans heeft wanneer de mogelijkheden hiervoor in regionaal verband goed wordt onderzocht. Wij willen dit in overleg met onze buurgemeenten doen en nodigen u dan ook uit om daarbij aan te sluiten.

Een terechte constatering is dat in Nieuwegein op dit moment al veelvuldig wordt geparkeerd door mensen die geen eindbestemming in Nieuwegein hebben. Dit zorgt voor leefbaarheidsproblemen in onze stad die wij graag opgelost willen zien. Aangezien de gemeente Nieuwegein de grootste pendelrelatie met de stad Utrecht heeft, mag worden aangenomen dat deze mensen veelal doorreizen naar de stad Utrecht. Westraven zien wij echter, gezien de ligging in het stedelijk gebied, als mobiliteitshub met een meer regionale functie die ook een toegevoegde waarde voor Nieuwegein kan bieden. Echter, zien wij deze knoop niet direct een oplossende functie vervullen voor extern regio-verkeer. Parkeervoorzieningen op grotere afstand dienen ons inziens de gehele regio te ontlasten en gecombineerd te worden met goede overstapmogelijkheden (multimodaal) naar diverse bestemmingen in de Utrechtse regio. Wij willen ervoor waken dat parkeerproblemen in de stad uiteindelijk worden 'doorgeschoven' naar de randen van de stad en regio.

Wij zien graag dat u zich niet alleen sterk maakt voor het stimuleren van het fietsgebruik in de stad Utrecht, maar ook in de Utrechtse regio. Want met een groeiend aantal fietsbewegingen, dienen deze zo goed mogelijk gespreid te zijn om fietsknelpunten zoveel mogelijk te voorkomen, ook binnen de stad Utrecht. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat regionale fietsroutes zo goed en logisch mogelijk zijn aangesloten op de hoofd-fietsroutes in de stad. Om het fietsgebruik tussen Utrecht en Nieuwegein te vergroten zullen we hierin samen moeten optrekken.

Nieuwegein

Kenmerk
Onderwerp Zienswijze Mobiliteitsplan 2040.

We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. In samenhang met voornamelijk de eerdergenoemde aspecten als het optimaal benutten van het (regionale) wegenstelsel, parkeren op afstand en een fijnmazig fietsnetwerk, zien wij dit eveneens als een grote kans om de 'draaischijf' voor de langere termijn draaiende te houden. Wel willen wij daarbij benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding, en er geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Wij willen bij de uitwerking van het tracédeel Westraven-Lunetten/Koningsweg, en dan met name het gedeelte parallel aan de A12, betrokken worden. Hetzelfde verzoek geldt voor de uitwerking van de versnelling van het tramtracé Nieuwegein City-Utrecht CS (een van de spaken).

Verder gaan wij ervan uit dat u, daar waar (de uitwerking van) uw ambities de gemeente Nieuwegein raken, daarover nader met ons in gesprek zult gaan.

Tot slot wensen wij u veel succes bij de verdere afronding van uw mobiliteitsplan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

Bijlagen
Kopie aan

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

ProRail
H.R. Broekroelofs en H. Homan
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	T2020280562638-1098	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heren Broekroelofs en Homan,

Hartelijk dank voor uw inspraak op het concept Mobiliteitsplan 2040 en op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040). Het verheugt ons te lezen dat u positief aan kijkt tegen zowel het Mobiliteitsplan 2040 als de RSU 2040. We zien uw reacties als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reacties. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie op het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen.

Knelpunt Utrecht Centraal
In uw optiek zou de mobiliteitsvisie verder uitgewerkt moeten worden om de voorgestelde maatregelen daaraan integraal te toetsen rekening houdend met de effecten daarvan op regionale, landelijke en internationale ambities. Met dit mobiliteitsplan geven we de gewenste verbindingen en bedieningskwaliteit van stations aan. In de MIRT Verkenning OV en Wonen onderzoeken we samen met u hoe een eerste fase van het Wiel met Spaken vertaald kan worden naar concrete maatregelen. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd, waarin lokale, regionale, landelijke en internationale ambities worden meegenomen.

U vraagt in de nadere uitwerkingen van het mobiliteitsplan en in de MIRT verkenning OV en wonen steeds aandacht te houden voor verschillende vervoer- en verkeersstromen. Dit doen wij continu en waar dat nuttig en nodig is doen we dit gezamenlijk met u, veelal in U Ned verband.

Inpassing station Koningsweg
U geeft aan dat de inpassing van een intercitystation mogelijk andere (spoorse) ambities op regionaal, nationaal of internationaal niveau in de weg staat. Het is een complex vraagstuk, maar wij zien mogelijkheden voor een bedieningsmodel, waarbij een deel van de intercity's bij (Lunetten-) Koningsweg halteert en een deel van de intercity's zonder tussenstop tussen Utrecht en Arnhem rijdt.

CONCEPT

Dit onderzoeken we gezamenlijk met u in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV, conform de MIRT-afspraak van november 2020.
Het eindproduct van de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt eind 2022 opgeleverd. Tegen die tijd bepalen wij hoe we deze uitkomst in het gemeentelijke beleid verankeren.

Omgevingsaspecten i.r.t. verstedelijking in de nabijheid van spoor
Bij de verdere uitwerking van de RSU 2040 in ruimtelijke plannen en omgevingsvisies vraagt u aandacht voor onder meer de aspecten externe veiligheid, trillingen en geluid in relatie tot railverkeer. Net als u hechten aan een zorgvuldige uitwerking en nemen uw adviezen ter harte. Wij zullen u actief betrekken bij ruimtelijke plannen in de directe nabijheid van het spoor. Wij zijn ons bewust van de regelgeving voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan.

Tot slot
Uw advies t.a.v. het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 78. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. Uw advies op beide stukken is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	27 januari 2021	Eigenaar	Broekroelofs, H.R. (Heri)
Ons kenmerk/ID	T2020-280562638-1098	Telefoonnummer	088 231 1367
Onderwerp	Inspraakreactie Mobiliteitsplan 2040	Afdeling	Regiodirectie

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte heer/mevrouw,

Eind november heeft u het conceptplan *"Mobiliteitsplan 2040, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen"* vrijgegeven voor inspraak. Een mijlpaal voor de stad! ProRail kijkt positief naar dit plan, want hiermee zet de gemeente een ambitieus beeld neer voor een gezonde, bereikbare en leefbare stad.

Het spoor speelt in de verdere ontwikkeling van stad en regio Utrecht een belangrijke rol. De afgelopen jaren zijn nieuwe stations gebouwd en sporen, tunnels en bruggen aangelegd. Dit heeft geleid tot een robuust OV-netwerk. In 2019 is deze grote verbouwing afgesloten met de opening van de grootste fietsenstalling ter wereld op Utrecht Centraal. ProRail kijkt daar met trots en plezier op terug. Maar Utrecht is qua mobiliteitsontwikkeling nog niet 'af'. Na Corona verwachten wij een groei van het aantal treinreizigers in Nederland van ongeveer 30% tot 2030. Met een aantal ingrepen is het spoor in Utrecht hier klaar voor. Verder naar de toekomst zijn verbeteren van stations, het toepassen van nieuwe technologie (zoals ERTMS, ATO en 3kV) en aanpassingen van het netwerk buiten de regio noodzakelijk. Dan kunnen er tot circa twee keer zoveel treinen rijden als nu het geval is

In verschillende trajecten heeft ProRail actief meegewerkt aan het toekomstbeeld voor duurzame mobiliteit van stad en regio Utrecht. Voorbeelden zijn het onlangs vastgestelde Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij, de start van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de aankomende Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Voor de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan wil ik u graag twee aandachtspunten meegeven: het knelpunt Utrecht Centraal en de inpassing van een mogelijk nieuw station Koningsweg.

Knelpunt Utrecht Centraal
Eén van de centrale opgaven in de mobiliteit van de regio is het 'ontlasten van Utrecht Centraal' (o.a. pagina 23). Deze opgave is tijdens de Vervolg Pre-Verkenning Multimodale Knoop Utrecht Centraal nader verkend. Hieruit blijkt dat Utrecht Centraal vervoerskundig en modelmatig een complexe knoop is. Maatregelen in het mobiliteitssysteem hebben een direct effect op het functioneren van de knoop en de aanliggende verbindingen, waaronder de inrichting van de 'speciale spaak' Binnenstadsas (hoofdstuk 6.3) en de Merwedelijn zoals die is voorgesteld in de Groeifondspropositie. In de nadere uitwerkingen van het Mobiliteitsplan en in de MIRT Verkenning OV en Wonen vragen wij u om steeds aandacht te houden voor de verschillende vervoer- en verkeersstromen op en rond deze knoop. Op deze manier blijven we zo flexibel

mogelijk om verschillende oplossingsrichtingen in beeld te houden, waaronder uitbreidingen van capaciteit op, naar en rondom de Multimodale Knoop Utrecht Centraal.

Inpassing station Koningsweg
ProRail ondersteunt van harte het conceptuele OV-model van het zogenaamde 'Wiel met Spaken', dat als uitgangspunt en bovenliggend kader van dit Mobiliteitsplan fungeert. Echter, wij zien dat de sprong van model en visie naar concrete maatregelen in dit plan (te) snel wordt gemaakt. In onze optiek moet de visie verder uitgewerkt worden en voorgestelde maatregelen daaraan getoetst worden, integraal en rekening houdend met de effecten daarvan op regionale, landelijke en internationale ambities. Als voorbeeld daarvan zien wij de passages over de inpassing van voorstadstations met een bovenregionale bediening, meer concreet: het mogelijk nieuwe station Lunetten-Koningsweg. De inpassing van een intercitystation vergt niet alleen nog niet voorziene spoorverdubbelingen, maar staat wellicht ook andere (spoorse) ambities op regionaal, nationaal of internationaal niveau in de weg. Denk hierbij aan de breed gedragen wensen voor verkorting van de reistijd tussen Utrecht en Arnhem en het faciliteren van de groei van het internationaal treinverkeer.
Het Mobiliteitsplan maakt nu niet duidelijk welke impact deze maatregel in bredere zin heeft en hoe die rijmt met het gekozen OV-model. In de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt station Koningsweg uitgewerkt; ons advies is de brede inzichten uit die Verkenning mee te nemen in het Mobiliteitsplan.

De komende tijd blijft ProRail graag actief bijdragen aan de verdere uitwerking van de plannen voor meer duurzame mobiliteit in stad en regio Utrecht, onder andere via het Toekomstbeeld OV en in de samenwerking binnen UNed. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan ben ik graag bereid om een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Harro Homan
Regiodirecteur
ProRail Randstad Noord

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Rijkswaterstaat Midden-Nederland
Eric Diepstraten
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Diepstraten,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 en op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zien uw reacties als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op beide reacties. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie op het Mobiliteitsplan 2040 eveneens opgenomen.

Ten eerste nodigt u ons uit om in de gesprekken die wij voeren in te gaan op zowel de verschillen als overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Wij gaan graag op uw uitnodiging in. Inmiddels is een vervolggesprek gepland.

Verwachtingen over de groei van het autoverkeer en inzet op géén groei van het autoverkeer
U geeft aan dat daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobiliteit nastreeft binnen de Ring Utrecht, u voorziet dat op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei van het autoverkeer wordt voorzien.
Tegelijkertijd suggereert u om de door de in het Mobiliteitsplan beschreven inzet op géén groei van het autoverkeer van en naar de stad, dit ook als inzet voor regionaal verkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet te gaan gebruiken.
Wij interpreteren deze suggestie als waardering voor onze inzet op duurzame bereikbaarheid en het streven naar géén groei van het autoverkeer. We zien in onze analyse eveneens deze toename van verkeer op het hoofdwegennet, maar uit de analyses leiden wij af dat dit verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij zijn ook geïnteresseerd om samen met u en de regio te onderzoeken of de ambities en aanpak die wij voorstellen met betrekking tot het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor het regionale en wellicht zelfs (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten. De Mobiliteitsstrategie van U Ned leent zich daar goed voor.

In het verlengde hiervan merkt u m.b.t. de RSU 2040 op dat in de RSU de gevolgen van de gemeentelijke keuzes op hogere schaalniveaus onvoldoende in beeld zijn. Als voorbeeld noemt u de programmering van wonen en werken, waarbij deze niet verder uit balans mag raken. In de RSU gaan we uit van een tien-minutenstad waar de dagelijkse voorzieningen, waaronder werken, in 10 minuten lopend of fietsend bereikbaar zijn. Ook hebben we ingezet op een aantal gebieden specifiek voor werken waar we ons bereikbaarheidsprofiel ook op in hebben gezet. Denk daar bij aan Lage Weide.

U benoemt in uw reactie op de RSU 2040 drie categorieën onderwerpen waarbij de relatie met de nationale netwerken in de RSU onvoldoende worden geduid:

- Voorstellen voor inrichting langs, bruggen over, tunnels onder, overkluizingen boven of gebruik van netwerken of areaal (zoals voor energieopwekking) in beheer bij RWS-MN.
- Het belang van (inter)nationale transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- De ruimtelijke ontwikkeling van logistieke voorzieningen.

Wij hebben in de RSU 2040 een paragraaf toegevoegd over logistiek vervoer en goederen hubs onder het kopje mobiliteit. Graag blijven wij met u in gesprek over deze onderwerpen bij de verdere uitwerking van de RSU 2040.

Modelberekeningen
U geeft aan dat u door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de door ons gevolgde werkwijze bij de modelberekeningen, u zich niet zondermeer kan vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit maakt het voor u lastig om het mobiliteitsplan goed te beoordelen.
De uitgangspunten voor onze modelberekeningen passen binnen de uitgangspunten die ook in landelijke en regionale modellen worden gebruikt. Wij hebben alleen voor het gemeentelijke areaal een actualisering van uitgangspunten toegepast, die passen binnen bijvoorbeeld de WLO-hoog scenario’s die ook in U Ned verband worden gebruikt. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat onze analyses primair gericht zijn om onze beleidskeuzes te onderbouwen en niet specifiek op het functioneren van het snelwegennet. Inmiddels zijn wij met uw organisatie in gesprek om onze modelberekeningen toe te lichten, zodat u deze mogelijk ook als nuttige inzichten voor het functioneren van de Ring kunt gebruiken.
U refereert als voorbeeld hierbij aan de 14% minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadsbrief is gevoegd waarmee het mobiliteitsplan 2040 aan de Raad is aangeboden. Die zou een gevolg zijn van de regionale propositie voor het Nationaal Groeifonds als effect van investeringen in lightrail en intercitystations. U herkent dit getal niet.
De genoemde 14% minder motorvoertuigen op de Ring is een cijfer dat aan de ochtendspits gerelateerd is. Wij hebben in het mobiliteitsplan om overzicht te kunnen bewaren alleen etmaalcijfers opgenomen. Dit ochtendspitscijfer komt uit de modelberekeningen voor het mobiliteitsplan. Wij lichten dit in een gesprek graag nader toe.

U bepleit om vooruitlopend op gezamenlijk vervolgstudies te onderzoeken of in die studies toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd kunnen worden op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is.
Zoals hierboven al gemeld komen de door ons gehanteerde uitgangspunten overeen met de actuele inzichten van de genoemde kennisinstituten en hebben wij vooral lokale parameters verfijnd. In U Ned werken wij op dit moment aan een gezamenlijk voorstel om de prognosemodellen op elkaar af te stemmen.

U geeft eveneens aan dat het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met diverse onzekerheden, is te prefereren boven het schetsen van één (wens)beeld.
We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat het met de gepresenteerde aanpak mogelijk is om de gestelde doelen te behalen. De doorrekening is niet geschikt, en dus ook niet gebruikt, om individuele maatregelen te beoordelen of effecten op specifieke wegen in beeld te brengen. Daarvoor is eerst uitwerking nodig. Deze uitwerking maakt onderdeel uit van gebiedsonderzoeken en/of mobiliteitsprojecten. We geven in het plan ook aan dat in de loop van de tijd op basis van monitoring waarschijnlijk ook adaptief bijgestuurd dient te worden op het behalen van de doelen.

P+R
Uw ondersteunt het streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties. U geeft hierbij aan dat voorkomen moet worden dat te veel vanuit één perspectief wordt gehandeld en bevorderd moet worden dat het beschreven concept gezamenlijk in regionaal verband wordt uitgewerkt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt. Als twee voorbeelden waar meer samen optrekken gewenst is, noemt u de in het plan opgenomen transferia Westraven en Papendorp. Eerstgenoemde vindt u niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting (A12-zone). De tweede vindt u ongelukkig liggen tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel A2 met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst.
Wij voorzien een stapsgewijze, gefaseerde ontwikkeling van het P+R-netwerk. Hierin kunnen de bestaande (o.a. Westraven) en op korte termijn geplande (Papendorp) transferia zich ook ontwikkelen qua gebruik. Beide transferia zullen op korte termijn nog een rol vervullen voor forenzen en bezoekers. Naar onze mening betreft dit autoverkeer dat toch al naar de stad komt en het snelwegennet en aansluitingen nu reeds belast. Dit verkeer rijdt dan alleen niet meer verder de stad in. Een volgende stap is dat we dit verkeer faciliteren om al in de regio te parkeren en daarmee de snelwegring niet meer te belasten. Daarvoor moeten deze P+R’s in de regio eerst ontwikkeld worden. Daarmee verkleurt de functie van de transferia aan de stadsrand naar parkeren op afstand voor voornamelijk bewoners. Wij werken graag met u samen om deze transitie zo snel mogelijk te realiseren.
Hiermee samenhangend stelt u dat het aanbeveling verdiend om in algemene zin te onderzoeken of en hoe het ‘wiel met spaken’ concept ten dienste kan worden gesteld aan hubs langs wegencorridors om forenzen en bezoekers per auto vóór de Ring af te vangen en te laten overstappen. Onderdeel van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn dat ook wordt gekeken naar verschillende techniekkeuzes, bv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekser bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.
Uw aanbeveling is ook ons beeld over hoe het Wiel met Spaken zou moeten functioneren. Met het mobiliteitsplan maken we geen definitieve techniekkeuzes. Wel geven we aan waar het gelet op de reizigersaantallen voor de hand ligt om een systeemsprong te maken naar lightrail. Dit is nadrukkelijk onderdeel van vervolgonderzoek, evenals de zoektocht naar mogelijke P+R-locaties. BRT kan een interessante invulling van delen van het Wiel met Spaken zijn.

Maatregelen in het stedelijk autonetwerk
U deelt de zorg over onze keuze om verkeer dat nu nog van de Europalaan gebruik maakt, o.a. richting Jaarbeurs (nu) en Beurskwartier (straks) gedeeltelijk anders te routeren om de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Dat betekent dat er een grotere hoeveelheid verkeer van andere aansluitingen zoals Nieuwegein op de A12 en Hooggelegen op de A2 gebruik gaat maken. Deze aansluitingen liggen op een gevoelige positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Deze maatregel is doorgerekend in het kader van het Mobiliteitsplan. Op basis van deze doorrekening lijkt deze maatregel (als onderdeel van een totaalaanpak) niet tot nieuwe of grotere knelpunten te leiden op de A12, A2 en de nabijgelegen snelwegaansluitingen. Aangezien de maatregel onderdeel is van een groter maatregelpakket, kunnen we niet het effect van de maatregel zelf bepalen. Wel zien we dat er inderdaad een verschuiving optreedt (zie figuur op pagina 160 in het plan). Het netto-effect van alle maatregelen samen (de totale aanpak) is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of daadwerkelijk het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en de aansluiting Papendorp op de A12 zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld, willen we graag samen met u verder onderzoeken. Hiervoor geldt dat hoe effectiever andere maatregelen zijn in het beperken van autoverkeer (in de spits), des te makkelijker wordt het om dit extra verkeer te faciliteren. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de op- en afritten. Voor geheel Zuidwest zien we dat de automobiliteit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijzekeuze plaats.

Een tweede zorg is de gedachte om knips aan te brengen in onderliggende wegennetten die momenteel deels voor de ontsluiting van het USP zorgdragen en tegelijkertijd grote parkeervoorzieningen aan de rand van dat gebied te realiseren die in rechtstreekse verbinding staan met het hoofdwegennet. U geeft aan dat ook de gevolgen daarvan nog onvoldoende bekend zijn en dat dit tot soortgelijke risico’s kan leiden als genoemd bij het eerste voorbeeld. U bent bezorgd dat in beide gevallen de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar worden gebracht.
De bedoeling van maatregelen zoals het weren van doorgaand verkeer in het USP is om de verkeersafwikkeling in het USP zodanig te beheersen dat er geen overbelasting van de aansluitingen op het snelwegennet meer plaatsvindt. Ons inziens wordt het risico van terugslag op het hoofdwegennet verkleind. Datzelfde geldt voor andere maatregelen zoals doseren. We beogen hiermee de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet betrouwbaarder te maken, waardoor er minder risico is op terugslag op het hoofdwegennet.
We erkennen dat in nadere analyses met b.v. dynamische modellen beter in beeld kan worden gebracht welke effecten die hebben op de verkeersafwikkeling. Echter zullen hierin ook landelijke en regionale maatregelen moeten worden betrokken om de gevolgen van de verwachte groei van het doorgaande verkeer te beheersen.

Parkeerbeleid
U mist de ambitie om, in het kader van parkeerbeleid, meer met het beperken van parkeren aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. U stelt dat, willen we de autodruk echt verlagen, het aantal parkeerplaatsen omlaag moet en de parkeertarieven omhoog.

Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom ons inziens met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoorgerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het mijden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van.
Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners.

Gebruik Ring door lokaal verkeer
U spreekt uw zorg uit over de doorstroming op de Ring Utrecht indien lokaal verkeer gebruik maakt van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen. U verwijst naar onderzoeken waaruit is gebleken dat de doorstroming van het verkeer op en rond de Ring, zeker aan de zuidwestzijde, maar mogelijk ook noordoostzijde van de stad, slecht is en blijft. Tijdens de voorgenomen realisatie van het project verbreding A27 richting 2030 geeft dat extra hinder door bouwactiviteiten. Na realisatie wordt dat veroorzaakt door de grote ontwikkelingen die in deze gebieden richting 2040 nog plaatsvinden die in het Tracébesluit nog niet waren voorzien. U geeft aan dat het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen ongewenst is wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingsfunctie.
Net als voor verkeer dat van buiten naar Utrecht komt en vice versa willen we dat lokaal verkeer zolang mogelijk via de Ring rijdt om gebiedsvreemd verkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Dat is overigens geen koerswijziging t.o.v. het mobiliteitsplan uit 2016. Naar onze verwachting zal net als in de huidige situatie een deel van dit verkeer dat doen en een deel niet. Dit blijkt ook uit onze analyses. Zo is het logisch volgens de routeplanners dat verkeer uit het westen van Leidsche Rijn naar de oostkant van Utrecht via de snelweg rijdt en vv. Maar dit is niet anders dan in de huidige situatie. Een groter effect verwachten we van de inspanningen om verkeer dat van buiten de stad komt te verleiden om zo lang mogelijk op de ring te blijven en via een aansluiting en inprikker het dichtst bij de bestemming te rijden. In onze analyse neemt dit verkeer echter niet of nauwelijks toe tussen 2015 en 2040.

Verder geeft u aan dat het doseren van verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen om de Ring draaiend te houden onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dit moet echter wel echt een totaaloplossing zijn. Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden. Dosering van de Ring is nu nog niet meer dan een idee. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of en hoe een dergelijk idee ook in de praktijk haalbaar is. U stelt vast dat het niet onze bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vindt de gedachte interessant genoeg om, als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, over door te praten.
Wij erkennen dat dit alleen een mogelijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de verwachte, grote groei van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht en dat dit dan onderdeel moet zijn van

een groter pakket aan maatregelen. Het mobiliteitsplan beschrijft wat de bijdrage van de gemeente Utrecht aan dat totaalpakket kan zijn. Dit is in eerste instantie het niet laten groeien van het autoverkeer in, van en naar de stad. Mogelijk kan deze aanpak een grotere impact in de regio krijgen. Daarom brengen we onze inzichten graag in bij de regionale samenwerking.

U vraagt aan ons hoe we aankijken tegen een géén-groeidoelstelling op het cordon van de Ring. Die doelstelling zou dan betrekking kunnen hebben op alle autoverkeer dat de snelweg gebruikt om van en naar de stad binnen de Ring te gaan, mogelijk aan te vullen met verkeer dat via het onderliggend wegennet van en naar omliggende gebieden gaat. Vanzelfsprekend zullen beide doelstellingen dan in onderling overleg nog nader verbijzonderd moeten worden naar basisjaar en periodes van het jaar, de week of de dag waarop ze betrekking hebben.
Wij zouden een dergelijke doelstelling van harte ondersteunen.

Monitoring ontwikkelingen
U stelt voor om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Hierbij lijkt het u goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen.
Wij steunen het opzetten van een dergelijk, liefst multimodale monitoring op regionale doelen van harte en gaan hier graag het gesprek over aan. We stellen de gegevens uit de gemeentelijke monitor bij het Mobiliteitsplan hiervoor beschikbaar.

Samenwerken in de uitwerking
U schrijft dat het functioneren van het snelwegennetwerk mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals de gemeente worden gemaakt. Omgekeerd heeft de wijze waarop RWS die netwerken beheert en ontwikkelt weer invloed op de kwaliteit van en de ambities in gebieden waarin ze zijn gelegen of doorheen gaan. Hierbij gaat het niet alleen om doorstroming, maar ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving. U trekt de conclusie dat het niet anders kan dan dat er een gezamenlijke rol ligt in het aanpakken van genoemde vraagstukken in de overtuiging dat dit kan leiden tot betere oplossingen dan los van elkaar. Het meenemen van de regio hierbij vindt u cruciaal. Dat geldt ook voor de raakvlakken in relatie tot de uitwerking van de OV ring die u noemt in uw reactie op de RSU 2040.
Hier zijn wij het zeer mee eens. Hierover continueren we graag de gesprekken die we bilateraal en in U Ned verband met elkaar hebben, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Voortzetting constructief overleg
Daarnaast geeft u aan dat u, niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage wil leveren aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid en dat u in dat kader de reactie op het mobiliteitsplan geschreven heeft. U wilt graag een aantal gesprekken voorstellen o.a. om de voorstellen m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving ’wiel met spaken’ en monitoring verder de concretiseren, waarbij bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.
Wij zijn u dankbaar voor uw reactie en inhoudelijke suggesties. We onderkennen dat zinvol is om de gesprekken die wij reeds gevoerd hebben in het kader van het Mobiliteitsplan te continueren om beter wederzijds begrip te krijgen voor onderzoek dat reeds is gedaan, dat aanvullende onderzoeken en analyses nodig zijn bij de verdere uitwerking van maatregelen. Hier willen we ons actief voor inzetten.

Wij blijven graag meedoen aan deze gesprekken en zien de meerwaarde van een regionale aanpak en een regionale monitoring.

Tot slot

Uw advies ten aanzien van het Mobiliteitsplan is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 175. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.

Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak.

Uw advies op beide stukken is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Geachte mevrouw/heer,

Rijkswaterstaat Midden-Nederland maakt in haar hoedanigheid van netwerkbeheerder en gebiedspartner graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de ter inzage gelegde stukken m.b.t. het Mobiliteitsplan 2040. Ik combineer dat met een aantal opmerkingen die verband houden met de nieuwe concept Parkeervisie omdat ik parkeren als onlosmakelijk onderdeel van een succesvolle mobiliteitsstrategie zie.

Om te beginnen wil ik u complimenteren met het goed gestructureerde document dat nu ter inzage is gelegd waar veel werk in is samengebracht. Uw gedrevenheid en tegelijkertijd worsteling om de stedelijke en mobiliteitstransitie niet passief, maar actief tegemoet te treden stralen er vanaf. Ik zie daarin ook zeker aanknopingspunten voor betere samenwerking.

Tegelijkertijd constateer ik op het gebied van automobiliteit een mismatch tussen het landelijk beeld m.b.t. een blijvende rol voor de auto als onderdeel van het mobiliteitssysteem en uw stedelijke ambities dienaangaande. Hoezeer die ambities ook worden gewaardeerd vertalen die zich niet altijd in met het duurzaam functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland congruente maatregelen.

Graag ga ik, met inachtneming van wederzijdse verantwoordelijkheden en met respect voor ieders rol, het gesprek aan over zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Gericht op het optimaliseren van een gezamenlijk perspectief, waar ik zeker kansen voor zie, i.p.v. het maximaliseren van ieders eigen doelbereik.

In zo'n overleg kunnen, wanneer u daar voor openstaat en mogelijk aangevuld met andere partijen, wat mij betreft in het verlengde van deze reactie (niet limitatief) o.a. de volgende onderwerpen worden besproken:

- Rol auto en modellering mobiliteit incl. afstemming uitgangspunten en uitkomsten.
- Functies en instrumentatie Ring-gebruik, in de tijd en naar type verkeer.
- Integraal hubs-concept stad en regio i.r.t. parkeerbeleid en 'wiel met spaken'.
- Monitoring ontwikkelingen i.r.t. brede doelen waaronder die voor Stad en Draaischijf.

In bovenstaande heb ik me beperkt tot een aantal hoofdlijnen die in de bijlage verder nader worden uitgewerkt, toegelicht en soms van voorbeelden worden voorzien. Ik beschouw het geheel als reactie op het Mobiliteitsplan 2040 c.a. Zoals aangegeven stel ik het op prijs om hierover door te praten alvorens een formele reactie in het kader van de procedure te mogen ontvangen.

Hoogachtend,

Eric Diepstraten

Directeur Netwerkontwikkeling

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

BIJLAGE: NADERE TOELICHTING REACTIE RWS-MN OP MOBILITEITRSPLAN 2040 C.A.

Onderstaande toelichting is opgebouwd langs de volgende lijnen:

1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen.
2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden.
3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt.
4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor.

Ad 1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen

Rol en ontwikkeling automobiliteit op verschillende schaalniveaus

Voor de provincie, regio en gemeente Utrecht zijn vanuit de positie van RWS als netwerkbeheerder twee factoren van groot belang bij het vooruitblikken naar en duiden van ontwikkelingen. Dat is op de eerste plaats de functie van wat “de draaischijf” is gaan heten, het stelsel van snelwegen en spoorlijnen dat (inter)nationale en regionale verplaatsingen tussen steden en landsdelen faciliteert en daarmee van grote betekenis is voor het economisch functioneren van de Randstad en ons land. Op de tweede plaats is de enorme verstedelijkingsopgave van belang waarmee Utrecht de komende decennia nog wordt geconfronteerd en de daarmee samenhangende groei in inwoners, arbeidsplaatsen, verplaatsingen en pendel. Deze functies en ontwikkelingen worden overigens ook door de gemeente in het Mobiliteitsplan 2040 onderkend.

Daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobiliteit nastreeft binnen de Ring Utrecht, voorzie ik op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei. Dit houdt o.a. verband met landelijke verwachtingen over de blijvende rol van de auto binnen het mobiliteitssysteem (Toekomstperspectief Automobiliteit 2040[1]). Wat dit concreet gaat betekenen voor nieuwe beleidskeuzes en investeringsbeslissingen wordt momenteel onderzocht in een herijking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2021. Rond het verstrijken van de nu lopende reactietermijn op uw Mobiliteitsplan 2040 zullen hiervan de eerste resultaten beschikbaar komen en met regiopartijen worden besproken.

Bereikbaarheidsproblematiek vandaag, morgen en overmorgen

U en ik werken beiden, samen met andere betrokken partijen, onder de vlag van U Ned aan grote groei- en kwaliteitsopgaven van deze regio. Het MIRT-onderzoek is daar een belangrijke pijler in. Het onlangs vastgestelde verstedelijkingsperspectief ‘Utrecht Nabij’ laat zien dat er in 2030, ook na uitvoering van de lopende infraprojecten, voor alle modaliteiten grote doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen zijn, vooral in de spitsperioden. Tot die tijd zal er ten gevolge van grote bouwactiviteiten in stad en regio en ook aan de infrastructuur waaronder de Ring Utrecht nog extra hinderproblematiek aanwezig zijn. Na die tijd ontstaan weer opnieuw problemen t.g.v. de twee eerder genoemde factoren (autonome ontwikkelingen die extra druk zetten op de draaischijffunctie en groei van de verstedelijking in stad en regio). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht dat de huidige Coronacrisis een vertraging in de groei van de automobiliteit tot gevolg heeft, maar ook dat op termijn weer teruggeveerd zal worden naar het pre-corona niveau.

Ik constateer dat er nationaal en lokaal verschillende beelden bestaan over de omvang en oorzaak van deze problematiek en of, hoe en tot hoever deze moet worden opgelost. Dit heeft o.a. te maken met andere weging van ambities en realiteitszin wat zich vertaalt in de wijze waarop parameters in

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/14/bijlage-1-toekomstperspectief-automobiliteit-ienw

verkeers- en vervoermodellen worden ingesteld en resultaten worden gepresenteerd. Uitkomsten van berekeningen die aan het Mobiliteitsplan ten grondslag liggen zijn daarmee deels onvergelijkbaar met landelijke en regionale studies (bijv. in het kader van NMCA of U Ned). Resultaten worden door u vervolgens vooral op etmaalbasis i.p.v. tevens voor de spitsen en in bepaalde situaties statisch i.p.v. tevens dynamisch gepresenteerd. Ook specifieke informatie over de betekenis van ontwikkelingen en gewenste ingrepen in de stad voor de hogere orde wegennetten worden gemist. Door deze werkwijze blijft de feitelijke problematiek ook voor andere partijen onderbelicht. En dat terwijl investeringen in en exploitatie van netwerken en mobiliteitsmaatregelen nog wel sterk door deze spitsproblematiek en de effectiviteit daarvan voor de nationale verbindingen worden bepaald en het rijk op (mede-)financiering wordt aangesproken.

Door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de gevolgde werkwijze kan ik me niet zondermeer vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit gevoegd bij een aantal vragen verderop in deze bijlage maakt het voor RWS lastig om het Mobiliteitsplan 2040 goed te beoordelen. Als voorbeeld kan worden genoemd de 14 % minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadbrief is gevoegd waarmee het Mobiliteitsplan aan de Raad is aangeboden. Die zou een gevolg zijn van de regionale propositie voor het Nationaal Groeifonds als effect van investeringen in lightrail en intercitystations. Ik heb op basis van mij ter beschikking staande prognoses geen herkenning met dat cijfer.

Interactie met ontwikkelingen in gebieden vraagt om samenwerking

Hoewel RWS een uitvoeringsorganisatie is op het gebied van de hoofdnetwerken van Nederland (hoofdwegen, vaarwegennet en watersysteem) is volstrekt duidelijk dat het functioneren van deze netwerken mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals u worden gemaakt. Omgekeerd heeft de wijze waarop RWS die netwerken beheert en ontwikkelt weer invloed op de kwaliteit van en de ambities in gebieden waarin ze zijn gelegen of doorheen gaan. Het eerder aangehaalde Toekomstperspectief Automobiliteit maakt duidelijk dat het daarbij niet alleen om doorstroming, maar bijv. ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving gaat. Dit kan niet anders dan tot de conclusie leiden dat er een gezamenlijke rol ligt in het aanpakken van genoemde vraagstukken in de overtuiging dat dit kan leiden tot betere oplossingen dan los van elkaar.

Ad 2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden

Sturing duurzame mobiliteit c.q. minder autogebruik

Ik onderschrijf de ambitie om te komen tot een duurzame mobiliteitstransitie, met name in hoogstedelijke gebieden waar de auto een onwelgevallige hoeveelheid ruimte inneemt en leefbaarheidsconsequenties heeft. Het is daarom begrijpelijk dat u de groei van het autogebruik wil beperken en ik juich dan ook van harte toe dat u daar op acteert. Het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij geeft aanzetten voor het type maatregelen waar, niet alleen vanuit stedelijk, maar ook vanuit regionaal en landelijk perspectief, aan gedacht kan worden en wat de effecten daarvan kunnen zijn. Hoewel nog nadere verdiepende studies gaan plaatsvinden lijken op voorhand zeker ook maatregelen waarbij gemeenten een belangrijke rol spelen kansrijk. Denk aan een samenhangende benadering van parkeren bij herkomsten, bestemmingen en onderweg in combinatie met het bieden van goede alternatieven en het maken van afspraken met andere partijen zoals bedrijven die hier invloed op hebben. Samenwerking tussen u en mij met andere stakeholders en het goed meenemen van de regio daarbij is dan echter cruciaal.

P+R's en HWN-hubs differentiëren naar afstand en doelgroep

Uw streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties ondersteun ik. Het 'parkeren op afstand' kan, mits voldoende gedifferentieerd, zowel een bijdrage leveren aan het aantrekkelijker en leefbaarder maken van de stad als aan het in beweging houden van de nationale draaischijf van wegen en spoorlijnen. Ik zie in het Mobiliteitsplan 2040 dat alle gesprekken die tot nu toe over dit onderwerp zijn gevoerd hun vruchten beginnen af te werpen. Het zou goed zijn gezamenlijk toe te werken naar een concept waarbij P+R's op de Ring in hoofdzaak een rol gaan vervullen voor bewoners van de stad. En waarin innovatieve hubs buiten de Ring gaan worden ontwikkeld met een meervoudige bediening (OV, fiets, andere mobiliteitsdiensten) om forenzen en bezoekers alternatieven te bieden voordat zij problemen gaan veroorzaken waar zowel u als ik last van hebben.

Voor mij staat echter voorop dat het één niet zonder het ander kan en dat er ook in de tijd een evenwichtige ontwikkeling van alle vormen van hubs, flankerend parkeerbeleid, afspraken met bedrijven en het waar nodig bieden van alternatieven moet plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat te veel vanuit één perspectief wordt gehandeld en bevorderd moet worden dat het beschreven concept gezamenlijk in regionaal verband wordt uitgewerkt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt. Als voorbeeld wil ik de door u voorziene hubs Westraven en Papendorp noemen. Eerstgenoemde is niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting. De tweede ligt buitengewoon ongelukkig tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst. Ik wil graag met u en andere partijen in de regio gelijktijdig toewerken naar de totstandkoming van hubs langs de naar Utrecht leidende wegencorridors die in functie en doelgroep complementair zijn aan die op de Ring en dus de druk op deze punten kunnen weghalen.

Wiel met spaken uitbouwen met Hoofdwegennet relaties

Het voorgestelde OV-concept 'wiel met spaken' is gebaseerd op Transit Oriented Development (TOD). Een concept dat verstedelijking en OV-aanbod dichter bij elkaar brengt. Dat is op zich goed, maar m.i. nog onvoldoende om tot een echt multimodaal mobiliteitssysteem te komen. De Grote U uit U Ned borduurt voort op dit principe door nieuwbouw vooral in de buurt van de stad, maar daarmee ook in de buurt van de Ring toe te voegen. Dat levert kansen op wanneer dat zowel nieuwe als bestaande bewoners en bedrijven tot een ander mobiliteitsgedrag aanzet. Maar het brengt tegelijkertijd ook risico's met zich mee omdat de nabije autosnelweg wel heel erg concurrerend kan zijn voor het OV. Dat laatste is overigens zeker het geval voor een locatie als Rijnenburg dat perifeer gelegen is. Het verdient m.i. aanbeveling om in algemene zin te onderzoeken of en hoe het 'wiel met spaken' concept ten dienste kan worden gesteld aan hubs langs wegencorridors om forenzen en bezoekers per auto vóór de Ring af te vangen en te laten overstappen. Onderdeel van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn dat ook wordt gekeken naar verschillende techniekkeuzes, bijv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekser bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.

Ad 3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt

Effecten verstedelijking, mobiliteitsgeleidende maatregelen en lokale ontwikkelingen/ingrepen

De eerder in deze reactie gemaakte opmerkingen over de wijze waarop modellen worden gevuld en gepresenteerd worden heel evident waar het gaat om de gevolgen van verstedelijking. In het kader van vooroverleg of procedures rond grote ontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone of het USP heb ik daar vraagtekens bij gezet. Deze vragen zijn nog niet naar volle tevredenheid beantwoord wat

mede verband houdt met de inschatting van de effectiviteit van bepaalde mobiliteit geleidende maatregelen of ingrepen in het netwerk. Deze vragen worden alleen maar sterker wanneer richting 2040 weer nieuwe verstedelijking in beeld komt. Gelet op de gevolgen daarvan voor de nationale netwerken zullen de toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is.

Ik begrijp dat niet alle effecten van mobiliteitsgeleidende maatregelen, zeker waar die nieuw en innovatief zijn en afhankelijk van draagvlak in de bevolking of de medewerking van het bedrijfsleven vooraf exact kunnen worden bepaald. Maar nu lijkt toch veelal de wens de vader van de gedachte te zijn. Het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met boven genoemde onzekerheden is te prefereren boven het schetsen van één (wens-)beeld.

Het gaat in deze reactie te ver om alle lokale voorstellen waar ik aarzelingen bij heb de revue te laten passeren, dus ik wil er als voorbeeld twee uitlichten. Een eerste betreft de gedachte om verkeer dat nu nog van de Europalaan gebruik maakt, o.a. richting Jaarbeurs (nu) en Beurskwartier (straks) gedeeltelijk anders te routeren om de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Dat betekent dat er een grotere hoeveelheid verkeer van andere aansluitingen zoals Nieuwegein op de A12 en Hooggelegen op de A2 gebruik gaat maken. Deze aansluitingen liggen op een gevoeliger positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Een tweede voorbeeld is de gedachte om knips aan te brengen in onderliggende wegennetten die momenteel deels voor de ontsluiting van het USP zorgdragen en tegelijkertijd grote parkeervoorzieningen aan de rand van dat gebied te realiseren die in rechtstreekse verbinding staan met het hoofdwegennet. Ook de gevolgen daarvan zijn nog onvoldoende bekend met soortgelijke risico's als genoemd bij het eerste voorbeeld. In beide gevallen wordt daarmee ook de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar gebracht.

Te eenzijdig op bewoners en nieuwbouw gericht parkeerbeleid

Het U Ned MIRT-onderzoek laat zien dat het gemeentelijk parkeerbeleid één van de krachtigste instrumenten is om het gebruik van de auto te beperken. Het beleid van de gemeente op dit punt is, met inachtneming van de door mij beschreven problematiek en de voorwaarden voor het ketenconcept, naar mijn mening momenteel nog te behoudend. Aanscherpingen worden vooral gekoppeld aan nieuwbouw van woningen (bijv. in de Merwedekanaalzone). De grootste bereikbaarheidsproblematiek doet zich echter voor ten gevolge van de onevenwichtige woon-werk balans en het nog relatief hoge autogebruik in beide spitsen vanuit economisch perspectief (forensen, bezoekers, zakelijk verkeer). Ik ben me er van bewust dat dit lastig is omdat hier veel verworven rechten zijn in de vorm van parkeerplaatsen op eigen terrein waar de gemeente geen directe zeggenschap over heeft. Wel wordt de ambitie enigszins gemist om ook hiermee aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. Wil je de autodruk echt verlagen, dan moeten het aantal parkeerplaatsen omlaag en de parkeertarieven omhoog. Met name dat eerste is van wezenlijk belang, want het beschikbaar zijn van parkeerplaatsen bepaalt dat mobilisten de reis aanvaarden en niet elders al overstappen op een beter bij de stad passende vervoerwijze in de verwachting die parkeerplaats te kunnen vinden. Dit is trouwens een vraagstuk dat regionaal opgepakt en afgestemd moet worden, bij U Ned weliswaar op de agenda staat, maar ook daar meer aandacht verdient.

Lokaal gebruik Ring i.r.t. nationale en regionale draaischijffunctie

Eén van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 is een goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt. De realisatie/uitvoering van het project Ring Utrecht is daarbij uitgangspunt. De gemeente gaat er hierbij van uit dat met dit project voldoende ruimte ontstaat om de Ring te kunnen gebruiken voor het naar buiten sturen van tot nu toe intern of gebiedsvreemd verkeer. Daarbij wordt verondersteld dat er op de Ring altijd enige mate van doorstroming zal bestaan. Uit diverse onderzoeken, waar de gemeente Utrecht intensief bij betrokken was, is gebleken dat de doorstroming van het verkeer op en rond de Ring, zeker aan de zuidwestzijde, maar mogelijk ook noordoostzijde van de stad, slecht is en blijft. Tijdens de voorgenomen realisatie van dat project richting 2030 heeft dat te maken met extra hinder door bouwactiviteiten. Na realisatie wordt dat veroorzaakt door de grote ontwikkelingen die in deze gebieden richting 2040 nog plaatsvinden die in het Tracébesluit nog niet waren voorzien. Het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen is ongewenst wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingsfunctie.

De kritiek van RWS op dit punt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is niet nieuw. Op de voorganger van het voorliggende plan waren de twee belangrijkste opmerkingen al min of meer eensluidend. Te weten: het naar buiten drukken van intern autoverkeer naar de Ring toe en het onnodig lang gebruik maken van de Ring. Kom je bijvoorbeeld uit Amersfoort en je wilt naar het centrum van Utrecht dan is de route via A28, A27, A12 en A2 belastender voor de Ring dan het bieden van rechtstreekser toegang tot de stad. Eerder heb ik aangegeven oplossingen te zien die een weg uit deze impasse kunnen bieden. Van belang is verder nog dat de grootste problemen t.g.v. het gemeentelijk beleid zich zullen voordoen tijdens de spitsen. Als er, bijv. in de daluren, ruimte is op de Ring, kan eventueel ook intern verkeer daar gebruik van maken.

Doseren van en naar het Hoofdwegennet

De gemeente stelt in het Mobiliteitsplan 2040 voor om het verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen te doseren om de Ring draaiend te houden. Daar zit al een zekere erkenning in van het feit dat de capaciteit van die Ring wel eens tekort zou kunnen schieten zoals ik in deze reactie heb betoogd. Tegelijkertijd zou dit betekenen dat je de lokale functie van de Ring belangrijker maakt t.o.v. de doorgaande en regionale verdeelfunctie. Door die dosering op de snelwegcorridors wordt namelijk ook veel verkeer getroffen waar het Hoofdwegennet juist een functie voor vervult. Op zich zou een dergelijke maatregel onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dat betekent bijvoorbeeld koppeling aan het tegelijkertijd doseren van de toeritten vanuit de stad, Leidsche Rijn en USP, het invoeren van een restrictiever parkeerbeleid op huidige bestemmingen met een goed vervoersaanbod en aan het bieden van individuele (bijv. fiets), openbare (bijv. HOV), collectieve (bijv. vanpools) en private (bijv. MaaS) alternatieven vanaf die doseerpunten in combinatie met hubs vóór de Ring.

Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, zoals voorgesteld in dit Mobiliteitsplan 2040, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden. Dosering van de Ring is nu nog niet meer dan een idee. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of en hoe een dergelijk idee ook in de praktijk haalbaar is. Ik stel vast dat het niet uw bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vind de gedachte interessant genoeg om, zoals gezegd als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, iets om over door te praten.

Ad 4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor

Corresponderende groeidoelstelling op cordon Ring overwegen

Om te voorkomen dat de groei van de stad en de in het Mobiliteitsplan neergelegde beleidskeuzes leiden tot afwenteling van problemen op het Hoofdwegennet overweeg ik om de groeidoelstelling van de stad binnen de Ring te spiegelen naar een doelstelling op het cordon van de Ring. Ik bedoel daarmee dat wanneer de gemeente er naar streeft om het autogebruik in de stad te stabiliseren het niet onlogisch zou zijn wanneer ik een soortgelijke doelstelling op het cordon van de Ring introduceer. Die zou dan betrekking kunnen hebben op alle autoverkeer dat de snelweg gebruikt om van en naar de stad binnen de Ring te gaan, mogelijk aan te vullen met verkeer dat via het onderliggend wegennet van en naar omliggende gebieden gaat. Vanzelfsprekend zullen beide doelstellingen dan in onderling overleg nog nader verbijzonderd moeten worden naar basisjaar en periodes van het jaar, de week of de dag waarop ze betrekking hebben. Graag verneem ik hoe u tegen zo'n gedachte aankijkt.

Monitoring daadwerkelijke ontwikkeling t.o.v. beleid

Omdat onzekerheden groot zijn en de verschillen van inzicht in hoe het verkeer zich zou kunnen ontwikkelen nog zo uit elkaar lijken te liggen is het goed om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Daarbij moet het m.i. zowel gaan om input (worden de veronderstelde maatregelen ook daadwerkelijk genomen zoals bedoeld), output (wat is het effect van deze maatregelen als onderdeel van het geheel aan ontwikkelingen dat plaatsvindt) en outcome (worden de gestelde doelen ook daadwerkelijk gehaald, bijvoorbeeld waar het de groei van het autoverkeer in de stad en op het cordon van de Ring betreft). Gelet op de implicaties van uw plannen lijkt het goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen waar ik zelf vanuit de positie van RWS in deze reactie een voorzet voor heb gedaan.

Voortzetting constructief overleg tussen gemeente, RWS en in breder verband

RWS hoopt met deze reactie niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid. Ik kan me voorstellen dat dit aanleiding geeft voor een gesprek en sta daar voor open. Ook kan ik me voorstellen een dergelijk gesprek in een wat breder verband met Provincie en Prorail of in het Utrechts Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) te laten laatsvinden. Het zou goed zijn om in die gesprekken voorstellen zoals ik o.a. m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving 'wiel met spaken' en monitoring in deze reactie heb gedaan verder te concretiseren. Bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet zal daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

NS
Irma Winkenius
Postbus 1283
1000 BG AMSTERDAM

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	CCA/RDRN/00047	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Winkenius,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U verzoekt ons in gesprek te blijven over de nadere uitwerking van het Wiel met Spaken, in het bijzonder over de samenhang van het stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations met het landelijke systeem en met de sprinterbediening, de potentie en maakbaarheid daarvan, het ruimtegebruik rond stations bij groei en de verbetering van deur tot deur vervoer. Wij zetten graag ons constructieve gesprek hierover voort. Wij realiseren ons dat de treinbediening van Utrecht in veel gevallen effect heeft op de OV-bereikbaarheid van een veel groter gebied. Wij gaan graag samen met u op zoek naar oplossingen, die ook bijdragen aan de door u genoemde aspecten.

U constateert dat uit het plan niet opgemaakt kan worden welk effect de ontwikkeling van het Wiel met Spaken heeft op het gebruik van de spaken zelf. Tevens stelt u de vraag in hoeverre de verbindingen tussen de knopen aan het Wiel via het Wiel concurrerend zijn ten opzichte van dezelfde verbinding via Utrecht Centraal. Dit hebben wij ten behoeve van dit mobiliteitsplan op dit moment niet concreet onderzocht. Samenhang maar ook concurrentie tussen spaken en wielverbindingen is plausibel. We stellen voor deze vragen samen met u te onderzoeken, bijvoorbeeld in het kader van de MIRT-Verkenning OV en Wonen.

U uit de zorg dat het Wiel met Spaken leidt tot een versterking van de eenzijdige markt en tot grotere verschillen in bezetting van de treinen op de sprintercorridors. Dit zet de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV onder druk. Wij herkennen de zorg dat een eenzijdige markt en grote

CONCEPT

verschillen in bezetting van de sprinters leiden tot druk op de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV. Met dit mobiliteitsplan denken wij juist meer balans in het vervoerssysteem te kunnen krijgen, mede omdat we inzetten op ontlasten van de hyperspits door forenzen en studenten. Wij zetten het gesprek hierover graag in onder andere U Ned verband voort.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 174. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

NS

Regiodirectie Randstad Noord

Stationsplein 19U, spoor 2
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam
www.ns.nl

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum 29 januari 2021
Ons kenmerk CCA/RDRN/00047
Onderwerp Reactie op mobiliteitsplan 2040

Telefoon 088 - 671 14 40
E-mail Irma.Winkenius@NS.nl

Geachte inspraakcommissie,

Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het Mobiliteitsplan 2040.

Complimenten voor het stuk dat nu voor ligt, waarmee de gemeente Utrecht een basis legt voor de toekomst. Met veel plezier hebben wij het goed leesbare stuk doorgenomen.
Wij spreken onze waardering uit over de manier waarop het plan ingaat op bijvoorbeeld de sterke samenhang tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit of de urgentie in te zetten op het maken van afspraken over spreiden van reizigers met onderwijs en werkgevers. Ook het verbeteren inzetten op mobiliteitshubs kan helpen om deur-tot-deurvervoer te verbeteren.

Wij zien dit plan als een kans om op meerdere gebieden samen met jullie verder aan de slag te gaan. In de verdere uitwerking van dit plan geven wij graag twee aandachtspunten mee.

1. *Samenhang landelijke spoorsysteem met het regionale spoorsysteem*

Wij onderschrijven het belang van Utrecht Centraal met zijn centrale ligging als belangrijkste knooppunt in het nationale en internationale spoornetwerk. Het knooppunt Utrecht Centraal is een belangrijke schakel in het verbinden van economische kerngebieden met elkaar. Niet alleen in het verbinden van andere steden met elkaar, maar ook de stad Utrecht kent een sterke relatie met andere steden. NS streeft naar een snellere en frequentere verbinding tussen economische kerngebieden.
In uw mobiliteitsplan zet u in op versterking regionale OV. Onder andere door in te zetten op het laten stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations en het eventueel verhogen van sprinterfrequenties. Graag blijven wij hierover met u in gesprek over de nadere uitwerking. In het bijzonder over de samenhang van het stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations met het landelijke systeem en met de sprinterbediening, de potentie en maakbaarheid daarvan, het ruimtegebruik rond stations bij groei en de verbetering van deur tot deur vervoer.

2. De rol van sprinters in het Wiel met Spaken

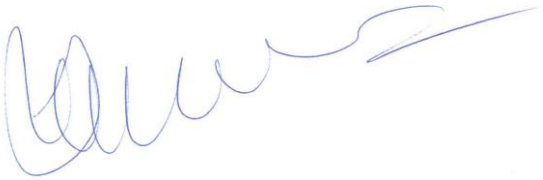
We zijn bekend met de wens van de gemeente om het onderliggende openbaar vervoer systeem via een schaalsprong om te bouwen naar een Wiel met Spaken concept. Het gedachtegoed van het Wiel met Spaken biedt mogelijkheden een deel van de reizigers op Utrecht Centraal dat niet in de buurt van Utrecht Centraal hoeft te zijn beter te spreiden, door het creëren van een goede aansluitingen en mobiliteitsvoorzieningen op voorstadstations.
Welke rol het spoor in het voorgestelde Wiel met Spaken speelt vraagt een andere uitwerking. In het huidige (2019) treingebruik worden wij in de Sprinters geconfronteerd een duidelijke verspitste en eenzijdige markt. Treinen vanuit de regio worden voller richting Utrecht Centraal. Op de laatste stukjes van de trajecten naar Utrecht Centraal, wordt de zitplaatskans kleiner.

Uit het plan kunnen wij niet opmaken welk effect de ontwikkeling van het Wiel met Spaken heeft op het gebruik van de spaken zelf. Tevens rijst de vraag in hoeverre de verbindingen tussen de knopen aan het Wiel via het Wiel concurrerend zijn ten opzichte van dezelfde verbinding via Utrecht Centraal.

Zorg is dat het Wiel met Spaken leidt tot een versterking van de eenzijdige markt en tot grotere verschillen in bezetting van de treinen op de sprintercorridors. Dit zet de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV onder druk.
Ook hierover gaan wij graag met u in gesprek in hoeverre onze zorg terecht is. Indien er te verwachten valt dat op de spaken een sterkere groei plaatsvindt dan op andere delen van de sprintercorridors, gaan we graag samen het gesprek aan om naar alternatieve oplossingen te zoeken. Bijvoorbeeld via concrete spreidingsafspraken, het versterken van de corridor als geheel of alternatieven vormen van OV aanbieden die complementair zijn aan de huidige spaak.

Mocht u naar aanleiding van onze reactie de behoefte hebben aan een toelichting dan kunt u contact opnemen met Patricia van Wachtendonk op telefoonnummer 06-20887597.

Met vriendelijke groet,



Irma Winkenius
Regiodirecteur

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Politie
Jan van Hees
Kroonstraat 25
3511RC UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraak op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U heeft zorgen over de te nemen verkeersmaatregelen in relatie tot de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten. Bij versmalling van wegen zal er per definitie minder ruimte overblijven voor de weggebruiker. Dat houdt in dat de nood- en hulpdiensten ook minder ruimte hebben om hun werk te doen of mogelijk langer onderweg zijn om hulp te verlenen. U vraagt ons hiermee rekening te houden in de besluitvorming.
De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zal zeker worden meegewogen bij het ontwerp van en in besluitvorming over projecten.

U geeft aan dat een goed ingerichte 30km/u-zone als het ware zelf handhavend is, omdat het duidelijk voor de weggebruikers is dat men in een 30km/u-zone rijdt. U stelt dat handhaving van de verkeersregels een taak van de politie is die als sluitstuk gezien moet worden. Handhaving staat als 3e bij de 3 E's (Enginering, Education, Enforcement). Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30km/u-zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.
Wij realiseren ons dat het uitgangspunt moet zijn dat de inrichting van de weg het gewenste gedrag moet afdwingen. Het is soms lastig om deze doelstelling te combineren met andere doelen, b.v. een comfortabele route voor het OV. We realiseren ons dat de politie in dergelijke gevallen andere prioriteiten stelt.

CONCEPT

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit

Datum 20 april 2021
Ons zaaknummer 8738396

Tot slot

Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 74. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Van: [redacted]
Aan: Inspraak mobiliteit
Onderwerp: Mobiliteitsplan 2040
Datum: donderdag 28 januari 2021 14:25:36
Bijlagen: image001.jpg

Goedemiddag,

Als wegen afgeschaald worden naar maximaal 30 km/uur zal dat de verkeersveiligheid ten goede komen.

Vanuit de politie twee aandachtspunten:

1: Bereikbaarheid

Als politie maken wij ons zorgen over de te nemen verkeersmaatregelen in relatie tot de bereikbaarheid van de nood & hulpdiensten.

Bij versmalling van wegen zal er per definitie minder ruimte overblijven voor de weggebruiker wat zal inhouden dat de nood & hulpdiensten ook minder ruimte zullen hebben om hun werk te doen of mogelijk langer onderweg zullen zijn om hulp te verlenen.
Wij vragen daarom Uw aandacht om hiermee rekening te houden in de besluitvorming

2: Handhaafbaarheid

Een 30 km zone dient aan een aantal criteria te voldoen om als zodanig te kunnen functioneren. Door het CROW zijn daartoe diverse richtlijnen opgesteld.

Een goed ingerichte 30 zone is als het ware zelf handhavend. Het is duidelijk voor de weggebruikers dat men in een 30 zone rijdt en door de diverse snelheidsremmers is de snelheid in 80 % van de gevallen in overeenstemming met de maximum toegestane snelheid. De stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV noemt deze getallen na een studie waarbij opgemerkt wordt dat de overtreders weliswaar harder dan 30 rijden maar dat deze overschrijding laag is.
Bij een sobere inrichting van de 30 zone loopt het aantal overtreders al op naar de 40 % waarbij de overschrijding van de max snelheid ook hoger is dan bij de goed ingerichte zone.

Handhaving van de verkeersregels is een taak van de politie die als sluitstuk gezien moet worden. Handhaving staat als 3e bij de 3 E's (Enginering, Education, Enforcement)

Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30 zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.

Met Vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
DROS/TEAM INFRA./AFDELING VERKEER/CLUSTER STAD UTRECHT
Kroonstraat 25, 3511RC Utrecht
[redacted]
[redacted]

---------- Disclaimer ----------
De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen.
Kennisneming door anderen is niet toegestaan.
De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en/of een verschoningsrecht vallen.
Indien dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht de afzender daarover onmiddellijk te informeren en het e-mailbericht (en bijlagen) te vernietigen.
Conform het beveiligingsbeleid van de Politie wordt e-mail van en naar de politie gecontroleerd op virussen, spam en phishing en moet deze e-mail voldoen aan de voor de overheid verplichte mailbeveiligingsstandaarden die zijn vastgesteld door het Forum Standaardisatie.
Mail die niet voldoet aan het beveiligingsbeleid kan worden geblokkeerd waardoor deze de geadresseerde niet bereikt. De geadresseerde wordt hiervan niet in kennis gesteld.

The information sent in this E-mail message (including any attachments) is exclusively intended for the individual(s) to whom it is addressed and for the individual(s) who has/have had permission from the recipient(s) to read this message.
Access by others is not permitted.
The information in this E-mail message (including any attachments) may be of a confidential nature and may form part of the duty of confidentiality and/or the right of non-disclosure.
If you have received this E-mail message in error, please notify the sender without delay and delete the E-mail message (including any attachments).
In conformity with the security policy of the Police, E-mails from and to the Police are checked for viruses, spam and phishing and this E-mail must meet the standards of the government-imposed E-mail security as set by the Standardization Forum.
Any E-mail failing to meet said security policy may be blocked as a result of which it will not reach the intended recipient. The recipient concerned will not be notified.

Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB

Samenvatting van de wijzigingen



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

1. Inleiding

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Cijfers in algemene inleiding geactualiseerd.
- Inhoud paragraaf 1.1 verplaatst naar H2 (Trends en ontwikkelingen) en H3 (Visie), paragraaf 1.1 is daarmee geschrapt. Datzelfde gedaan met doel mobiliteitsplan (voorheen paragraaf 1.2) waardoor die paragraaf veel korter is geworden. De inleiding is daarmee meer een proceshoofdstuk geworden.
- Paragraaf 1.2 (totstandkoming): geactualiseerd op huidige participatie.
- Paragraaf 1.3 (status plan): aanleiding actualisering wat uitgebreider toegelicht en positionering ervan verduidelijkt, ook t.o.v. U Ned, andere programma's en nationale ambities uit b.v. Klimaatakkoord, planhorizon aangepast en beargumenteerd waarom, info over rekentool verwijderd komt aangepast in verantwoording terug).
- Paragraaf 1.4 (leeswijzer): aangepast op nieuwe structuur.

In dit rapport treft u een samenvatting van de wijzigingen van het Mobiliteitsplan 2040 ten opzichte van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016. In de inspraakversie van Mobiliteitsplan 2040 (november 2020) zijn deze wijzigingen zichtbaar gemaakt zodat het voor iedereen duidelijk was wat de wijzigingen en toevoegingen aan de oude versie van het plan waren.

In het voorgelegde mobiliteitsplan 2040 zijn deze niet meer zichtbaar omdat het om de nieuwe definitieve versie gaat. Om toch inzichtelijk te hebben wat de wijzigingen zijn van de 2040 versie ten opzichte van de 2016 versie is dit overzicht gemaakt. Dit document volgt de hoofdstuk-indeling van het nieuwe plan.



2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Geheel nieuwe tekst.
- De mobiliteitsopgave ten gevolge van de groei van de stad (wonen en werken) is veel groter omdat we kijken naar 2040 ipv 2025. We stellen dan ook het faciliteren van die groeiopgave meer centraal.
- Naast de groei in de afgelopen 10 jaar kijken we ook naar de verwachte groei tussen nu en 2040.
- We maken geen vergelijking meer met andere grote steden (G4).
- We geven niet meer aan waar de stromen naar Utrecht vandaan komen, en zoomen ook niet meer in op de zones A, B en C en de binnenstad, Leidsche Rijn en Utrecht Science Park.
- We duiden nu wat er gebeurt als we geen aanvullende maatregelen nemen (probleemanalyse 2040 bij niets extra doen).



3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk dat o.b.v. de probleemanalyse aangeeft met welke visie we de ambities willen gaan realiseren.
- De Utrechtse mobiliteitsaanpak (5 stappen) wordt geïntroduceerd.
- De 10 doelen van het mobiliteitsplan zijn licht aangepast.



4. Slim bestemmen (stap 1)

Wijzigingen ten opzichte van het hoofdstuk ‘Slim bestemmen’ in het mobiliteitsplan uit 2016:

- In lijn gebracht met actualisering RSU.
- Dubbele informatie zoals al in de inleiding en hoofdstuk visie staat eruit gehaald.
- Eerste paragraaf aangevuld op huidige RSU, uitgangspunten actualisering RSU en kaartje met harde en zachte plancapaciteit.
- Tweede paragraaf geschrapt (Gebiedsvisies, Omgevingsvisies op gebiedsniveau en UAB-gebiedsagenda’s), omdat de gebiedsgerichte aanpak terugkomt in het hoofdstuk Netwerken op orde.
- Algemene (ontwerp)uitgangspunten vanuit mobiliteit voor gebiedsontwikkeling aangescherpt en omgekeerd ontwerpen als uitgangspunt expliciet gemaakt
- Aangepaste 10e doel terug laten komen in tekst (we bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken).



5. Anders reizen (stap 2)

Wijzigingen ten opzicht van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk waarin beperkte info over mobiliteitsmanagement en De Gebruiker Centraal uit het mobiliteitsplan 2016 is herschreven (meer vanuit gebruiker ipv netwerk)
- Aanleiding herschreven, link met corona-periode gelegd
- Driedeling naar drie paragrafen vertaald (minder reizen, op ander tijdstip en met gezond en gedeeld vervoermiddel)
- Beprijzen en MaaS als kaders toegevoegd



6. Netwerken op orde (stap 3)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Dit hoofdstuk bevat een selectie van de originele hoofdstukken Slimme Routes en Slim Regelen, alles wat betrekking heeft op het functioneren van netwerken.
- Voor voetganger is de beleidsinzet ongewijzigd. Toegevoegd is het belang om meer ruimte voor verblijven te creëren.
- Voor de fiets is toegevoegd/extra benadrukt dat het stationsgebied en de binnenstad worden ontzien d.m.v. spreiden en parallelle routes. Niet nieuw, maar wel explicieter en urgenter.
- Voor OV is het 3-knopenmodel vervangen door het Wiel met Spaken met een zwaarder wiel en ook zwaardere spaken vanwege de grotere opgave 2040. Daardoor is alle tekst aangepast.
- Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is.
- Nieuw is de multimodale reis als extra alternatief voor de auto.
- Voor auto is het beleid ongeveer gelijk gebleven. Concrete ingrepen in wegennet zit bij hoofdstuk Slim Sturen.
- Teksten over innovatie en nieuwe vervoerwijzen zijn nu verspreid over de thema's waar ze bijpassen (b.v. bij fiets, auto, Slim sturen, Anders reizen, etc.), zodat de samenhang met de beleidsinzet op die thema's logischer is.
- Knooppunten is als apart thema vervallen omdat de inhoud dubbelt met wat bij OV, de multimodale reis en Slim bestemmen is opgenomen.
- Kader over routes voor nood- en hulpdiensten toegevoegd.



7. Slim parkeren (stap 4)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuwe hoofdstuk als vervanger van korte paragraaf over parkeren in huidig SRSRSB
- Kern van parkeervisie komt nu terug in dit hoofdstuk



8. Slim sturen (stap 5)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- In Slim sturen stellen we de sturing en prioritering meer centraal en niet zozeer de techniek daarbij die in SRSRSB vooral in het hoofdstuk Slim regelen terugkwam (info over dynamisch verkeersmanagement en het regelen van kruispunten). Deze technische middelen komen nog wel als paragrafen terug (net als de gebruikerskant), maar worden nu voorafgegaan door een paragraaf over de principes van deze sturing en een paragraaf waarin de integrale netwerkkeuzes veel scherper beschreven staan op stedelijk niveau en voor enkele gebieden.
- Het hoofdstuk oogt daardoor veel concreter en gedetailleerder dan de rest van het mobiliteitsplan. Het is daardoor ook iets moeilijker te begrijpen en er staan veel keuzes in die naar verwachting politiek gevoelig liggen. Tegelijkertijd komt het daarmee tegemoet aan de behoefte aan een scherp stuk qua inzet richting college (dat zit vooral in dit hoofdstuk) en geeft het de duidelijkheid die programmamanagers, projectleiders en vakspecialisten nodig hebben, maar ook raadsleden (het voorkomt/structureert de discussie in de Raad bij individuele projecten).
- In SRSRSB 2016 werd per zone in de stad (A, B of C) de prioritering tussen vervoerwijzen aangegeven. Door de grotere opgave (groei tot 2040) voldoen deze principes niet meer. Daarom maken we in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk expliciete integrale keuzes tussen vervoerwijzen op basis van het gewenste functioneren van het multimodale netwerk. Dat doen we ook meer gedetailleerd voor enkele gebieden waar scherpere netwerkkeuzes nodig zijn, omdat de (verwachte) verkeersafwikkeling knelt.
- Tevens is toegevoegd hoe prioriteit per vervoerwijze concreet vormgegeven moet worden als houvast voor keuzes bij het verdelen van schaarse regelruimte bij verkeerslichtinstellingen. Daarnaast is bij dynamische verkeersmanagement aangevuld op het expliciet doseren op een aantal routes. Ook nieuw is de nadrukkelijke aandacht voor de doorstroming van het OV.



9. Programmering van projecten van stedelijk belang

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Er is een afwegingskader toegevoegd en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk.
- De kaart met projecten in uitvoering is verwijderd.
- De tabellen met projecten per periode zijn vervangen door een fasering op hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelenpakketten op korte, middellange en lange termijn.
- Er is procesinformatie opgenomen over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar mobiliteit onderdeel van uitmaakt.
- Daarbij is ook een bandbreedte (grove schatting) aangegeven van de totaal benodigde investeringen op mobiliteit tot 2040 en is de relatie verduidelijkt met de jaarlijkse (her)programmering van middelen bij de voorjaarsnota.
- De samenwerking op OV is vervangen door actuele info over U Ned, Korte Termijn Aanpak, MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, Toekomstbeeld OV, etc.
- De tekst over structurele inzet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en verkeersveiligheid is vervallen.



10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Verkeersmodel VRU ipv Rekentool+ gebruikt.
- Effecten herschreven naar aanleiding van nieuwe maatregelen en gebruik 5-stappenplan van Utrechtse mobiltieitsaanpak.
- Regioparagraaf toegevoegd.





Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Kwaliteit in de Zuidpoort
Definitieve variant na participatie over 6 varianten



Verkeersstudie Zuidpoort -
Toelichting definitieve variant
april 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/zuidpoort

Onderwerpen in deze toelichting

		pagina
1.	Inleiding en doel	3
2.	Ambities voor de Zuidpoort	4
3.	De 6 oorspronkelijke varianten	6
4.	Participatieresultaat samengevat	8
5.	Introductie 2 nieuwe varianten vanuit participatie	13
6.	Naar een definitieve variant	20
	voor- en nadelen variant 1-Plus ten opzichte van 4A	
	verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4	
7.	Conclusie	23
Bijlage 1:	8 varianten en de verkeerseffecten	24

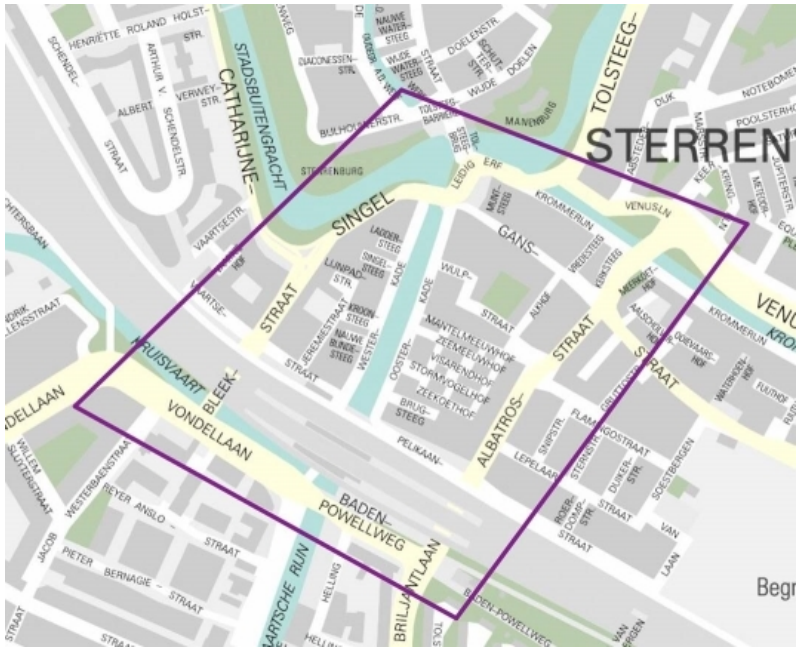


Ledig Erf: ontworpen voor doorstroming van buslijn 12

Gemeente Utrecht

1. Inleiding en doel

- Verschillende aanleidingen om de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort te verbeteren:
  - behoefte/noodzaak tot uitbreiding van de binnenstad
  - komst van tramlijn 22 (en vervanging van buslijn 12)
  - komst en functie van station Vaartsche Rijn in het HOV Systeem
  - ontwikkeling van Ledig Erf, Ooster- en Westerkade en Rotsoord
- 6 verkeersvarianten ontwikkeld in oplopende mate van autoluwheid
- Intensieve participatie in januari 2021 met ruimte voor variaties
- Verkeerskundige impact, (kansen voor) ruimtelijke kwaliteit en participatieresultaat als belangrijkste beoordelingscriteria

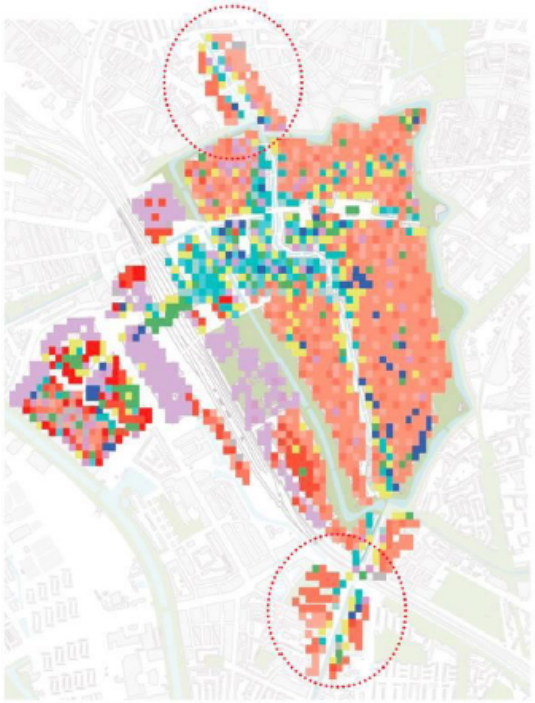


Doel van deze presentatie: toelichting op de keuze voor de definitieve variant

2. Ambities voor de Zuidpoort

Omgevingsvisie binnenstad
In de omgevingsvisie binnenstad wordt het hele gebied Ooster-/Westerkade gezien als een verlengde van de binnenstad (zogenoemde voorsteden) die functioneel en ruimtelijk één geheel vormen met de binnenstad.

Omgevingsvisie Binnenstad: verblijf op 1, inclusief de voorsteden



Functiekaart 2040: uitbreiding richting voorstel



Materialisering 2040: klinkers in binnenstad en voorsteden, Singel fietsstroken in asfalt



Kaart omgevingsvisie Singel Rondom/verbindingen landschap

Gemeente Utrecht

vervolg: Ambities voor de Zuidpoort

Ambities voor Ledig Erf

- Goede (binnenstads-)verblijfskwaliteit
- Goede loopverbindingen naar station Vaartsche Rijn en Rotsoord
- Goede doorstroming voor het aanwezige verkeer, goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- Goede aansluiting op Tolsteegbrug/-barrière en Ooster- en Westerkade
- Goede fietsvoorzieningen, ingericht op de groei
- Weren gebiedsvreemd verkeer

Ambities voor Vondellaan - Baden Powellweg - Albatrosstraat

- Verbetering stationsfunctie en -omgeving, prettig verblijven
- Betere fiets-voetverbinding Rotsoord - Binnenstad en Jutfaseweg - Ledig Erf (oversteken), meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven op de Vondellaan - Baden Powellweg
- Spreiden van fietsers: zuidelijk om de binnenstad en binnen het Zuidpoortgebied
- Verbetering doorstroming fietsers in het gebied (o.a. richting USP)
- Betrouwbare doorstroming bussen op de route Vondellaan –Albatrosstraat
- Weren gebiedsvreemd (auto)verkeer

3. De 6 oorspronkelijke varianten



Variant 1 Ledig Erf als fietsstraat



Variant 2 Ledig Erf autoluw



Variant 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer



Variant 4: Ledig Erf autoluw met één afslagverbod (voorkeur college)



Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden



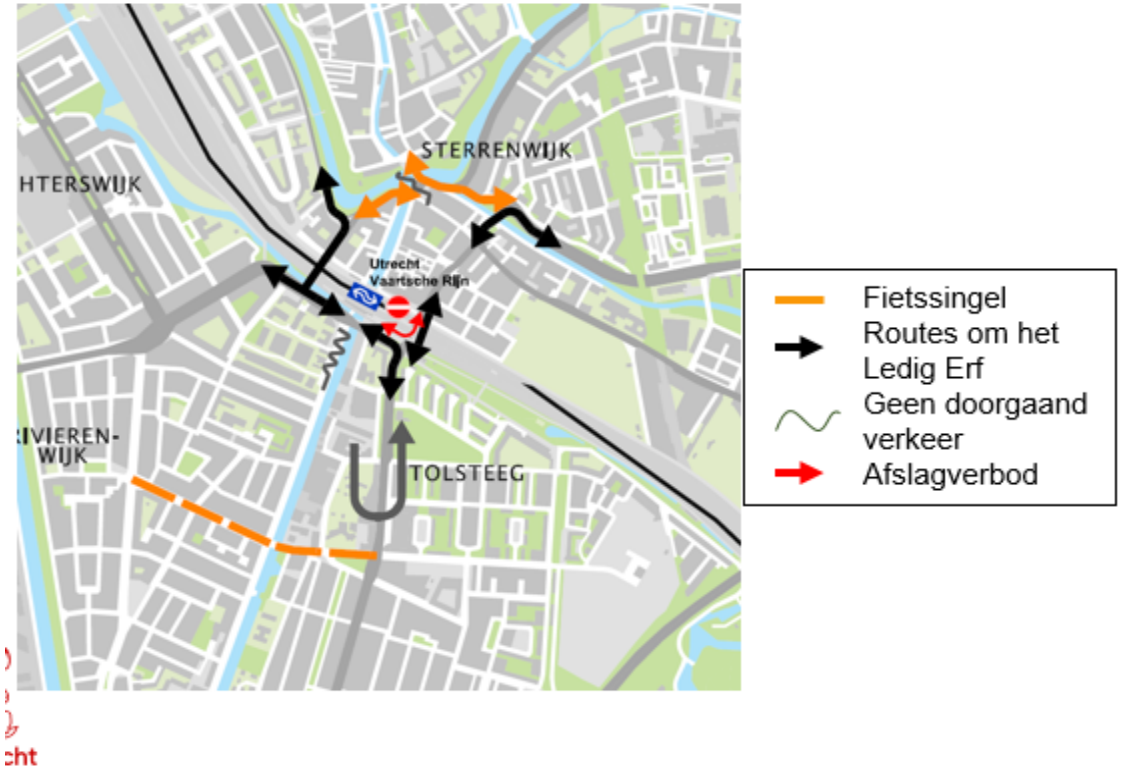
Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat

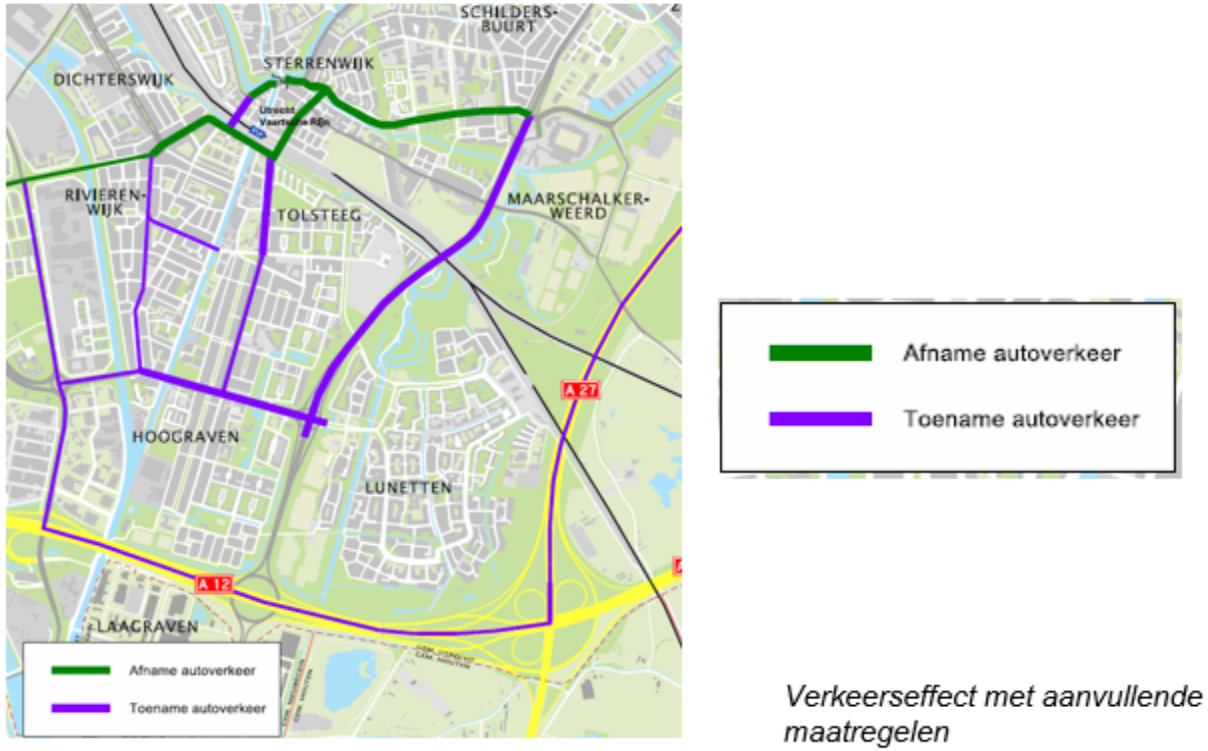


vervolg: De 6 oorspronkelijke varianten

variant 4 - Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

(was voorkeursvariant college B en W ten behoeve van participatie)





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Uitgangspunt voor alle varianten: afsluiten Catharijnesingel en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan

Gemeente Utrecht

4. Participatieresultaat samengevat

Participatie op 3 sporen:

1. Enquête op denkmee.utrecht.nl
2. Serie interviews stakeholders
3. Bijeenkomst klankbordgroep



Gemeente Utrecht

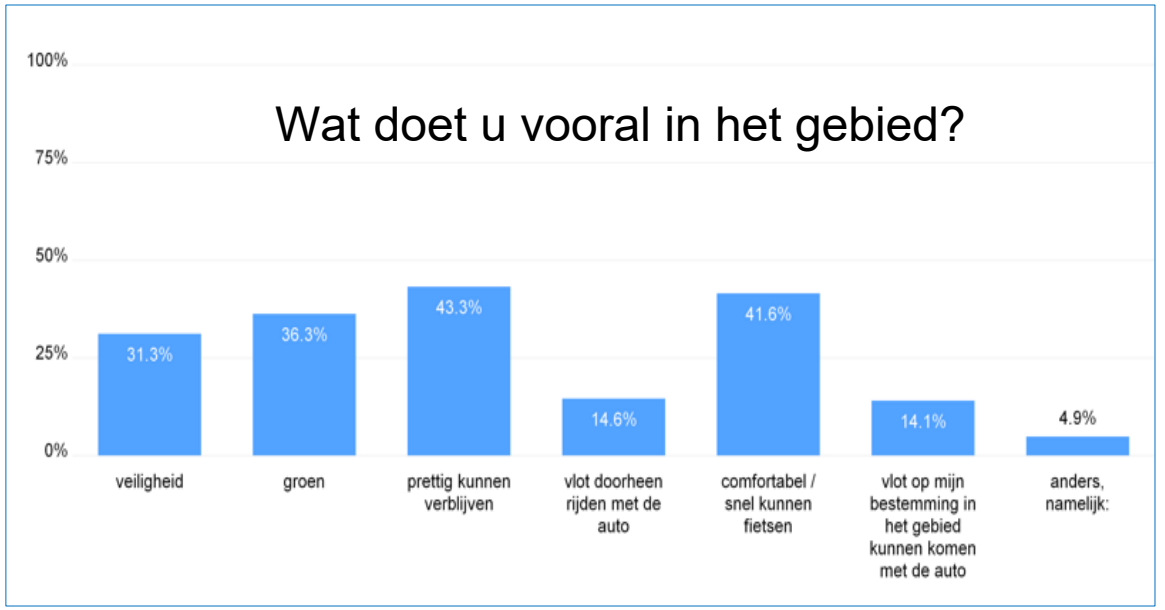
vervolg: Participatieresultaat samengevat

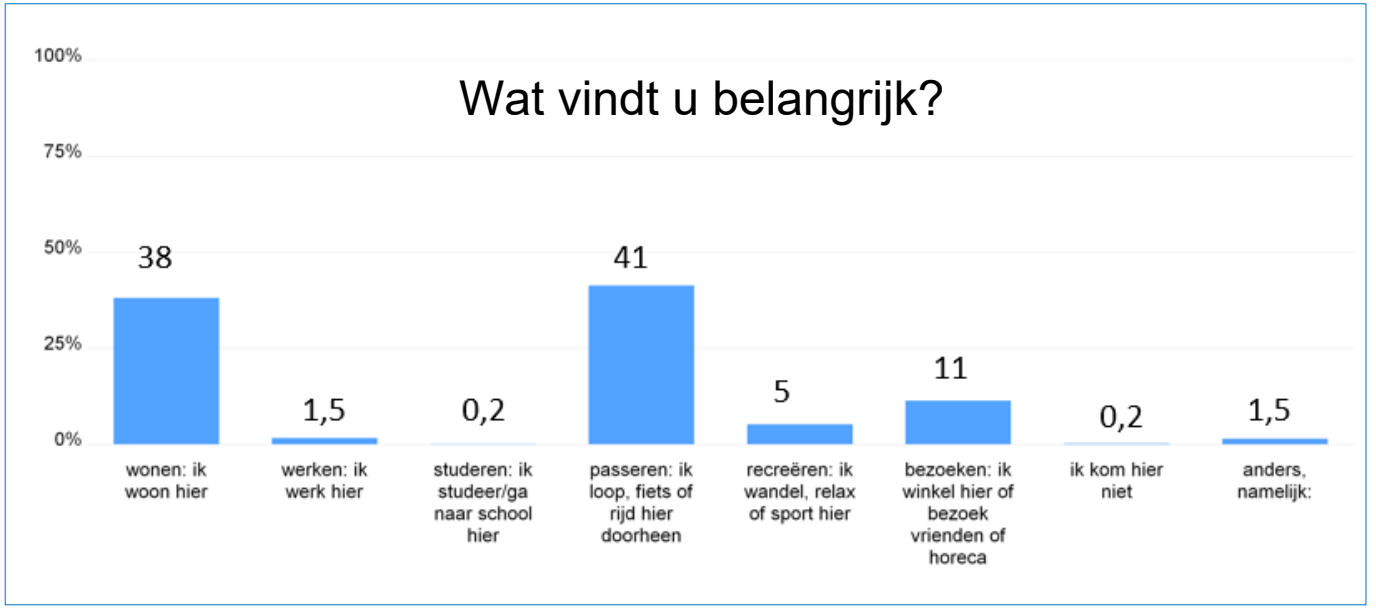
denkmee.utrecht.nl

Enquête op denkmee.utrecht.nl
meer dan 3000x aangeklikt
bijna 1900 volledig ingevulde enquêtes.

Veel bewoners en passanten (fietsers en wandelaars): beide 40%,
bezoekers: 11%, recreanten: 5%.

Belangrijkst vindt men:
verblijven, fietsen, groen en veiligheid.





Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

denkmee.utrecht.nl

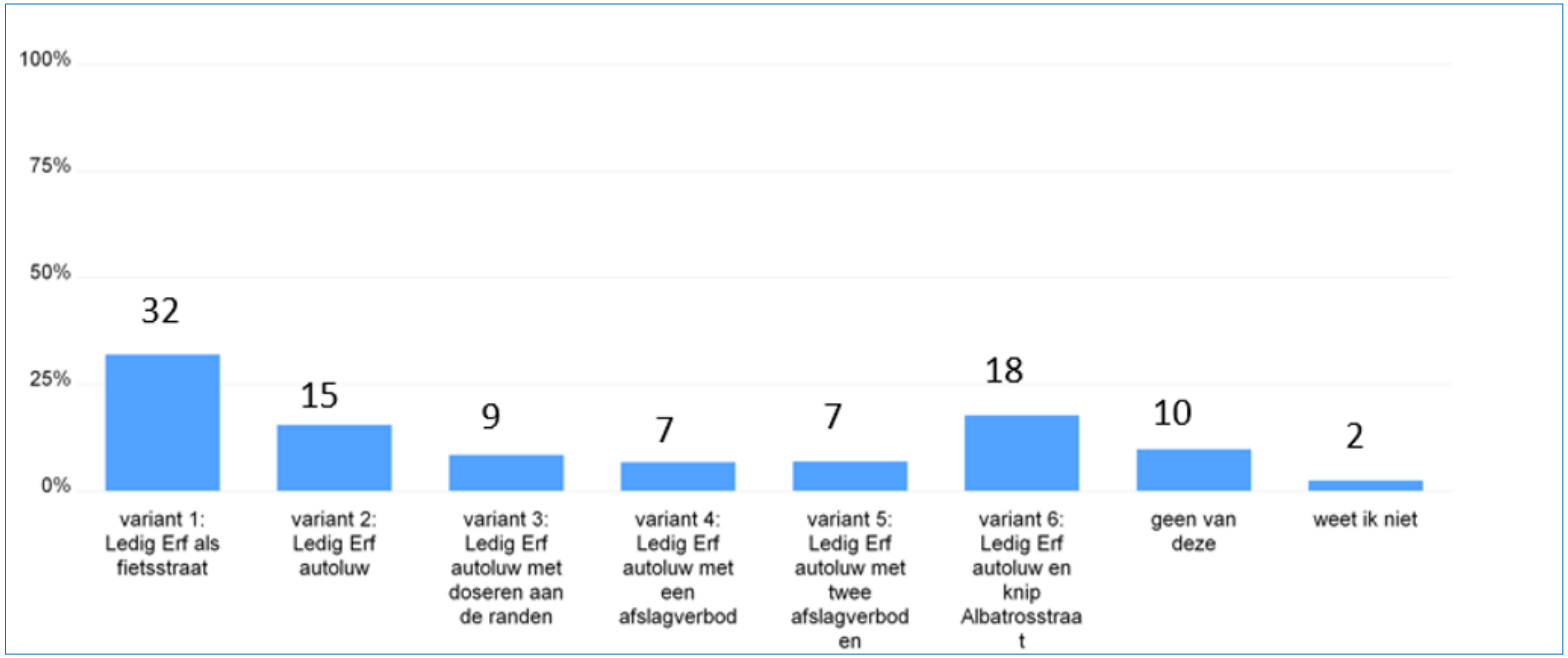
Veel gehoorde argumenten voor ingrijpen:

- Lokale verbetering van Ledig Erf
- Verbetering leefbaarheid
- Verbetering verkeersveiligheid

Zorgen over verkeereffecten bij stevige ingreep:

- Bestemmingsverkeer (woon, werk, Diak) moet omrijden
- Belasting van andere wegen (doorstroming, lucht, geluid)

Grootste belangengroepen scoren op vergelijkbare wijze.



32% is voor een kleine ingreep (fietsstraat)
56% geeft aan dat een stevige ingreep wenselijk is
(autoluw Ledig Erf met evt. andere maatregelen)

Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Serie interviews stakeholders

Stakeholder	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Brandweer	neutraal	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	niet wenselijk
Politie	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal
Centrum Management Utrecht	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemervereniging Hoog Catharijne	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemers Oosterkade-Westerkade	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemer Ledig Erf	wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
ondernemer Koningsweg	wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
Agatha Snellenschool	zeer wenselijk	zeer wenselijk	zeer wenselijk	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ROC Vondellaan	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Auris Rotsoord	wenselijk	wenselijk	wenselijk	neutraal	niet wenselijk	zeer niet wenselijk
CABU (goederenvervoer)	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
U-OV	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Provincie Utrecht	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Rijkswaterstaat	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
Fietsersbond	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	wenselijk *	wenselijk*	wenselijk*
SOLGU	niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk
NS	neutraal	neutraal	neutraal	wenselijk	wenselijk	wenselijk
Gemeente Utrecht: afdeling parkeren	neutraal	neutraal	neutraal	niet wenselijk *	niet wenselijk *	niet wenselijk *

Conclusies

- Geen eenduidig beeld.
- Direct betrokkenen in het gebied kiezen overwegend voor de varianten 1 t/m 3.
- Variant 4A is voorgesteld vanuit CMU, bewoners Hoogh Boulandt en Binnenstad Noord, en ondernemers.
- Passanten kiezen meer de varianten met minder autoverkeer/ meer ruimte voor fiets, OV en lopen (4 t/m 6).

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Bijeenkomst klankbordgroep

Klankbordgroep met 11 vertegenwoordigers: 7 bewonersgroepen, 2 ondernemersverenigingen en 2 belangenorganisaties. Gesprek ging vooral over de plus- en minpunten. Mate van wenselijkheid is afgeleid uit de verschillende reacties (vaak in combinatie met digitaal spreekuur en zienswijze).

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep

Organisatie / Varianten:	1	2	3	4	5	6	4 A
Dichterswijk Zuid							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
SOLGU							

Conclusies

- Vanuit de bewoners: voorkeur van 1 t/m 3, met voorstel en voorkeur voor **1-Plus** (zie pagina 14).
- Vanuit de ondernemers: duidelijke voorkeur voor variant **4A** boven variant 4 (zie pagina 17).
- Vanuit de belangenvertegenwoordigers: een voorkeur voor behalve op Ledig Erf ook op route Vondellaan - Albatrosstraat de hoeveelheid autoverkeer reduceren (met zorgen over de impact van variant 6).

5. Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

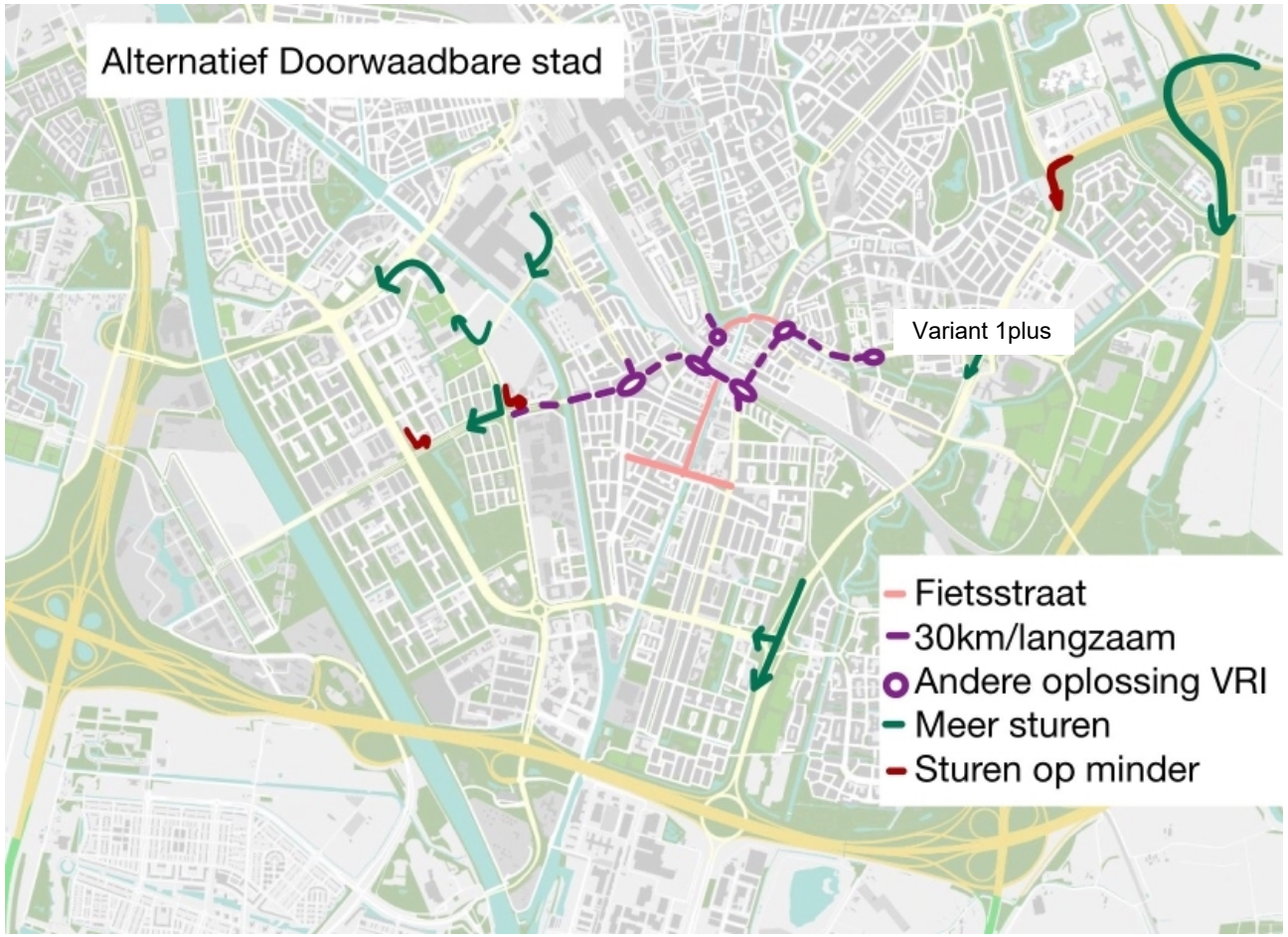
Vanuit de participatie zijn twee nieuwe varianten ontstaan:

- Een aantal bewonersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep hebben **variant 1-Plus** aangereikt
- Vanuit de gesprekken met verschillende ondernemers, CMU en bewonersgroepen rond de binnenstad is **variant 4A**, als Alternatief voor **variant 4** ontstaan

De nieuwe varianten worden op de volgende pagina's geïntroduceerd.

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus

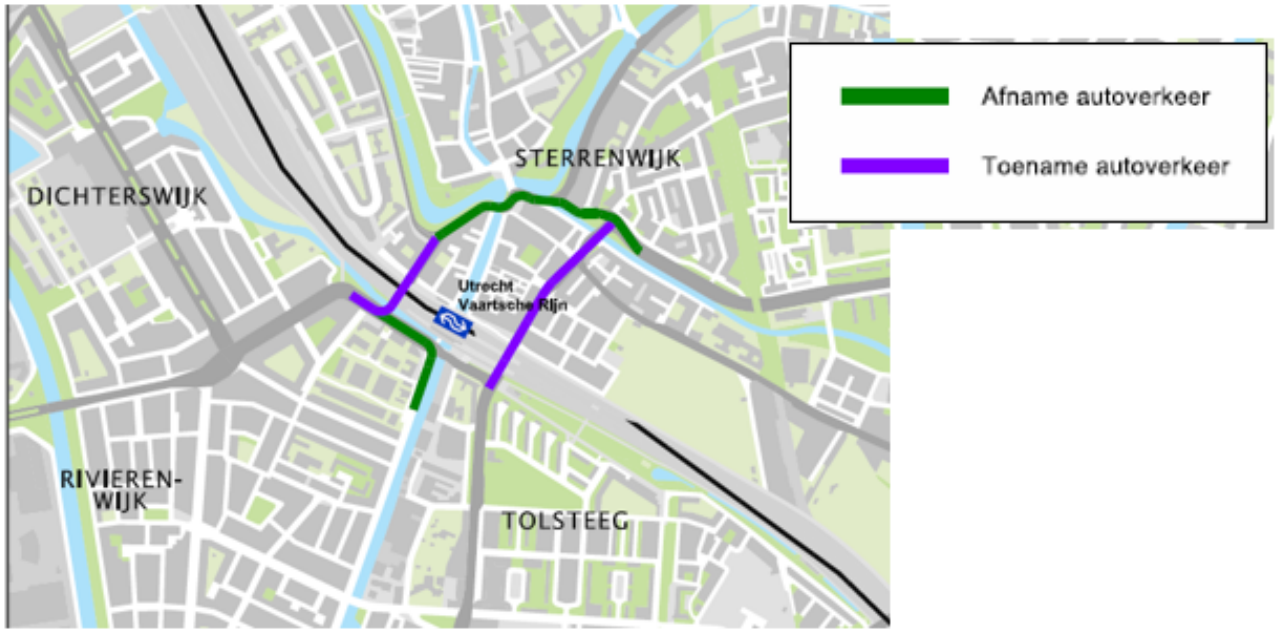


- Doel: inzetten op veilig gedrag
- Langere route: A. Frankplein – IBB. laan mogelijk
- Bleekstraat mee in het concept
- Stedelijke route met 30-40 km/uur
- Voorrangsweg
- Gescheiden rijlopers, brede middenberm
- Geen VRI-kruispunten, eerder voorrangspleintjes, wel doseerlichten indien noodzakelijk
- Bus mee in 30 km/uur. Halteren naast de rijbaan.
- Fietsers, voetgangers in etappes oversteken
- Geen fietspad in 2 richtingen
- Ontwerp gericht op lage rijsnelheid auto
- Capaciteit Vondellaan: etmaal: 5000 per richting en spits: 650 per richting van 7-9 uur (Vondelbrug).

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: verkeerseffecten ten opzichte van variant 1



- Toe- en afnames van autoverkeer zijn in 1-Plus vergelijkbaar met 1.
- Er blijft een straat voor autoverkeer op het Ledig Erf.
- Albatrosstraat en Bleekstraat worden drukker.
- Geen afname van verkeer door de Zuidpoort.
- Doorgaand verkeer blijft door de Zuidpoort rijden.
- Draagt niet bij aan beleidsdoelstelling voor duurzame gedragsverandering in de stad.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: ruimtelijke kwaliteit

Beeld Ledig Erf als fietsstraat



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg

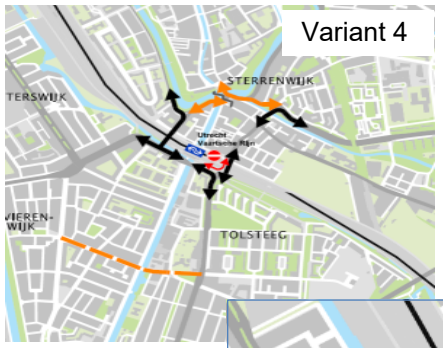
2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm



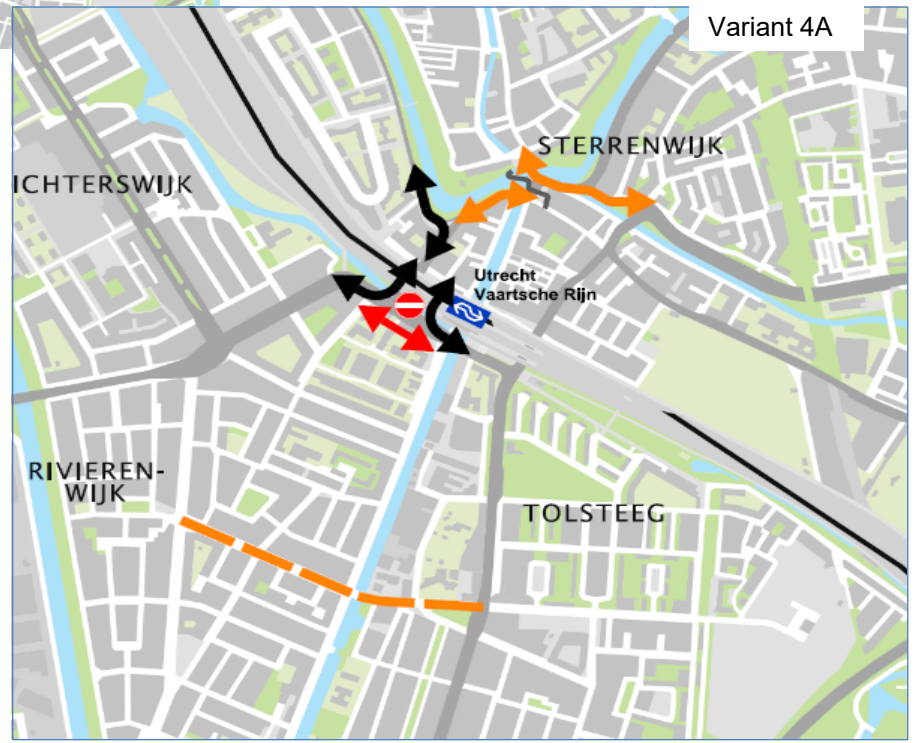
Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A (als alternatief voor variant 4)



Maatregel: Afsluiten van Vaartsche Rijnbrug voor doorgaand autoverkeer met een intelligent toegangspunt. De Twijnstraat blijft vanaf de Venuslaan gewoon bereikbaar. Doorgaand autoverkeer oost-west door Zuidpoort wordt geweerd door een afslaggebod in Vondellaan ter hoogte van Bleekstraat. Autoverkeer op Vondellaan moet dus verplicht afslaan naar Bleekstraat. Catharijnesingel is daarmee ook weer bereikbaar vanuit het oosten. Mogelijk met gebruik van “intelligente toegang” voor specifieke doelgroepen.



Net als bij variant 4 zijn de gewenste aanvullende maatregelen:

- Eénrichtingsverkeer Gansstraat (in richting van Koningsweg) is wenselijk.
- Afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan is een noodzakelijke maatregel om sluipverkeer te voorkomen.

Mitigerende maatregelen op wegen die drukker dreigen te worden:

- Autoluw inrichten Waalstraat/Diamantweg.
- Optimalisatiemaatregelen ‘t Goylaan en Socrateslaan.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: verkeerseffecten

Verwachte netwerkeffecten

Afname op de Vondellaan en het Ledig Erf. Keerbeweging op de Briljantlaan wordt voorkomen.
Vergelijkbare effecten op de Diamantweg-Waalstraat als bij variant 4 (inclusief noodzaak voor aanvullende maatregelen) en doorschuiven van verkeer naar ‘t Goylaan en Waterlinieweg.

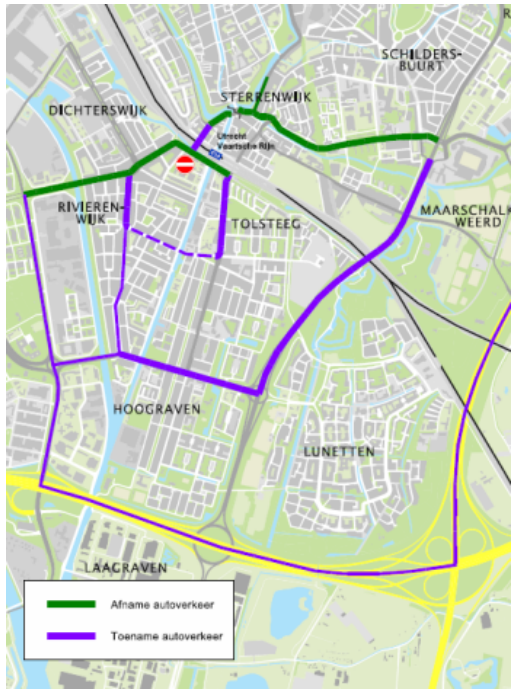
Variant 4





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A



Effecten variant 4A

- Ledig Erf wordt *shared space* / plein
- Oost-westroute rustiger
- Route via Waalstraat drukker
- ‘t Goylaan-Socrateslaan drukker
- Milieueffecten

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: ruimtelijke kwaliteit

Autoluw Ledig Erf (ingericht als *shared space*)



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg



Gemeente Utrecht

6. Naar een definitieve variant

Voor- en nadelen van variant 1-Plus ten opzichte van 4A

Nadelen van variant 1-Plus

- Variant 1-Plus draagt onvoldoende bij aan de ambities:
- De ruimtelijke kwaliteit is duidelijk minder, zo kan het Ledig Erf kan niet als “shared space” worden ingericht (maar als fietsstraat), ook ambities voor oversteek naar Rotsoord en ambities uit de Omgevingsvisies binnenstad worden niet gehaald.
- Op de route Vondellaan – Albatrosstraat neemt de hoeveelheid autoverkeer niet af waardoor de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger nauwelijks kunnen verbeteren.
- De hulpdiensten staan niet positief tegenover de variant in verband met de doorstroming (opkomtijden) en ook voor de bus is de doorstroming onzeker. In variant 4A zijn deze belangen wel te garanderen.
- Mobiliteitsbeleid: Variant 1-Plus draagt niet bij aan het weren doorgaand verkeer door de stad A-zone.
- De groot deel van de deelnemers aan de participatie wil graag dat doorgaand autoverkeer over het Ledig Erf geweerd wordt.

Voordelen van 1-Plus

- Een deel van de bewoners vindt het een voordeel dat men nog met de auto door de Zuidpoort van oost naar west kan rijden.
- De variant heeft geen uitstralingseffecten buiten de Zuidpoort.

Conclusie

Deze voordelen wegen niet op tegen de nadelen.

Verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4

- **Autoverkeer van en naar Utrecht-Oost** (Rubenslaan en Venuslaan) kan bestemmingen in binnenstad, Zuidpoort, Hoogh Boulandt en Hoog Catharijne bereiken.
- **Vrachtverkeer vanuit Utrecht-Oost** (o.a. bevoorrading binnenstad en Hoog Catharijne) kan nog gebruik maken van route via Venuslaan.
- **Parkeervoorziening aan zuidkant Hoog Catharijne** en bedrijven in Hoogh Boulandt zijn nog goed bereikbaar na realisatie van afsluiting Catharijnesingel voor autoverkeer.
- **Kans op sluipverkeer wordt kleiner** via de Oudegracht (tussen Venuslaan en Catharijnesingel).
- **Geen ongewenst kerend verkeer** op Briljantlaan ter hoogte van Rotsoord.
- **Uitstralingseffecten iets kleiner** (o.a. Vondellaan, oostelijk deel ‘t Goylaan).
- **Vaartsche Rijngarage beter bereikbaar** vanuit Venuslaan, Briljantlaan én binnenstad (bij variant 4 garage alleen via Briljantlaan en Vondellaan bereikbaar). Veel bewoners die garage gebruiken wonen aan oostkant Vaartsche Rijn.



Aanvullende maatregelen blijven ook bij variant 4A nodig:

1. Toename verkeersdruk op route Waalstraat / Diamantweg (via Oranjebrug)*
Zonder aanvullende maatregelen van huidige 5.000 naar ca. 10.000 mtv/etmaal. Maatregel verkeersluw inrichten van deze route past in beleid om deze route in te richten als autoluwe fietsstraat. Dit ook vanwege het belang van deze weg als fietsroute in de ontwikkeling van MWKZ. Met de aanvullende maatregelen (herinrichting én benutten VRI's) blijft de auto-intensiteit op het huidige niveau. Aantal fietsers groeit naar 10.000 per etmaal na afronding MWKZ. *Kosten*: Herinrichting Waalstraat is voorzien in ontwikkeling MWKZ. Herinrichting Diamantweg 0,45 mln euro, opgenomen in voorstel MPB 2021.

2. Toename van geluids- (en lucht) belasting op met name Rijnlaan en Waalstraat, Diamantweg, Briljantlaan, Bleekstraat
De globale berekeningen wijzen op toename van belasting en dat vraagt om maatregelen (geluidsarm asfalt of isolatie van woningen). Daarbij is verwachting dat verlagen van de wettelijke snelheid (van 50 naar 30 km/uur) en toepassing van geluidsarm asfalt het verbeteren van de geluidsisolatie aan woningen kan worden voorkomen. *Kosten:* Ruwe indicatie 2-3 mln euro. Wordt voorgelegd in MPB 2022.

3. Toename verkeers- en geluidbelasting op de 't Goylaan en Socrateslaan (met circa 20%)*
Op deze route is optimalisatie van doorstroming mogelijk (blijkt uit uitgevoerde simulatiestudie). De toename van autoverkeer bij keuze variant 4A kan grotendeels worden opgevangen door de doorgerekende optimalisaties (zoals verwijderen VRI Linschoter-singel). Verkeer wordt net als nu gebufferd aan de uiteinden. *Kosten*: 0,6 mln euro. Dekking vanuit Socrateslaan en MPB 2021.

4. Kleine kans op sluipverkeer door de binnenstad
Kleine kans dat route Twijnstraat - Oude Gracht - Lange Smeestraat wordt gebruikt als alternatief voor route Ledig Erf. Maatregel: monitoren van optreden sluipverkeer en dan gerichte maatregelen nemen.

Gemeente Utrecht

** Een deel van de verkeersdeelnemers zal kiezen voor een andere manier om de reis te maken: bijvoorbeeld andere vervoerswijze, andere reistijden of thuiswerken. Dit effect is niet expliciet meegenomen in deze berekeningen maar zal zeker optreden.*

7. Conclusie

Keuze voor Variant 4A

- Ledig Erf als *shared space* / plein.
- Vondellaan - Baden Powellweg rustiger: kans voor betere inrichting stationsomgeving.
- Goede oversteekbaarheid fietsers en voetgangers bij Rotsoord en Jutfaseweg.
- Past binnen het mobiliteitsbeleid (van binnen naar buiten: geen doorgaand verkeer langs de binnenstad) en binnen de omgevingsvisie Binnenstad.
- Ook de meeste aanvullende verkeersmaatregelen passen binnen het beleid, zoals herinrichting route Diamantweg - Waalstraat.
- Maatregelen/budget programmeren om uitstralingseffecten (geluid/lucht) in omliggende woonwijk op te vangen.



Doorgaand autoverkeer:
van binnen naar buiten

Bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat





Variant 1-Plus: Ledig Erf als fietsstraat plus herinrichting van de route Vondellaan - Albatrosstraat





Variant 2: Ledig Erf autoluw





Gemeente Utrecht

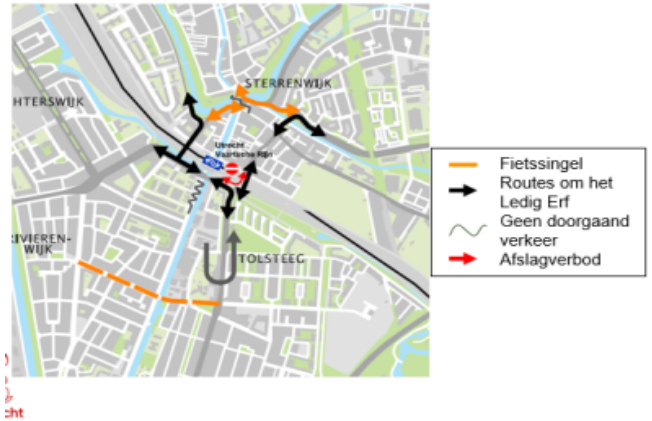
vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

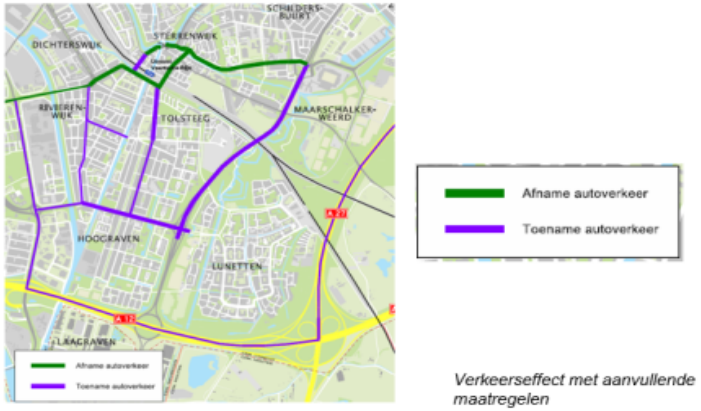
Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer





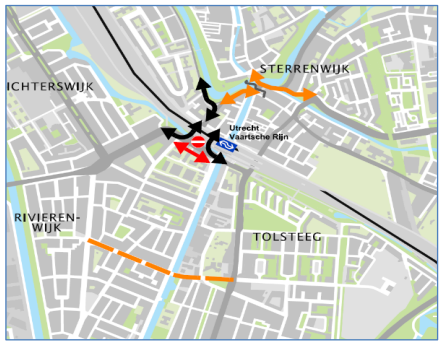
Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod

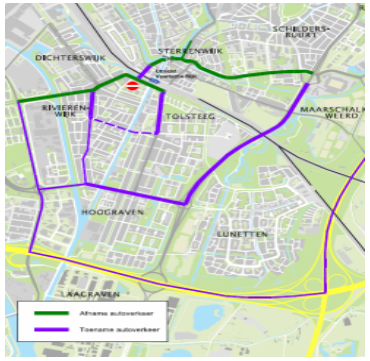




Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A: Ledig Erf autoluw met weren doorgaand autoverkeer op de Vondellaan



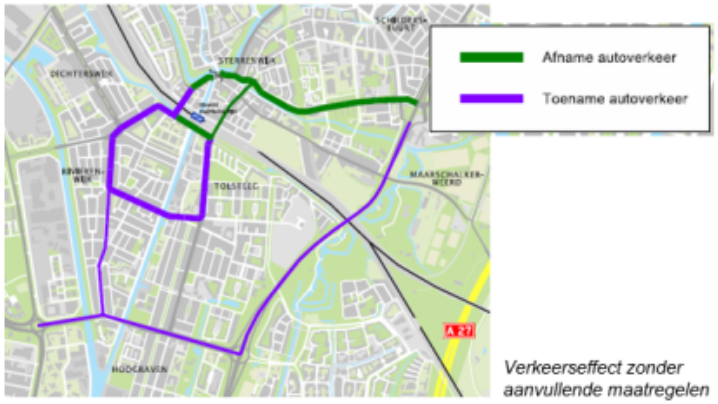


Gemeente Utrecht

vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden





Verkeerseffect zonder aanvullende maatregelen

Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat





Gemeente Utrecht

Samenvatting resultaten participatie verkeersstudie Zuidpoort



15 maart 2021

Colofon

Uitgave

verkeerZuidpoort@utrecht.nl

In opdracht van

Daniel Reuling

Internet

www.utrecht.nl/zuidpoort

Rapportage

Projectteam Zuidpoort in samenwerking met afdeling onderzoek & advies

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Enquête op Denkmee.utrecht.nl	5
3	Analyse opmerkingen spreekuren en enquête	16
4	Bijeenkomst Klankbordgroep	18
5	Ingediende zienswijzen	20
6	Gesprekken met stakeholders	23
7	Conclusies	25

1 Inleiding

Voor de studie Zuidpoort is de participatie via drie verschillende sporen gevoerd:
Spoor 1: Publieke participatie
Spoor 2: Interviews met organisaties
Spoor 3: Een gesprek met de samengestelde Klankbordgroep.

Vanuit deze drie sporen van participaties zijn de op onderstaande wijze reacties verzameld:

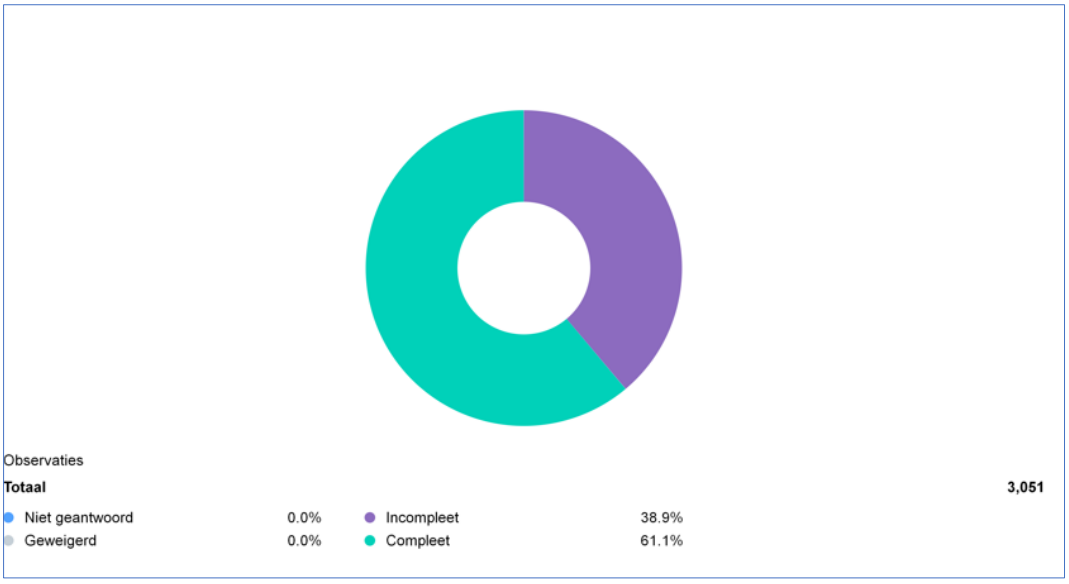
1. Digitale enquête via **denkmee.utrecht.nl**, voor iedereen toegankelijk (met 3051 deelnemers en 1884 volledig ingevulde enquêtes)
2. **Digitale spreekuren**. Er zijn gesprekken gevoerd met bewoners (42 deelnemers).
3. **Zienswijzen**, verschillende groeperingen (6 groeperingen) hebben een zienswijze ingediend over de plannen en er zijn circa 80 reacties binnengekomen, veelal via de mail.
4. **Klankbordgroep**. Er heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden met verschillende soorten belanghebbenden: bewoners en ondernemers in de buurt, bewoners uit verder weg gelegen wijken, de fietsersbond en de SOLGU (11 organisaties).
5. **Gesprekken met stakeholders**: van ondernemers tot hulpverleners en onderwijsinstellingen (19 interviews).

Deze notitie is een samenvatting van de enquête en de gesprekken en hieronder worden deze resultaten weergegeven. Bij de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt in de vrije velden bij de verschillende varianten. Deze opmerkingen komen veelal overeen met de opmerkingen en vragen die tijden de (digitale) spreekuren werden gesteld. Daarom zijn deze in hoofdstuk 2 samengenomen.

2 Enquête op Denkmee.utrecht.nl

Opzet van de enquête
De enquête was door iedereen in te vullen via het online platform Denkmee.utrecht.nl in de periode 12 januari tot en met 8 februari 2021.
In deze enquête is gevraagd waarom mensen in het gebied Zuidpoort komen, wat ze het belangrijkst vinden voor het gebied en wat hun oordeel is over de verschillende varianten. Daarna is gevraagd een keuze te maken voor de meest wenselijke variant en dat eventueel te motiveren.

Vooraankondiging en informatie
Via (sociale) media, digitale wijknieuwsbrieven en met een wijkbericht op ongeveer 10.000 adressen in de wijde omgeving van het zuidpoortgebied zijn mensen gewezen op de mogelijkheid om de enquête in te vullen. Daarnaast hebben er artikelen gestaan in de lokale pers: DUIC (interview met de wethouder en nog een toelichtend artikel), AD/UN.



3051 respondenten zijn de enquête gestart, waarvan 1868 (61,1%) de enquête hebben afgemaakt. Een groot gedeelte (ongeveer 26%) heeft voor vraag 3 de enquête beëindigd. Van de ruim 2200 respondenten die bij vraag 3 gestart zijn met het scoren van de varianten heeft ongeveer 85% (1868 respondenten) de enquête geheel ingevuld.

De resultaten van de enquête geven een goed beeld van wat respondenten vinden van iedere variant (inclusief aanvullende opmerkingen).

Nauwkeurigheid: De enquête is bedoeld als een peiling en niet als een statistisch representatief onderzoek. De percentages zijn bedoeld om inzicht te geven in de voorkeuren. Er moet een onzekerheidsmarge in acht worden genomen aangezien het geen representatief onderzoek is.

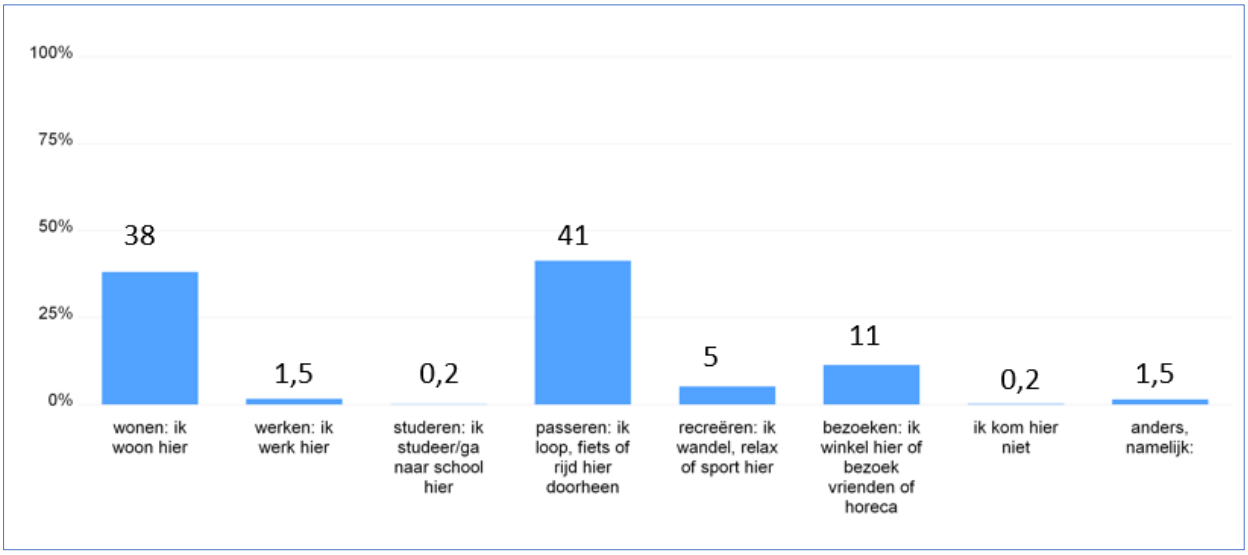
Hoe gebruiken respondenten het gebied? (n = 2603)

Vraag: Alles is nu een beetje anders door corona, misschien moet je voor deze vraag terugdenken aan de periode vóór corona: hoe gebruik(te) je dit gebied vooral? (kruis het voornaamste antwoord aan)

De grootste groepen zijn:

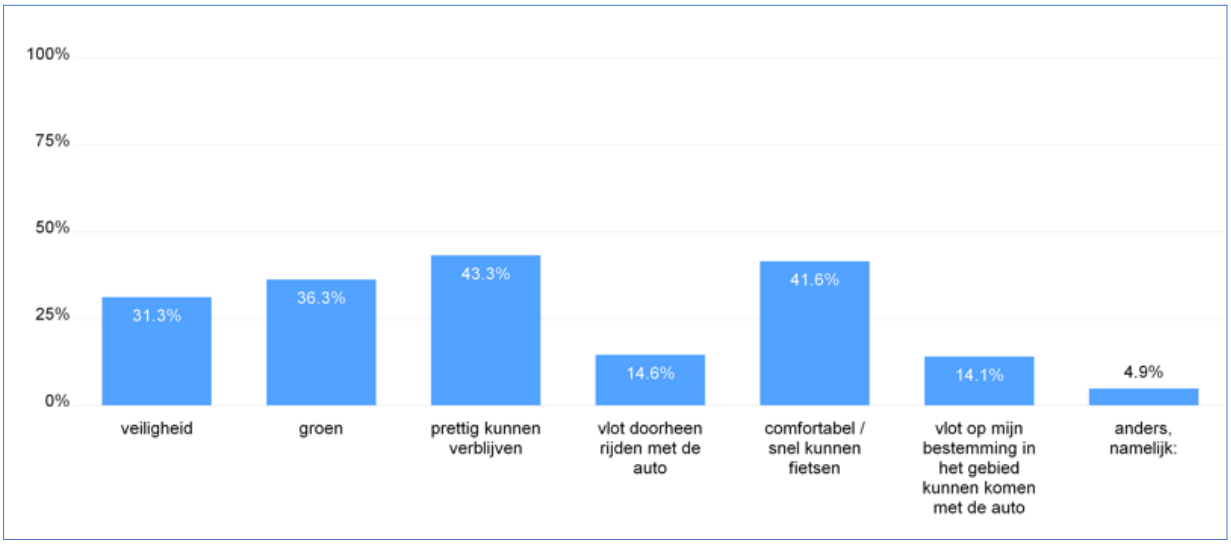
- Passanten 41%
- Bewoners 38%
- Bezoekers 11%

Recreanten scoren 5% en andere groepen scoren 1,5% of lager. Dit aantal is te klein om verder mee te nemen in het onderzoek.



Wat vindt men het belangrijkst (n = 2507)

Vraag: Wat vind je het belangrijkste voor het gebied? (maximaal 2 antwoorden mogelijk)



Hieruit blijkt dat belangrijk gevonden wordt: prettig verblijven, vlot erdoorheen fietsen, groen en veiligheid (allen boven de 30%). Met de auto door of naar het gebied rijden scoren een stuk lager (beide bijna 15%).

Belang per doelgroep
Er is een combinatie gemaakt naar de doelgroepen (hoe gebruikt u het gebied) en wat zij het belangrijkst vinden. Per doelgroep staat hieronder de top 3. Opvallend is dat verblijven, groen veiligheid, goed kunnen fietsen en groen het meest genoemd worden.
Daaronder staat per diagram met de scoren per doelgroep
Respondenten die in het gebied een bestemming hebben (wonen, werken, studeren) vinden bereikbaarheid per auto en per fiets allebei belangrijk. Passanten vinden comfortabel/snel kunnen fietsen het belangrijkst.

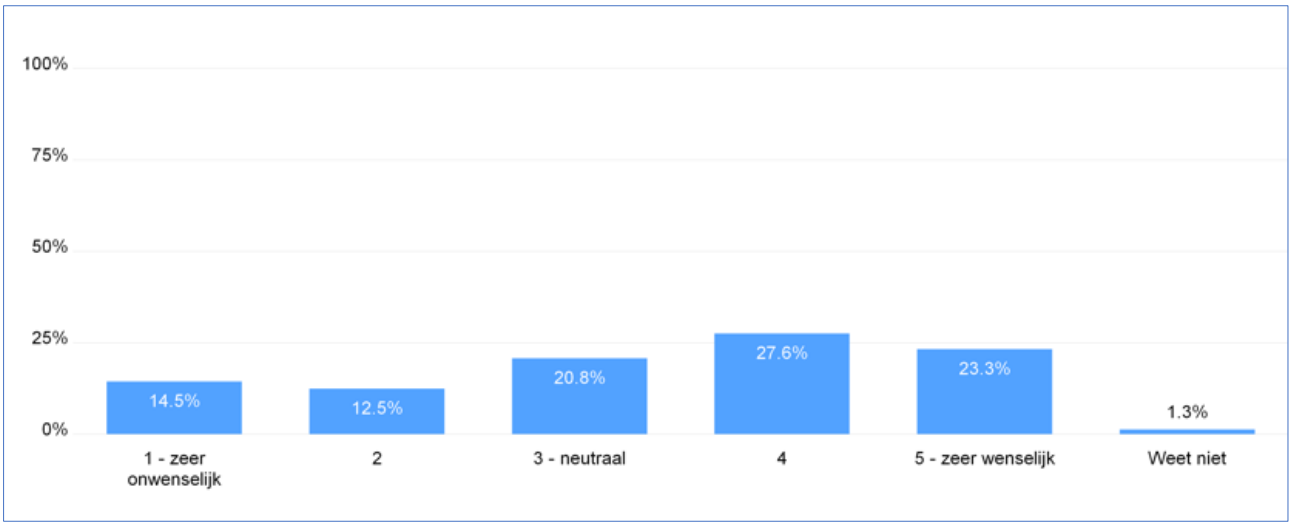
Top 3 per groep respondenten:
Bewoners 38% 1) veiligheid, 2) groen en 3) verblijven
Passanten 41% 1) goed door kunnen fietsen, 2) groen en 3) veiligheid
Bezoekers (11%) 1) verblijven, 2) groen, 3) fietsen

Bevindingen bij de verschillende varianten

In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. De genoemde opmerkingen geven geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen. Er is geprobeerd een overzicht te geven van veelvoorkomende reacties.

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat (n = 2234)

51% wenselijk
21% neutraal
27% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men:

- Dat voor alle verkeer alle mogelijkheden open blijven.
- De variant sluit goed aan bij de Tolsteegsingel
- De variant heeft het minst impact op de verkeerstromen in de stad.

Negatief vindt men:

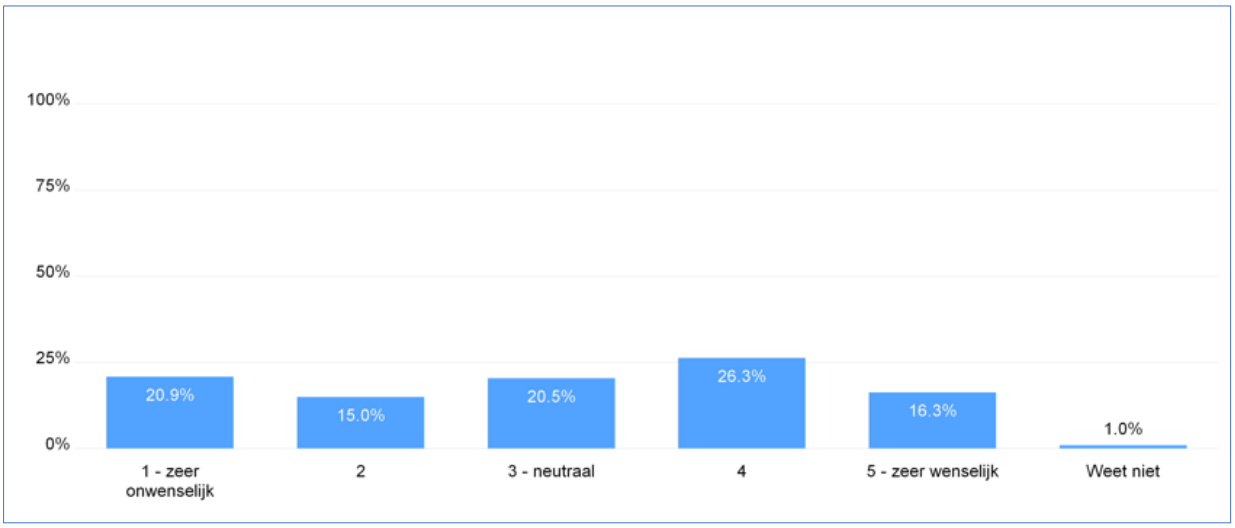
- de impact op de Albatrosstraat/Vondellaan.
- Er nog te veel autoverkeer overblijft

Neutraal:

- Er zijn zowel mensen die opmerken dat het met een fietsstraat veiliger wordt als mensen die het onveiliger vinden.
- Ongeveer 35 mensen gegeven aan niet te begrijpen wat de meerwaarde is van het afkoppelen van de Jutfaseweg voor auto's van de Vondellaan.

Variant 2: Ledig Erf Autoluw (n = 2131)

43% wenselijk
21% neutraal
36% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men dat:

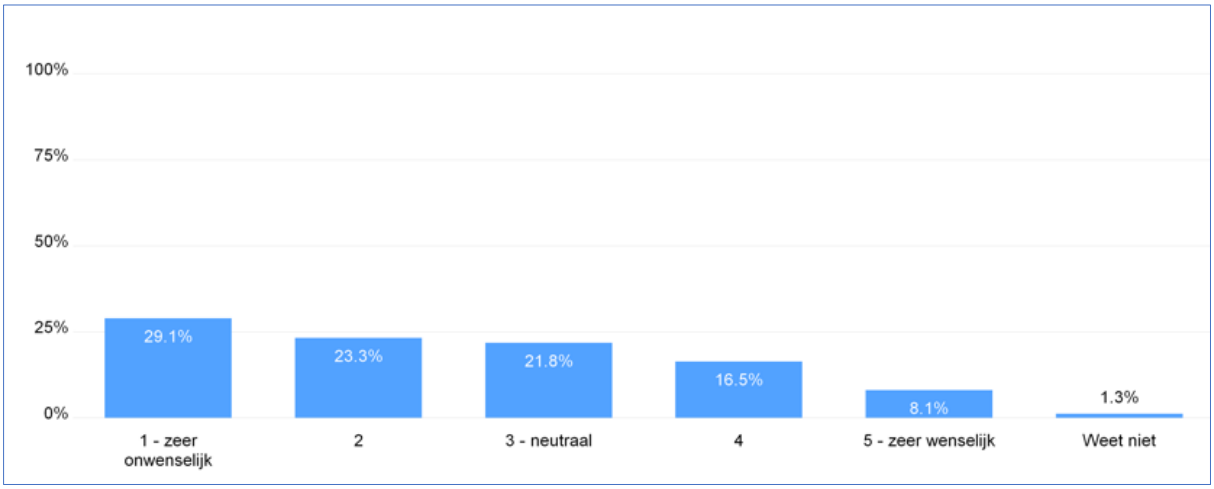
- het Ledig Erf echt autoluw wordt
- het Ledig Erf veiliger wordt
- het leefbaarder wordt

Negatief vindt men dat:

- de Albatrosstraat en de Vondellaan drukker worden
- mensen belemmerd worden om hun bestemming (huis/werk of ziekenhuis) te bereiken/omrijden

Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren aan de randen (n = 2079)

25% wenselijk
22% neutraal
52% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men:

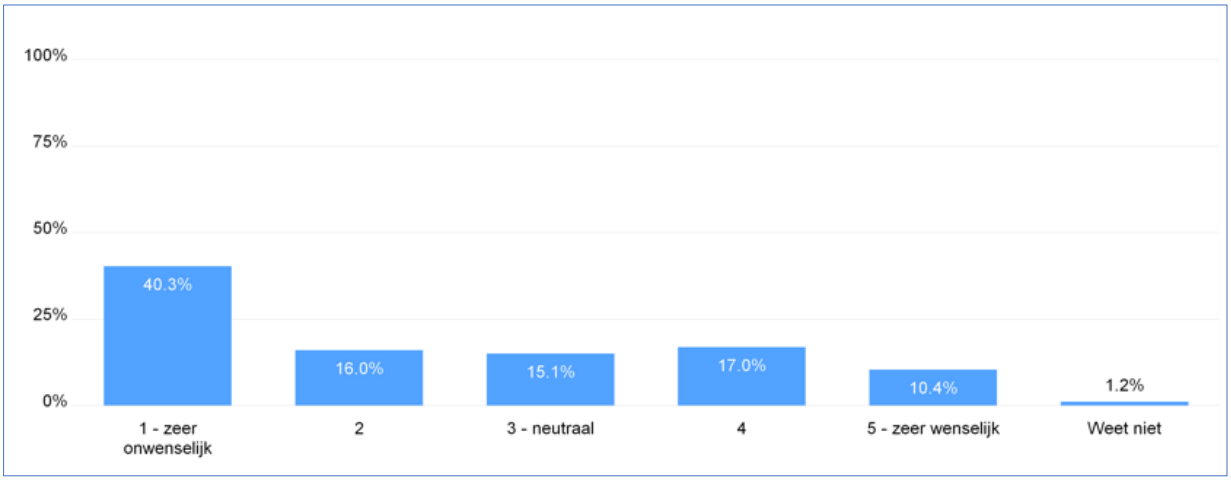
- Autoluw Ledig Erf
- Verblijven in het gebied
- Veiligheid

Negatief vindt men:

- Doseren, men vraagt zich af of er dan lange wachtrijen komen te staan, er veel lucht en geluidsproblemen ontstaan.
- Sluipverkeer en effecten elders in de stad door omrijden.
- Bestemming voor directe bewoners en werkenden minder goed bereikbaar.

Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod (n = 2038)

27% wenselijk
15% neutraal
56% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men:

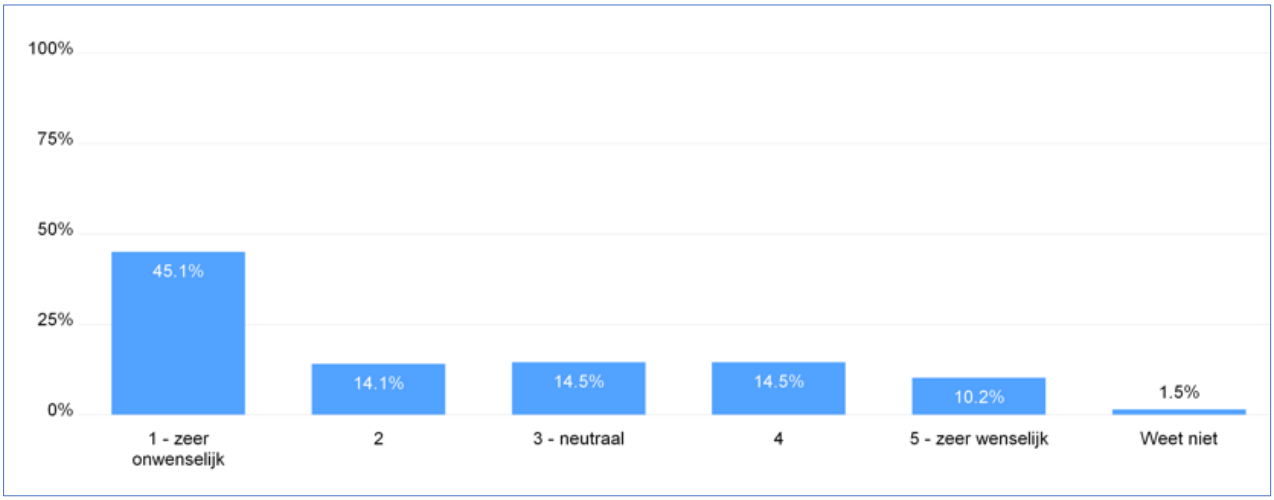
- Weinig auto's in de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid in het gebied

Negatief vindt men:

- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via 't Goylaan en de Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diakonessenhuis worden vaak genoemd.

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden (n = 2004)

25% wenselijk
15% neutraal
59% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men:

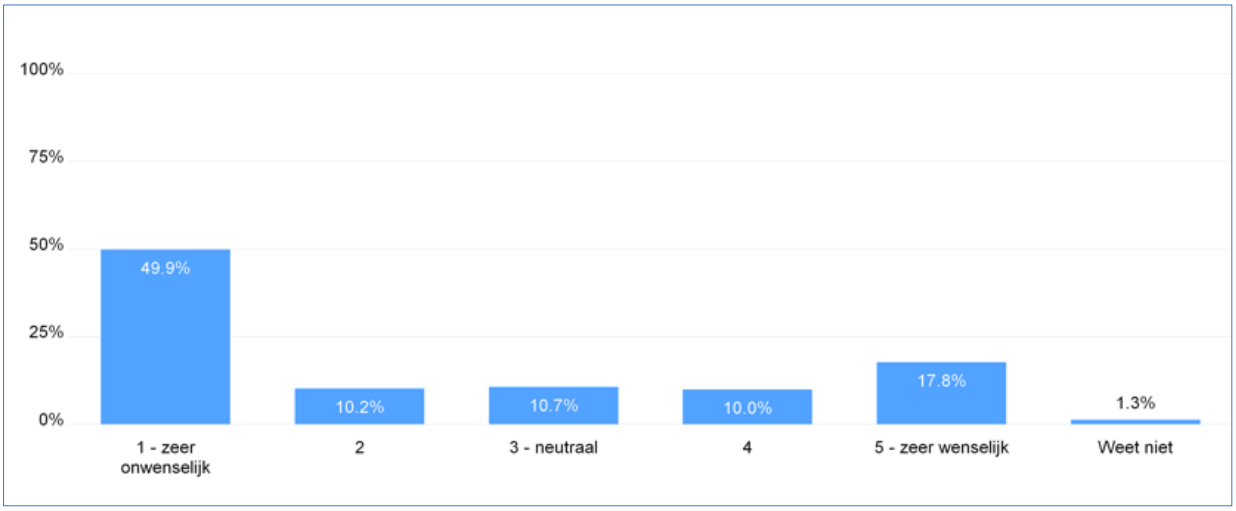
- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Verblijven in de Zuidpoort

Negatief vindt men:

- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via ’t Goylaan en de W.A. Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diaconessenhuis worden vaak genoemd.
- Afslagverboden worden als onduidelijk ervaren en daarmee onveilig

Variant 6: Ledig Erf autoluw met knip Albatrosstraat (n = 1966)

28% wenselijk
11% neutraal
60% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men dat:

- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid/verblijven
- duidelijke, eerlijke en een goede keuze die past bij de ontwikkeling van dit deel van de stad.

Negatief vindt men:

- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via ’t Goylaan en de Vultostraat.
- Het niet meer in stand houden van binnenstedelijke routes, bijvoorbeeld Dichterswijk - Diakonessenhuis.

Divers:

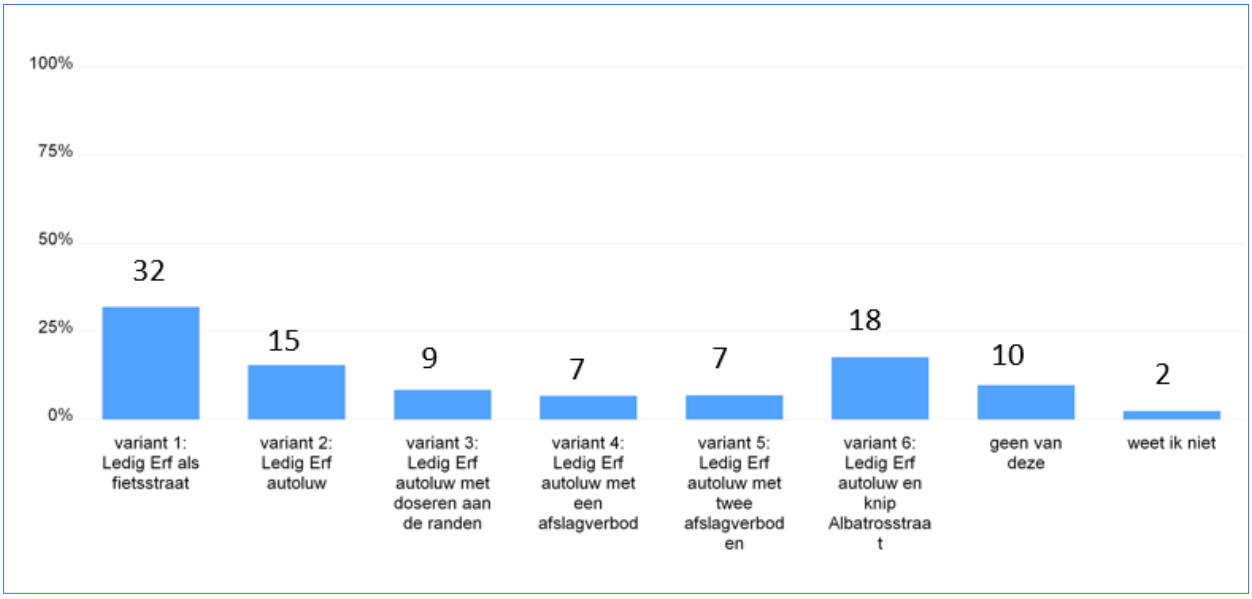
- In het bijzonder de Watervogelbuurt geeft een duidelijke tweedeling. Een groep respondenten is bezorgd dat de buurt (te) slecht bereikbaar wordt, terwijl een ander deel deze variant ziet als kans voor de leefbaarheid in de buurt.

Conclusie over wenselijkheid van de varianten

Naarmate de ingreep in de varianten groter wordt, verschuift het percentage respondent dat een variant wenselijk vindt meer naar het oordeel onwenselijk.

Welke variant heeft de voorkeur

Gevraagd is alles overziend welke variant de voorkeur heeft. Hieruit blijkt er vooral een voorkeur is voor variant 1 (32%). Daarna volgen variant 6 en 2 met een steun van respectievelijk 18 en 15% (n = 1926). 10% van de respondenten heeft geen voorkeur voor één van deze varianten, 2% weet het niet.



Waarom een variant wordt aangeduid als voorkeursvariant

In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. Hieronder is geprobeerd een beeld te scheppen van veelvoorkomende reacties. Het genoemde geeft geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen.

Ook in de digitale spreekuren zijn veel vragen gesteld en zorgen geuit. Deze komen veelal overeen met opmerkingen in de enquête. Daarbij moet worden opgemerkt dat wat voor de ene respondent als voordeel wordt gezien, door een andere respondent juist weer als nadeel wordt gezien. Daarbij zijn de woonlocatie en de hoofdmodaliteit (auto, fiets, lopen of openbaar vervoer) van bepalende invloed op het oordeel of het een voordeel of nadeel is.

Variant 1
Respondenten geven vooral aan dat het positief is omdat ze nog op hun bestemming kunnen komen. Ook vindt men dat dat de veiligheid verbetert en er weinig sprake is van uitwijkend verkeer.

Variant 2

Respondenten geven aan dat deze variant een goede balans kent in maatregelen en effecten. Vooral verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied worden genoemd, naast het ontbreken van netwerkeffecten elders.

Variant 3
Net als variant 2 wordt deze variant aangemerkt als een oplossing met een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in en buiten het gebied en het ontbreken van netwerkeffecten elders in de stad.

Variant 4
Belangrijkste opmerking is de goede balans tussen de nog in stand te houden bereikbaarheid in combinatie met het vergroten van de leefbaarheid door het doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

Variant 5
Respondenten kiezen deze variant vanwege de verbeterde leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de Zuidpoort

Variant 6
Respondenten zien in deze variant de kans om de leefbaarheid te vergroten en ook het verbeteren verkeersveiligheid respectievelijk bevorderen van lopen en fietsen wordt vaak als positief argument benoemd.

Conclusie
Conclusie uit deze cijfers is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% geeft aan het niet te weten.
Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil maar dat de meningen daarbinnen sterk verschillen tussen de verschillende varianten variërend van niets extra’s doen (variant 2) tot het afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6).

3 Analyse opmerkingen spreekuren en enquête

In de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt bij de varianten (600 a 700) per variant. Een groot deel daarvan zijn inhoudelijke opmerkingen. In deze paragraaf zijn de veel genoemde opmerkingen/zorgen gebundeld uit zowel de enquête als de circa 50 mensen die deelgenomen hebben aan de digitale spreekuren.

1 Omrijden voor mensen met een herkomst of bestemming vlak bij de Zuidpoort.
Bewoners van met name Dichterswijk en Hoogh Boulandt voelen zich opgesloten doordat ze niet meer naar het oosten kunnen via de Venuslaan. Dit geldt zowel voor verkeer dat de stad uit wil als voor bewoners die zich zorgen maken over de bereikbaarheid van het Diakonessenhuis (Spoed Eisende Hulp) en het brengen van kinderen naar sportclubs als Kampong of het verzamelen bij uitwedstrijden. Hierbij vindt men de omweg en de rijtijd te lang, men vreest dat dit leidt tot meer autokilometers. Direct omwonenden voelen zich op deze manier het hardste getroffen.
Bewoners van de zuidelijke binnenstad vrezen ook voor hun lokale bereikbaarheid en voor het even ophalen van goederen of het afzetten van mensen waarna ze weer naar hun reguliere parkeerplek moeten die soms aan de andere kant van een knip ligt. Een oplossing die zij aandragen is een ontheffing (bijvoorbeeld om 1 per week door de knip mogen).

2 Afsluiten Jutfaseweg
Afsluiten van de Jutfaseweg wordt niet door iedereen begrepen en wordt soms aangegeven als belangrijke route naar de stad en vanuit de Rivierenwijk/Vondelparc naar het oosten.

3 Overlast in andere gebieden door verdringing van autoverkeer
Bewoners vrezen overlast op routes die (ook) niet bedoeld zijn voor veel autoverkeer zoals de Rijnlaan, de Waalstraat/Diamantweg waar straks ook nog eens de fietsers van de Merwedekanaalzone bij komen. Ook op wegen met een iets belangrijkere plaats in het autonetwerk zoals de W.A. Vultostraat en ‘t Goylaan vreest men voor de slechtere doorstroming. Ook zijn er veel zorgen over de leefbaarheid, o.a. door de toename van milieuoverlast en slechtere oversteekbaarheid in deze straten. Ook daar zijn scholen en zijn direct aanwonenden. De bewoners in de W.A. Vultostraat hebben actief de buurt benaderd, daar zijn relatief veel (eensluidende) reacties gekomen.

4 Sluipverkeer
Er wordt aandacht gevraagd voor mogelijke sluiproutes met name door de binnenstad (om een knip te omzeilen) en door de Gansstraat bij doseren.

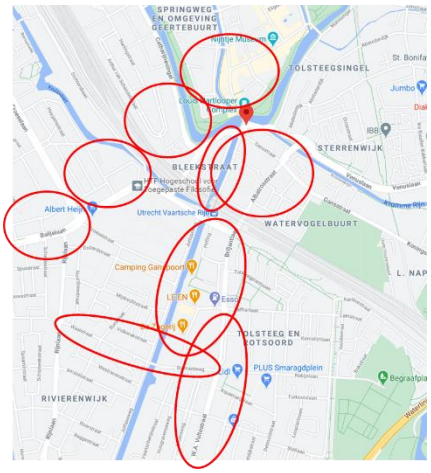
5 Fiets
Met name op het Ledig Erf wordt gevraagd om fietsveiligheid en het verdelen van fietsers over verschillende routes.

6 *Fasering*

Regelmatig wordt de suggestie gedaan de aanpak te faseren, eerst knip Catharijnesingel, dan het Ledig Erf en dan pas de Vondellaan en monitoren het effect of verder ingrijpen wel nodig is.

4 Bijeenkomst Klankbordgroep

Inleiding



Op donderdag 4 februari 2021 zijn 11 organisaties uitgenodigd voor deelname aan een klankbordgroepgesprek over de 6 oorspronkelijke verkeersvarianten en de inmiddels in de participatie betrokken variant 4 Alternatief. In de figuur hiernaast zijn de vertegenwoordigers uit de wijken die hebben deelgenomen visueel weergegeven. Het betrof dus bewoners en ondernemers binnen en buiten de Zuidpoort. Alle vertegenwoordigers kregen spreektijd om de voor- en nadelen van de verschillende varianten te bepreken, waarna er ruimte was voor discussie en reacties van de andere deelnemers. Deze werkwijze werd als bevredigend ervaren. Wel had een aantal vertegenwoordigers de behoefte om hun standpunten en onderbouwing op papier te zetten. Sommige deden dat al in de aanloop naar de bijeenkomst. Andere kozen ervoor om dat na afloop van de bijeenkomst te doen in de vorm van een zienswijze (zie paragraaf 5 hierna). Van de bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt ten behoeve van de analyse. Dit verslag is ter controle voorgelegd aan alle deelnemers, waarbij alleen SOLGU een paar zinnen heeft aangepast.

Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep							
Organisatie **Varianten:**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**4 A**
Dichterswijk Zuid							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
SOLGU							

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties (zie uitgebreid verslag van de klankbordgroep bijeenkomst van donderdag 4 februari 2021 van 19:30-21:30 uur)

Observaties & belangrijkste bevindingen

1. Onzekerheid over de effecten van de “knip Catharijnesingel” komt regelmatig voorbij;
2. Zorg over de effecten van de “knip Catharijnesingel” op de route Vondellaan – Bleekstraat – Catharijnesingel (verzoek: kan de knip van 16-18 uur niet open, voor uitstroom auto via Daalsetunnel in de richting van de A2);
3. Pleidooi voor een gefaseerde inzet van maatregelen: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Variant 1 (Ledig Er als fietsstraat); 3. Daarna Variant 2 of hoger én herinrichting route Vondellaan - Albatrosstraat;
4. Kies voor Variant 1 en zet meer in op gewenst gedrag (ipv verdrijven van auto’s). Door 30 km/uur inrichting met aandacht voor oversteekbaarheid van langzaam verkeer in etappes.

5. Balijeplein meenemen in het Autoluw maken van de Zuidpoort. Concrete suggestie: kies voor variant 1 en doe daarnaast herinrichting Balijeplein – Albatrosstraat op 30 km/uur (de Plus);
6. Zorgen over de verdrijvingseffecten: In volgorde van beleving: 1. Route Oranjebrug; 2. Rijnlaan & route Vultostraat; 3. Capaciteit van ’t Goylaan/Socrateslaan in de spitsperioden.
7. Ondernemers zijn uitgesproken over hun voorkeur: Variant 4 A. Voor drie bewoners groepen (Twijnstraat, Hoogh Boulandt, Watervogelbuurt) scoort Variant 4 A iets hoger dan de oorspronkelijke Variant 4.

De Variant 1 Plus is na de bijeenkomst door de projectgroep verder uitgewerkt en onderzocht op verkeerskundig effect en impact op de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort.

5 Ingediende zienswijzen

Geïnspireerd door de parallel aan de participatie voor de Zuidpoort lopende inspraak op het Mobiliteitsplan 2040 heeft een aantal bewonersgroepen spontaan een zienswijze ingestuurd. Of een uitgebreide brief met daarin de zienswijze op de voorliggende plannen voor de Zuidpoort. In deze paragraaf zijn de 6 ontvangen zienswijzes allereerst samengevat in een tabel met de voorkeuren per variant. Daarnaast is per zienswijze een korte samenvatting gegeven van de aangedragen positieve punten, zorgen en adviezen. De meeste zienswijzes zijn ontvangen van bewonersgroepen die al betrokken waren bij de Klankbordgroep van 4 februari 2021. Een aantal reacties verwijst dan ook naar de daar gevoerde discussie en de daar besproken Variant 1 Plus.

Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per Zienswijze & Brief							
Organisatie	**Varianten:**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**4 A**
Binnenstad 030								
Briljantlaan - W.A. Vultostraat - C. Erzeijstraat)								
Bewoner Jekelstraat								n.b.
Buurtcomité Twijnstraat e.o.								
Dichterswijk Zuid								
Bialijeplein e.o.								

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties zoals verwoord in de zienswijze.

Belangrijkste aandachtspunten per zienswijze (kort samengevat):

Binnenstad 030 (getekende versie van 28 januari 2021)

- In huidige situatie niet zo'n verkeersprobleem op het Ledig Erf (na wegvallen lijn 12);
- Is doorzetten van de fietsstraat (variant 1) niet al voldoende (vgl. Tolsteegsingel);
- Mocht de gemeente kiezen voor een knip: dan graag een slimme knip met mogelijkheid tot ontheffing voor de bewoners van de binnenstad en Hoogh Boulandt;
- Omrijroutes worden voor sommige bestemmingen lang (van 5 naar 15 km) voor de verbinding tussen Hoogh Boulandt en Kampong in het meest extreme geval). Overigens een verbinding die zich goed voor de fiets leent;
- Indien een knip op het Ledig Erf, dan graag geen verdere knips of afslagverboden ivm bereikbaarheid binnenstad;
- Voorstander van een intelligent toegangspunt in plaats van een compartimentering van de binnenstad;
- Verlaging naar 15 km/uur als wettelijke snelheid in de binnen stad bij Variant 1 kan wat ons betreft ook;
- Aandacht voor nieuwe sluiproutes om de binnenstad (via de Homeruslaan) indien de wachtrij op de Venuslaan te lang wordt door doseren bij de VRI in variant 3.
- Graag een directe OV-verbinding van de binnen stad naar Station Vaartsche Rijn;

Route Brijlantlaan – W.A. Vulostraat – C. Erzeijstraat (brief van 7 februari 2021)

- Verbetering Ledig Erf ondersteun ik van harte, maar het afsluiten voor doorgaand autoverkeer gaat mij te ver;
- Weinig aandacht voor de consequenties op onze route (intensiteit, veiligheid, milieu, vrachtverkeer) in geval van keuze voor de afslagverboden (de variant 4-6);
- Noodzaak afkoppelen Jutfaseweg nergens helder onderbouwd (deze onderbouwing is overigens opgenomen in de bijlage bij de raadsbrief van 12 januari 2021);
- Negatieve gevolgen van variant 4 (afslagverbod) op onze route (berekend op 10% toename);
- In MP2040 komt met parkeren aan de rand een afname van autoverkeer, dus zijn drastische maatregelen niet nodig in de Zuidpoort (lees: varianten 2 -6);
- Ik hoop dat er ruimte is voor een nieuwe variant waarbij het autoverkeer wordt ontmoedigd en geen afsluitingen nodig zijn (en de gemeente oude beelden los durft te laten);
- Stimuleren van “Parkeren buiten de stad” helpt ook goed mee om de druk van het autoverkeer binnen de stad te laten afnemen..

Bewoner Jekelstraat (Dichterswijk West) mail van 9 februari 2021

- Vang de automobilisten al eerder aan de randen van de stad op om te voorkomen dat ze door de Zuidpoort rijden (Voor Balijeplein en bij Herculesplein);
- Westerkade wordt nu gebruikt door sluipverkeer, dat is ongewenst en moet na de herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat zijn aangepast/opgelost;

Buurtcomité Twijnstraat e.o. (Zienswijze van 8 februari 2021)

- Overlast door autoverkeer moet worden beperkt, maar dat hoeft niet te gebeuren met harde fysieke ingrepen. Dit kan ook met de huidige intensiteiten en een veilige inrichting;
- Houdt de zuidelijke toegang tot de binnenstad bereikbaar voor bestemmingsverkeer van bewoners, winkeliers en invaliden, Laden en lossen moet mogelijk blijven;
- Als het lukt om de bezoekers van de stad aan de rand te laten parkeren kunnen de beschikbare parkeergarages door bewoners worden gebruikt;
- Wij pleiten voor een gefaseerde aanpak: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Snelheidsreductie in de Zuidpoort naar 30 km/uur; 3. Verbeteren oversteekbaarheid fiets/voetgangers 4. Andere knips kunnen daarna altijd nog indien nodig;
- Werk de fietsroutes verder uit. Wellicht kun je niet voorkomen dat fietsroutes elkaar kruisen en fietsers al eerder om de Zuidpoort leiden. Daarmee voorkom je druk van fietsers op het Ledig Erf en dan ook een kleinere noodzaak tot weren van autoverkeer;
- Zet technologische ontwikkelingen in om auto- en vrachtwagenstromen te voorkomen. Met verwijzing naar milieuzones. Op basis van kentekenregistratie kan bestemmingsverkeer worden toegelaten;
- Daarnaast wordt een serie verkeerskundige oplossing aangedragen die passen bij Variant 1 Plus (Ledig Erf als fietsstraat en een op langzaam verkeer ingestelde herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat). Dit volgens het concept van de stadsboulevards, maar dan op een binnenstedelijke schaal.

Bewonersgroep Dichterswijk Zuid (brief van 8 februari 2021)

- Brief gericht op de Vondellaan tussen Balijeplein en Bleekstraat;
- Positief over het opknappen van het Ledig Erf (nu een chaotisch gebied);

- Zorgen over de bereikbaarheid van de Dichterswijk Oost (vanuit A28/A27 bij varianten 4-6), zorgen over de bereikbaarheid van de noodvoorzieningen (Diakonessenhuis, Eerste Hulp, Huisartsenpost) en doseren bij Variant 3 (verwachte hinder door doseren op het Balijeplein);
- Zorgen over de verkeerstoename van verkeer langs de Dichterswijk. De knip Catharijnesingel (i.c.m. begrenzen op 15000/etm op het Lombokplein) levert een toename van verkeer op de route Vondellaan – Bleekstraat. Bereikbaarheid van HC Zuid gaat in de toekomst voor een deel via de Vondellaan (i.p.v. Daalsetunnel).
- Zorgen over het teniet doen van de verbeteringen op de route 't Goylaan en Vondellaan. De afname van verkeer van de afgelopen jaren wordt nu teniet gedaan bij variant 4-6.
- Waterbed-effect zorgt voor problemen elders in de stad en is niet nodig bij keuze voor Variant 1 Plus.
- Zorgen over de oversteekbaarheid van de Vondellaan (i.v.m. de drie scholen);
- Zorgen over toename van geluidsoverlast en luchtkwaliteit op de Vondellaan bij varianten 4-6;
- Suggestie voor oplossingen worden aangereikt
- Duidelijke voorkeur voor Variant 1 Plus

Bewonersgroep Toekomst Balijelaan (brief van 8 februari 2021)

- Dringend verzoek om Balijeplein en Balijelaan een plek te geven in het Mobiliteitsplan 2040;
- Aandacht voor de transitie voor het gebied (tussen MWKZ en Binnenstad) in zit. Deze transitie vraagt aandacht om ervoor te zorgen dat de transitie een stap vooruit betekent. Dus graag een omgevingsvisie voor ons gebied;
- Bewoners en ondernemers voelen zich nu achtergesteld (t.o.v. Binnenstad en MWKZ);
- De noodzaak tot interventie op het Ledig Erf nemen als uitgangspunt aan.
- Wij sluiten ons aan bij het advies van Buurtcomité Twijnstraat (zet in op gedragsverandering i.p.v. met dwang wegduwen van autoverkeer en kies voor Variant 1 Plus);
- Wij adviseren om Ledig Erf in te richten als fietsstraat en deze aan te laten sluiten op brede fietspaden op de Balijelaan en -plein.
- Wij adviseren de parkeervisie te betrekken bij de inrichting van het Ledig Erf. Wij zoeken naar een nieuwe norm voor wijkparkeren om daarmee ruimte te maken voor bredere fietspaden en stimulering fietsverkeer;
- Toekomst Balijelaan adviseert om gemeente om proactief bewoners te zoeken die hun auto willen inruilen voor een fiets of deelauto;
- Prepareer Balijelaan en -plein voor meer wandelaars door inrichting van groene wandelroutes;
- Toepassing van middeneilanden en -geleiders voor het veilig oversteken;
- Voorspoedige voortgang van busverkeer moet onderdeel zijn van de plannen.
- Toegestane snelheid op Ledig Erf, Vondellaan en Balijelaan naar 30 km/uur;

6 Gesprekken met stakeholders

In totaal 19 stakeholders hebben hun reactie kunnen geven op de zes varianten in een gesprek. Hierbij hebben we hen gevraagd om de reactie vanuit hun eigen belang te geven. Ook was er ruimte voor algemene opmerkingen en het meedenken aan nieuwe varianten of aanpassingen aan bestaande. Tevens is aan alle stakeholders gevraagd een uitspraak te doen over de mate van wenselijkheid van de 6 oorspronkelijke varianten. In de gesprekken waar dat relevant was is de Variant 4 A ter sprake gebracht. Van ieder gesprek is een kort verslag gemaakt die aan de stakeholders is voorgelegd ter reactie.

Stakeholder	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Brandweer	neutraal	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	niet wenselijk
Politie	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal
Centrum Management Utrecht	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemervereniging Hoog Catharijne	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemers Oosterkade-Westerkade	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemer Ledig Erf	wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
ondernemer Koningsweg	wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
Agatha Snellenschool	zeer wenselijk	zeer wenselijk	zeer wenselijk	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ROC Vondellaan	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Auris Rotsoord	wenselijk	wenselijk	wenselijk	neutraal	niet wenselijk	zeer niet wenselijk
CABU (goederenvervoer)	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
U-OV	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Provincie Utrecht	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Rijkswaterstaat	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
Fietsersbond	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	wenselijk *	wenselijk*	wenselijk*
SOLGU	niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk
NS	neutraal	neutraal	neutraal	wenselijk	wenselijk	wenselijk
Gemeente Utrecht: afdeling parkeren	neutraal	neutraal	neutraal	niet wenselijk *	niet wenselijk *	niet wenselijk *

Belangrijkste observaties

Uit de gesprekken met de stakeholders komt een diffuus beeld naar voren. Opvallend is dat de organisaties die vooral het gebied passeren veelal voorkeur hebben voor varianten met sterke ingrepen (4-6). De meeste organisaties die een direct belang hebben op het aspect bereikbaarheid van hun bedrijf/gebied scoren juist meer negatief op de ingrijpende varianten.

Veel stakeholders die voor hun autobereikbaarheid (zowel incidenteel als structureel gebruik) afhankelijk zijn van de routes via de Zuidpoort zijn tegenstander van het onmogelijk maken van bepaalde verbindingen door de Zuidpoort. Als door verbetering van de situatie voor verblijven, fiets en bus de route door het gebied iets moeilijker wordt voor de auto staat men daar niet altijd negatief tegenover.
Van elk van de gevoerde gesprekken is een uitgebreid verslag beschikbaar.

Hoewel variant 4A als idee met een groot aantal stakeholders besproken is als alternatief voor 4, is niet gevraagd deze te scoren. Wel blijkt dat de verbeterde bereikbaarheid van met name de Catharijnesingel en het gebied van de zuidpoort zelf op meer steun kan rekenen dan variant 4.
Omdat variant 4A nog niet in beeld was bij het eerste gesprek met de Brandweer is deze later expliciet aan hen voorgelegd. Zij geven aan de variant neutraal tot onwenselijk te beoordelen. De grootste zorgt zit op de het noordelijke deel van de Briljantlaan en de exacte uitvoering van de Vondellaan. Hier moet

tijdens de uitwerking nadrukkelijk aandacht aan worden besteed. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de doorstroming van de bussen. Ook voor de bus is een betrouwbare doorstroming van groot belang.

7 Conclusies

Eindbeeld uit de drie verschillende sporen van participatie zijn puntsgewijs:

- Conclusie uit de **enquête** is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% weet het niet.
  Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil. De mening waarop verschilt tussen de verschillende varianten variërend van niets extra's doen (variant 2) tot afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6)
  In de toelichtingen van respondenten van de **enquête** zie je terug dat het bij de meeste respondenten gaat om de balans tussen aan de ene kant de autobereikbaarheid en aan de andere kant de leefbaarheid. De optimale balans ligt voor iedereen weer anders. Veel mensen delen de noodzaak om het Ledig Erf beter in te richten begrijpen maar er wordt wel verschillend gedacht over de mate waarin er ingrepen moet worden.

- De belangrijkste opbrengst uit de enquête was hoe de verschillende respondenten tegen de voor- en nadelen van elke variant aan keken. Deze waardevolle inzichten zijn gebruikt in de analyse. Daarbij zijn nieuwe inzichten naar voren gekomen zoals (als voorbeeld) de introductie van nieuwe sluiproutes bij de varianten 4-6.

- Binnen en dichtbij het Zuidpoortgebied is er veel zorg over de autobereikbaarheid van het gebied indien er wordt gekozen voor een van de varianten 4-6. Met name de bereikbaarheid van bestemmingen aan de oostkant van de stad (waaronder het Diakonnessenhuis en Huisartsenpost) worden vaak genoemd. Buiten het Zuidpoortgebied is er ook zorg over dezelfde varianten, maar dan vanwege de toename op de wegen die meer verkeer te verwerken krijgen (Rijnlaan, Briljantlaan – W.A. Vultolaan – C. Erzeijstraat, Waalstraat – Diamantweg, Socrates en 't Goylaan). Deze effecten gelden vooral bij de keuze voor Variant 6. Bij de andere varianten zijn die effecten kleiner.

- De hierboven genoemde zorgen en bezwaren kwamen ook naar voren in de gesprekken tijdens de **digitale spreekuren,** tijdens de **bijeenkomst met de Klankbordgroep** en uit de ingediende **zienswijzen en brieven.**

- In de **Klankbordgroep** en bij de interviews met de meeste **stakeholders** in ook variant 4A besproken, deze werd over het algemeen positiever ontvangen dan variant 4. Tevens zijn de verschillen (en doorgaans voordelen) tussen Variant 4 en 4 A in de klankbordgroep besproken.

- Een andere benadering die in de **klankbordgroep** is besproken is om niet te werken met harde fysieke belemmeringen, maar juist in te zetten op verbetering van veiligheid en oversteekbaarheid. Dit betekent concreet dat je kiest voor variant 1 en aanvullend (de Plus) tegelijk de route Balijeplein – Venuslaan anders inricht met maximale aandacht voor inpassing en oversteekbaarheid (extra middeneilanden). Dit idee vond ook in de klankbordgroep steun. Deze variant is vervolgens Variant 1 Plus genoemd en nader onderzocht op ontwerp, verkeerseffecten en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg

van de participatie zijn de nieuwe varianten 1 Plus en 4 Alternatief nader onderzocht en als kansrijke varianten toegevoegd aan de 6 oorspronkelijke varianten in de analyse en afweging naar de definitieve voorkeursvariant.

- Ook bij de **stakeholders** is het resultaat diffuus: veel stakeholders met direct autobelang in de omgeving kiezen voor minder vergaande ingrepen en stakeholder met bredere belangen kiezen meer voor de verdergaande ingrepen. Opvallend is dat de ondernemers binnen de Zuidpoort (Ooster- en Westerkade, Rotsoord) de bereikbaarheid per fiets en voet boven die van de auto verkozen. En daarmee een voorkeur uitspraken voor Variant 4 A.

- In alle participatiesporen is regelmatig gevraagd naar de mogelijkheid om voor een meer gefaseerde aanpak te kiezen. De gedachte is daarbij dat eerst moet worden afgewacht wat het effect van de het weren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel is. Dat (als tweede stap of parallel) het Ledig Erf wordt ingericht (met bij voorkeur een selectieve toegang ter hoogte van de Vaartsche Rijnbrug). Stap 3 is vervolgens het herinrichten van de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat. Met deze derde stap de suggestie om de route van herinrichting te verlengen van het Balijeplein tot en met de Venuslaan.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Bert Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8752691
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Mobiliteitsplan 2040
Bijlagen	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In deze raadsbrief informeren wij u over de toezeggingen die zijn verwerkt in het naar uw raad gezonden voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 en de evaluaties van de actieplannen voetgangers, fietsers en verkeersveiligheid. Ook gaan we in op het onderwerp zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit.

Motie 2019/306: Westraven als echt knooppunt
Westraven is één van de punten waar het Wiel en de Spaak samen komen. Westraven is daarmee bij uitstek geschikt om niet allen te fungeren als knooppunt in het OV-systeem, maar ook als stedelijk knooppunt. Die ambitie is uitgewerkt in de RSU 2040. Als vervolg op vaststelling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 worden de knooppunten, waaronder Westraven, nader uitgewerkt. Dat gebeurt voor Westraven in het gebiedsonderzoek A12-zone. In deze onderzoeken zal naar voren komen wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is, met in achtneming van de barcode uit de RSU 2040. In de raadsbrief van 27 november 2020 hebben we u geïnformeerd over de uitkomst van het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 25 november 2020. Eén van de onderwerpen was dat we deze gebiedsonderzoeken uitvoeren in Uned verband, waar het rijk in participeert. Het rijk onderschrijft hiermee de omvang en urgentie van de opgave in onze regio en dat hiervoor grote investeringen nodig zijn.

Motie 2020/392: Ruimte voor Lopen
Bijgevoegd is het rapport *evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.* In dit rapport geven we per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn en in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Daarnaast is er een overzicht opgenomen van alle acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is. In alle drie de actieplannen lichten we toe wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040. Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben we in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen dat we op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken gaan uitwerken en daarbij specifieke aandacht hebben voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Daarmee komen we tegemoet aan wensen van bewoners en bezoekers van onze stad.

Zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit
Zoals in het coalitieakkoord is vastgelegd hebben we onderzoek gedaan naar de ruimtelijke effecten van zelfrijdend vervoer. Hiervoor hebben we samen met de gemeenten Rotterdam en Eindhoven een opdracht verleend aan Posad Maxwan en Goudappel. Het eindrapport van deze studie is bijgevoegd.

Zonder interventie maakt de zelfrijdende auto verkeersproblemen groter
Alhoewel het nog lang duurt voordat er 100% zelfrijdende voertuigen zijn, bereiden we ons er nu al op voor. De ruimte die een stilstaande en zelfrijdende auto in beslag neemt, is net zo groot als een auto die we nu kennen. De opgave die geldt voor het doen verminderen van het aantal stilstaande en rijdende auto's geldt dus ook voor zelfrijdende voertuigen. De verwachting is echter dat de automobiliteit alleen maar toeneemt bij verdergaande automatisering en elektrificering. Autorijden wordt toegankelijker, goedkoper en gemakkelijker, wat leidt tot veel meer (kleinere) voertuigen en langere ritten. Immers, iedereen kan opeens 'autorijden', en tijdens een rit kan je werken, lezen, studeren of zelfs slapen. Groot risico is dat dit ten koste gaat van de actieve vormen van vervoer. Daar komt bij dat de te verwachte groei extra ruimte kost, zowel op de weg als langs de weg, waarmee ingeboet wordt op de ruimtelijke kwaliteit. Zonder goede beleidsinterventies worden de verkeers- leefbaarheidsproblemen in de stad groter (zie hieronder).

Nu al voorbereiden op automatisering van mobiliteit
We treffen nu al voorbereidingen door gebruik te maken van al beschikbare technieken die wel voordelen waar we voordeel van hebben. Eén ervan is *geofencing*. Een techniek waarbij een geografisch gebied wordt afgebakend door een virtuele grens op basis van locatie. Hiermee is het mogelijk een bestuurder van een auto te informeren via zijn navigatiesysteem. Denk aan een waarschuwing aan de bestuurder dat hij een milieuzone nadert. We onderzoeken hoe dit ook kan bij schoolstraten. We zorgen dat tijdelijke omleidingen in het navigatiesysteem staan, zodat automobilisten niet bij de schoolstraat moeten omdraaien. Bij het ontwikkelen van deze technieken is het waarborgen van de privacy het uitgangspunt.
Nu kan een bestuurder nog de aanwijzingen van zijn systemen negeren (en zelfs een boete riskeren). Als het voertuig volledig autonoom rijdt, maakt de bestuurder niet meer de keuze, maar bepaalt het voertuig de route op basis van gegevens over de toegankelijkheid van de route. Denk hierbij aan het omrijden in de buurt van een school, of het verlagen van de snelheid van de voertuigen zodra ze de bebouwde kom binnenrijden. Hiermee experimenteert Eindhoven samen met BMW, waarbij de auto alleen de elektrische motor gebruikt bij het binnenrijden van de bebouwde kom. De uitkomsten van dit experiment zullen we uiteraard bestuderen.

We zien dus zowel kansen als bedreigingen. De kansen liggen met name op het vlak van automatiseren van de mobiliteit. Dat is dus geen zelfrijdende auto, maar een deel van de taken van de automobilist wordt (eventueel door ingrepen van buitenaf) door de techniek over genomen. De bedreiging zit 'm in de verwachting dat een zelfrijdende auto leidt tot nog meer 'blik' op straat met alle nadelige gevolgen van dien. We zullen deze ontwikkelingen daarom nauwgezet blijven volgen, om van de kansen te profiteren en de bedreigingen voor te zijn.

Actuele ontwikkelingen in Mobiliteitsplan
Het Mobiliteitsplan 2040 is n.a.v. de inspraak op onderdelen aangepast. In de Nota van beantwoording (bijlage bij het raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan) worden deze wijzigingen benoemd en toegelicht. Daarnaast is het Mobiliteitsplan geactualiseerd n.a.v. ontwikkelingen in 'parallel processen', zoals RSU 2040, NRU (raadsbrief 9 april 2021) en de uitkomsten naar aanleiding van de participatie Zuidpoort. Ook al deze wijzigingen worden benoemd en toegelicht in de Nota van beantwoording.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:
- *Rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020*
- *Rapport Impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad*

Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020

April 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
2	**Actieplan Utrecht Fietst!**	**4**
2.1	Aanleiding	4
2.2	Doelstellingen	4
2.3	Realisatie van de doelstellingen	4
2.4	Conclusie en doorkijk	5
3	**Actieplan Voetganger**	**7**
3.1	Aanleiding	7
3.2	Doelstellingen	7
3.3	Realisatie van de doelstellingen	7
3.4	Aanvullende acties	8
3.5	Vervolg	8
4	**Actieplan Verkeersveiligheid**	**10**
4.1	Aanleiding	10
4.2	Doelstellingen	10
4.3	Realisatie van de doelstellingen	10
4.4	Vervolg	12

1. Inleiding

Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waarbij fietsen wordt gezien als het primaire vervoermiddel. Dat kwam tot uiting in het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar in 2012 en de nota Slimme Routes uit 2016, waarin we als stad de keuze hebben gemaakt voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede kwaliteit van de openbare ruimte. Om deze keuze handen en voeten te geven en in samenhangende acties te vertalen zijn drie actieplannen en gebiedsagenda's opgesteld dat tezamen de Uitvoeringsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vormt. De actieplannen betreffen: Verkeersveiligheid, Utrecht Fietst! en Voetganger.

De afgelopen jaren heeft de gemeente haar beleid uitgevoerd ten aanzien van verkeersveiligheid, fietsen en voetgangers. De termijn van de drie actieplannen is de periode 2015 tot en met 2020, nu deze is afgelopen geven we een evaluatie. We geven aan welke acties en maatregelen zijn uitgevoerd en in hoeverre deze hebben bijgedragen tot het behalen van de doelstellingen. Deze evaluatie dient niet alleen als verantwoording, maar ook als bouwsteen voor nieuwe inzichten en maatregelen.

De evaluatie is in hoofdlijn op eenzelfde wijze opgebouwd voor de drie actieplannen. We geven per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn. Vervolgens gaan we in, in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Een uiteenzetting van de verschillende acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is, geven we vervolgens weer in drie separate tabellen. Tenslotte geven we aan wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040.

2. Actieplan Utrecht Fietst!

2.1 Aanleiding
Met dit actieplan is Utrecht de uitdaging aangegaan om een wereldfietsstad te worden. Dat is een stad waarin iedereen veilig kan fietsen en waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt deze – letterlijk en figuurlijk – zoveel mogelijk voorrang. Om zo'n wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar hebben we hard aan gewerkt.

2.2 Doelstellingen
Het werken aan een wereldfietsstad ging gepaard met de volgende doelen in het Actieplan Utrecht Fietst!:

- Het faciliteren van fietsers;
- Het fietsen leuker maken;
- Het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten;
- De fietseconomie stimuleren.

Om deze doelen te bereiken is (en wordt) er gewerkt aan verschillende deelonderwerpen. Deze behelzen kwaliteitsverbeteringen van het hoofdfietsnetwerk, doorstroming bij verkeerslichten en verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het om meer stallingsruimte, verbeteringen voor fietsers bij wegwerkzaamheden en het versterken van de fietseconomie. Binnen deze onderwerpen zijn projecten gedefinieerd die opgenomen zijn in het actieplan Utrecht Fiets! 2015-2020. De projecten hebben bijgedragen aan een stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 3 tot 5% per jaar.
Dit is ook goed te merken in de stad maar stelt ons tevens voor de opgave om het drukke fietsverkeer beter te spreiden. Nieuw toegevoegde projecten in de periode 2015-2020 zijn dan ook gericht op het beter spreiden van fietsstromen en om fietsen over langere afstanden aantrekkelijk te maken. Ook de groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken is een belangrijke indicator voor het succes van de Fiets in Utrecht. Uit de Monitor Mobiliteitsplan 2019 blijkt verder dat voor 47% van de verplaatsingen binnen de hele stad gekozen wordt voor de Fiets (CBS) en dat zes op de tien bezoekers van de binnenstad inmiddels met de fiets komt. Zevenentachtig procent van de inwoners is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets.
Meer cijfers zijn te vinden in op de site Utrecht in Cijfers. Als het gaat om specifieke doelgroepen is vooral ingezet op nieuwe Nederlanders en op kinderen via het programma De Gebruiker Centraal.
Fietsveiligheidsambities zijn vooral opgepakt in het programma Verkeersveiligheid. Deze programma's zijn apart geëvalueerd.
Op het vlak van de ambitie om wereldfietsstad te worden is er erkenning vanuit het World Economic Forum waarbij Utrecht is uitgeroepen tot de beste fietsstad ter wereld (2019). Ook op de Copenhagenize index scoort Utrecht goed met een tweede en later een derde plek (2019).

2.3 Realisatie van de doelstellingen
In het Actieplan zijn in totaal honderdzeven acties of (deel)projecten beschreven waarvan er inmiddels zesennegentig zijn uitgevoerd of waarvan de voorbereiding is gestart. Na onderzoek op haalbaarheid zijn Negen projecten vervallen na haalbaarheidsonderzoek en zullen niet worden uitgevoerd. (bv uitbreiding met 5 OV-fiets uitleenpunten in de openbare ruimte) Twee projecten staan in de wacht vanwege technische of financiële belemmeringen maar worden uitgevoerd zodra mogelijk. (laatste deel Vechtroute en doorfietsroute langs spoor Utrecht/Amsterdam).

Elk jaar zijn er bij de begrotingsbehandeling voorstellen gedaan voor in totaal tweeënvijftig aanvullende fietsprojecten. Dit zijn projecten als de regionale en snelfietsverbindingen, verdere uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen en realisatie van ontbrekende schakels. Voor veel van de regionale projecten wordt samengewerkt met de provincie en omliggende gemeenten. De provincie draagt hierbij ook financieel substantieel bij.
Van deze nieuwe projecten zijn er inmiddels drieëndertig uitgevoerd, vijftien in voorbereiding en staan er vier op de planning voor latere jaren. Hiermee komt het totaal aantal gerealiseerde projecten binnen de termijn van het Actieplan Utrecht Fietst! op honderdnegenentwintig.

In onderstaande tabel is een nadere toelichting per deelonderwerp opgenomen.

Tabel 1.1 acties Actieplan Utrecht Fietst! 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Hoofdfietsroutes -Afronden 5 drukste routes -Aantakkingen -Alternatieve routes	Focus op de afronding – en waar nodig kwaliteitsverbetering – van het hoofdfietsnetwerk, incl. aansluitende en alternatieve routes.	De laatste hand is gelegd aan het completeren van de top 5 van drukste routes, zoals b.v.de Leidseweg. Alternatieven voor deze drukke routes zoals de Herenroute zijn deels uitgevoerd of zoals b.v. de Maliebaan in voorbereiding
Aanleg doorfietsroutes	Aanleg van 7 doorfietsroutes en onderzoek naar 3 doorfietsroutes.	De meeste doorfietsroutes zijn opgeleverd. B.v. de Cremerstraat, de Oosterspoorbaan en de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. De route langs het spoor Utrecht/Amsterdam staat on-hold.
Ontbrekende schakels en kleine verbeteringen, w.o. rond ov-knooppunten	Oplossen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en rond ov-knooppunten en kleine verbeteringen zoals opheffen overbodige obstakels en paaltjes.	Belangrijke ontbrekende schakels waaronder de Daphne Schippersbrug, Spinozatunnel, tunnel van Zeijstweg en Moreelsebrug zijn gerealiseerd. Rond stations zijn fietsverbindingen verbeterd, b.v. de Geraniumstraat. Op het hoofdfietsnetwerk zijn grote aantallen fietspaaltjes verwijdert of aangepast aan de nieuwste CROW richtlijnen.
Beheer & onderhoud en monitoring	Beheer en onderhoud wordt afgestemd op het faciliteren van fietsen. Daarnaast verzamelen we data voor monitoring en evaluatie van fietsbeleid.	Afstemming met het onderhoudsprogramma levert mogelijkheden op voor verbetering voor de fiets, b.v. op de Bastionweg en de Mereveldseweg. Ook wordt gladheidsbestrijding toegepast op het hoofdfietsnetwerk met als bijzondere voorziening de gladheidsbestrijding op de Daphne Schippersbrug. Fietsintensiteiten worden op meer dan 15 telpunten permanent geteld.
Uitbreiden en optimaliseren fietsparkeren	Uitbreiden van parkeercapaciteit in m.n. binnenstad en CS en daarnaast werken aan slimme innovatieve oplossingen.	Er zijn in de binnenstad honderden plekken inpandig en op straat toegevoegd, zoals b.v. in de Neudestalling Bij Utrecht CS zijn 22.000 plekken gerealiseerd met aan de oostzijde ‘s werelds grootste stalling. Ook op decentrale station is veel capaciteit toegevoegd, b.v. in Overvecht
Overige fietsparkeerprojecten, w.o. -Serviceverlening stallingen -Uitbreiden p-route -Weesfietsenacties	Inzetten op meer service en heldere informatie. Acties om fietsparkeren zo goed mogelijk te faciliteren met daarbij behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte.	De serviceverlening en informatievoorziening bij stallingen is verbeterd. Deze zijn eveneens beter vindbaar. De wereldwijd eerste P-Route Fiets is in gebruik genomen en inmiddels uitgebreid naar alle nieuwe (pop-up)stallingen. En er is een app voor op de telefoon. De inzet bij weesfietsenacties is geoptimaliseerd als uitkomst van de introductie van een digitale handhavingsapplicatie.
Doorstroming bij verkeerslichten	We zoeken actief naar oplossingen om wachttijden te verkorten en verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen.	Er is een meldpunt voor overbodige verkeerslichten (vri’s) opgezet. Er zijn inmiddels 6 vri’s weggehaald. Op veel plekken zijn vri’s beter afgesteld voor fietsers. Extra fietsdetectie en wachttijdvoorspellers zorgen voor een betere doorstroming. Digitalisering van de vri’s zorgt voor nieuwe mogelijkheden die onderzocht worden.
Werkzaamheden en omleidingen	Het invoeren van strengere kwaliteitseisen en creatieve oplossingen bij omleidingen.	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Verkeersveiligheid en gedrag	Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door fysieke maatregelen en pilots gericht op diverse doelgroepen zoals kinderen.	I.s.m. Harten voor Sport en VVN is o.a. gewerkt aan een betere fietsvaardigheid scholieren en fietslessen voor volwassenen die niet hebben leren fietsen. Ook zijn er lessen voor senioren die op een elektrische fiets stappen. Bij scholen wordt het concept Schoolstraat aangeboden.
Fietseconomie en marketing	D.m.v. onderzoek, kennisuitwisseling en marketing versterken we de rol van de fiets als bijdrage aan de economie van de stad.	De economische voordelen van de fiets zijn in beeld gebracht m.b.v. Bruto Utrechts Fietsproduct. Verder is gebiedsgerichte het gebruik van de (e-)fiets gestimuleerd via mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Samen met de provincie is de Home - Utrecht Bike Community opgestart.

2.4 Conclusie en doorkijk

Met de uitvoering van het Actieplan Utrecht Fietst! is een grote stap gezet in de verbetering van de fietsinfrastructuur, het fietsparkeer aanbod en bijgedragen aan de mogelijkheid om te fietsen voor iedereen. De grote groei van het fietsgebruik stelt ons ook weer voor nieuwe uitdagingen. Fietsen moet voor iedereen

mogelijk blijven en dat is op sommige drukke routes niet meer het geval. Daarom gaan we de komende jaren investeren in het beter spreiden van het fietsverkeer, het aantrekkelijker maken van het fietsen op de langere (regionale) afstanden, het oplossen van de barrière werking en aansluiten op het stedelijke pol centrische ontwikkelingsmodel. Daarnaast blijven we zoeken naar uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad en bij stations.

3. Actieplan Voetganger

3.1 Aanleiding
Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waar lopen een belangrijke vorm van verplaatsen is (25-30% van alle stedelijke verplaatsingen wordt te voet gemaakt[1]). Om deze vorm van mobiliteit in de stad te bevorderen hebben we het actieplan Voetgangers opgesteld.

3.2 Doelstellingen
Utrecht was de eerste stad in Nederland met een Actieplan Voetganger. Met dit plan hebben we gewerkt aan de volgende doelen:

- Lopen/wandelen wordt aantrekkelijker;
- Het creëren van een veiliger omgeving voor voetgangers.

Met deze doelen in zicht zijn er diverse acties in het actieplan opgenomen die in de periode 2015-2020 tot zichtbare resultaten zouden leiden. De 13 opgenomen acties varieerden van openbare ruimteprojecten tot communicatie-uitingen. In onderstaande tabel lichten we de status van deze actie toe.

3.3 Realisatie van de doelstellingen
Vanuit het Actieplan Voetganger is het gelukt om de voetganger vaker in de startfase en uitvoering van projecten mee te nemen. We hebben ook meer ingezet op werk-met-werk maken bij onderhoudsprojecten. Er zijn sinds de vaststelling van het actieplan in totaal ca. 45 herinrichtingen uitgevoerd of in voorbereiding, waarbij er meer ruimte voor voetgangers is of wordt gecreëerd. Voorbeelden van deze projecten zijn de herinrichting van de Mariaplaats, Domplein, Korte Jansstraat, Noorderstraat, Lange Nieuwstraat, Catharijnesingel en Tolsteegbarrière. En ook buiten de binnenstad zijn er goede voorbeelden te noemen, zoals de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat, Lombokplein, Maliebaan, Singel Oost, Jutfaseweg, Socrateslaan, Thematerweg en parkzone Amsterdamrijnkanaal. Verder hebben we nieuwe voetgangersbewegwijzering voor bezoekers van het centrum ontwikkeld, waarvan de uitrol is gestart.
Ook in huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen staat een autoluwe woonomgeving met veel ruimte voor voetgangers centraal zoals in het Stationsgebied/Beurskwartier, Merwedekanaalzone en het Veemarktterrein. Er zijn dus al diverse ontwikkelingen te noemen die bijdragen aan de doelen voor een aantrekkelijke en veilige omgeving voor voetgangers, maar tegelijkertijd is er op veel plekken in de stad nog ruimte voor voetgangers nodig incl. logische, goede routes (zie hieronder bij 'Vervolg'). Dit is belangrijk omdat met de verdichting van de stad het aandeel lopen naar verwachting zal toenemen.

Hieronder sommen we de diverse acties uit het Actieplan Voetganger op en lichten we toe hoe de acties zijn opgepakt.

Tabel 1.2 acties Actieplan Voetganger 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Voetgangersnetwerken ontwikkelen en kwaliteit beoordelen	Voor alle Utrechtse wijken wordt een voetgangersnetwerk opgesteld en de kwaliteit beoordeeld	I.s.m. o.a. SOLGU is gewerkt aan routes naar belangrijke wijkattractiepunten zoals voor routes tussen deze punten in noordoost en de binnenstad.
Uitwerken van verbeterprogramma's voor minimaal 2 wijken	Voor twee wijken zal een verbeterprogramma opgesteld worden, waaronder winkelcentrum Overvecht.	De focus is verlegd naar twee grote bestemmingen, waar verbeterpunten voor voetganger zijn doorgevoerd, w.o. aansluiting bij de Aanpak Openbare Ruimte winkelcentrum Overvecht en omgeving van station Vaartsche Rijn.
Verbeteren van recreatieve wandelroutes (naar buurgemeenten)	De bereikbaarheid van recreatie-gebieden aan de rand van de stad is te voet niet overal optimaal. Hier ligt dan ook de stedelijke verbeteropgave.	I.s.m. Recreatie Midden Nederland zijn wandelroutes en -knooppunten in kaart gebracht en online gezet op Wandelnet zodat de aansluiting van de stad op omliggende recreatieve gebieden voor wandelaars gemakkelijker is geworden.
Het creëren van goede looproutes bij fietsenstallingen	We streven naar goede bereikbaarheid van fietsenstallingen voor voetgangers en waar nodig verbetering van routes.	We hebben onderzoek gedaan naar de voetgangersroutes naar de 'belangrijkste' binnenstedelijke fietsenstallingen. Deze routes zijn van goede kwaliteit en blijken niet aangepast te hoeven worden.

[1] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019

Aanvullen van het Handboek Openbare Ruimte (HOR)	Door het aanpassen van het HOR wordt de voetganger goed meegenomen in (her)inrichtingsopgaven.	De richtlijnen die in het handboek zijn beschreven voldoen. Op drukke plekken waar we meer prioriteit aan lopen geven is het mogelijk ruimere normen toe te passen. Verder is ter waarborging van de toegankelijkheid de toevoeging 'Voetpaden voor iedereen' opgesteld door SOLGU onderdeel van het HOR geworden.
Workshops voor medewerkers die zijn betrokken bij (her)inrichting van de openbare ruimte	Er worden workshops gehouden hoe voetgangers en fietsers op een goede manier in ontwerpen meegenomen worden volgens de geldende kwaliteitscriteria.	We hebben een interactieve voetgangersbijeenkomst gehouden waar ervaringen zijn uitgewisseld. Dit heeft onder andere geleid tot meer aandacht in de toetsingscommissies zoals de Bing en Tijdelijke verkeersmaatregelen. Daarnaast is er meer aandacht bij het plaatsen van straatmeubilair en ondergrondse afvalcontainers
Het stimuleren van de loopcultuur	Plannen hebben geen nut als ze door de bewoners niet begrepen en gedragen worden. Daarom wordt een marketingstrategie ontwikkeld.	We hebben gekozen voor een communicatie aanpak om projecten waar verbeteringen voor voetgangers gerealiseerd zijn voor zichzelf te laten spreken. De reden is dat er al veel verschillende uitingen en slogans vanuit Mobiliteit zijn en weer een nieuwe weinig effectief zou zijn.
Conflicten tussen voetgangers en fietsers in de Nobelstraat voorkomen	Er wordt gekeken of we de voetgangersstroom beter kunnen accommoderen en de functies beter kunnen ordenen.	Er is een plan voor de verbetering van de positie van de voetganger gemaakt. Hierop is inspraak geweest, De uitvoering staat gepland voor de eerste helft van 2021
Creëren van meer verblijfsruimte voor de voetganger op de Voorstraat-Wittevrouwenstraat	Deze straten kenden een wegprofiel waarin elke verkeersdeelnemer zijn eigen plek had met als gevolg dat er weinig verblijfs- en wandelruimte overbleef. Een weginrichting met meer verblijfs- wandelruimte was de wens.	De herinrichting hebben we in 2020 zo goed als afgerond waarbij meer ruimte voor voetgangers is gecreëerd. Het project was onderdeel van Fietsprogramma waarbij naast verbeteringen voor fietsers ook de voetganger centraal staat.
Het creëren van een goede voetgangersroute tussen station Vaartsche Rijn en Ledig Erf	De reiziger heeft een logische, goed herkenbare en goed ingerichte route nodig om prettig en herkenbaar te kunnen lopen tussen station en binnenstad.	Uitwerking heeft plaatsgevonden in het uit te voeren herinrichtingsproject Oosterkade-Westerkade. Daarnaast wordt er verder invulling aan gegeven in de Zuidpoortstudie.
Het verbeteren van de looproute tussen Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat	Er vindt een verkenning plaats voor de herinrichting van het Malieblad en de aansluiting van de Maliebaan op Nachtegaalstraat en Reigerstraat.	Per 1 januari 2021 is gestart met de herinrichting van de Nachtegaalstraat. In 2021 wordt de herinrichting van het Malieblad afgerond. Vervolgens wordt de Maliebaan, incl. tussenliggend kruispunt verbeterd.
Loopverbinding P&R Westraven - sneltram verbeteren	Zowel voor de tram- als de bushalte dient de looproute van/naar P&R te verbeteren en beter te vinden.	Project is uitgevoerd door werk met werk te maken binnen een reeds bestaand herinrichtingsproject.

3.4 Aanvullende acties

Verder was de verkenning naar uitbreiding van het winkelwandelgebied in de binnenstad een actie die opgenomen was in het Actieplan Voetganger. We hebben o.a. een participatietraject gestart met ondernemers en bewoners in de vorm van een stadsgesprek. Het op proef uitbreiden van het gebied is inmiddels achterhaald door de covidcrisis en aanverwante maatregelen. Een tijdelijke uitbreiding van het gebied in crisistijd om meer ruimte voor voetgangers op straat te creëren heeft voorrang gekregen. De werking daarvan wordt gemonitord, waarna de uitbreiding mogelijk definitieve vorm kan krijgen.

We hebben eveneens een voetgangersmeldpunt opgericht. Dit meldpunt heeft met ruim 300 meldingen laten zien dat het onderwerp onder de bewoners leeft. Voor zover mogelijk zijn de meldingen meegenomen in lopende openbare ruimteprojecten. Uit de jaarlijkse Utrecht Monitor blijkt dat rond de 80% van de inwoners tevreden is met de bereikbaarheid van de binnenstad te voet.

3.5 Vervolg

We sluiten met deze evaluatie het Actieplan Voetganger af. Wel zullen we ons komende tijd blijven inzetten op de weg die we met het actieplan zijn ingeslagen, en wel op de volgende punten:

- Doorontwikkeling van het voetgangersnetwerk, door verbeteringen op wijkniveau door te voeren rond attractiepunten en daarnaast een stadsbreed netwerk van logische routes uit te werken. E.e.a. krijgt een plek in de tactische uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040.
- Verdere versterking van de positie van de voetganger in en rond de binnenstad, ook t.o.v. andere verkeermodaliteiten. We gaan op zoek naar het verbeteren van de toegankelijkheid en uitbreiding

van verblijfsruimte. Ruimte vinden we onder andere door het verminderen van straatparkeren, als uitwerking van de Parkeervisie, en het definitief uitbreiden van het voetgangersgebied.

- Continuïteit van inzet op verbeteringen voor voetganger binnen herinrichtingsprojecten.

4. Actieplan Verkeersveiligheid

4.1 Aanleiding

Het Actieplan Verkeersveiligheid was mede ingegeven door de volgende zaken:

· verkeersongevallen;

· de (destijds) zorgwekkende 'trends' en ontwikkelingen in het verkeer (door rood rijden, smartphone, e-bike);

· de ambitie van Utrecht om fietsstad nr. 1 te worden;

· het (door budgettekort) overblijven van een aantal wensen uit het voormalig programma 'Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid'.

4.2 Doelstellingen

Het Actieplan heeft als doelstellingen:

1. Het aantal doden en gewonden als gevolg van een verkeersongeval te verminderen
2. De ervaren verkeersveiligheid te vergroten

Om de doelstellingen te bereiken zijn er maatregelen opgesteld, in tabel 1.4 op pagina 11 staan deze benoemd. De acties zijn bepaald op basis van de volgende vier uitgangspunten:

1. Belangrijkste verkeersonveilige knelpunten oplossen
2. Verkeersveilig gedrag bevorderen
3. Faciliteren van gewenst gedrag
4. Verkeerseducatie

4.3 Realisatie van de doelstellingen

<u>Verminderen van aantal doden en gewonden door verkeersongevallen</u>

De verschillende acties van afgelopen jaren hebben geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers. In onderstaande tabel is te zien dat het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen en verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht licht daalt. Dit in tegenstelling tot het landelijk beeld: het aantal gewonden in heel Nederland is in de periode 2015-2019 niet afgenomen (BLIQ in Nederland, verkeersveiligheidsrapportage periode 2015 t/m Q2 2020).

Tabel 1.3 Aantal verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer gemeente Utrecht

jaar	ongevallen	gewonden	doden
2014	2.224	706	4
2015	2.098	624	7
2016	2.242	581	7
2017	2.062	519	3
2018	1.905	490	7
2019	1.742	414	5
2020	1.498	371	4

<u>Vergroten tevredenheid verkeersveiligheid</u>

Hoewel het aantal ongevallen is afgenomen, laat de beleving van verkeersveiligheid door inwoners geen verbetering zien. Dat stemt tot nadenken over de doelstelling om de tevredenheid te verbeteren. Tegelijkertijd blijven we inzetten op maatregelen en onderzoek gericht op verbetering van de tevredenheid. De Universiteit Utrecht heeft in 2020, in samenwerking met de gemeente, onderzoek gedaan naar de druktebeleving van fietsers. Hieruit bleek dat fietsers in Utrecht hinder ervaren door drukte. Ze kiezen vanwege die drukte soms andere routes of andere tijdstippen om te reizen. Het onderzoek geeft aanbevelingen om de druktebeleving op Utrechtse fietspaden te voorkomen. Ook in 2021 werken we samen met de UU aan onderzoek om ons inzicht

te vergroten en effectiever maatregelen te kunnen nemen. Zo weten uit onze inwonersenquête dat er verschillen tussen wijken zijn, maar niet waardoor deze veroorzaakt worden. Ook weten we niet of er verschil tussen het gebruik van vervoerswijzen is, en welke invloed leeftijd of gezinssamenstelling heeft. We onderzoeken nu samen met de Universiteit Utrecht hoe we antwoord kunnen krijgen op deze vragen.

De acties en de resultaten uit het Actieplan Verkeersveiligheid zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1.4 acties Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Aanpak verkeersonveilige locaties	Oplossen van onveilige locaties door middel vaninfrastructurele maatregelen	Door analyses uit te voeren van verkeersonveilige locaties bepalen we de urgentie. De meest urgente locaties pakken we als eerste aan. Elk half jaar prioriteren we vervolgens de overige locaties van het afgelopen half jaar.
Aanpak actuele prioritaire betreffende verkeersveiligheidsknelpunten :	Aanpakken van actuele wensen, mede als gevolg van calamiteiten	Na analyse van de locaties bepalen we de vervolgacties. De meest urgente locaties pakken we direct op.
Aanpak top-3 subjectieve verkeersonveilig e locaties	Met VVN wordt per jaar een top-3 van grootste knelpunten vastgesteld. In overleg met stakeholders en VVN worden voorstellen uitgewerkt voor aanpassingen van deze knelpunten.	De aanpak ism VVN functioneert in Utrecht zeer beperkt en is geen geschikte bron voor subjectieve informatie. We maken in praktijk gebruik van ons meldsysteem en werken sinds 2018 aan de aanpak van subjectief onveilige locaties via een aanpak met (sinds 2020) de UU.
Gebruikers en belangenorganisaties betrekken bij het ontwerp	Creëren van meer ruimte voor de verantwoordelijkheid van de weggebruiker bij het ontwerpen van infrastructuur	Bewoners en belanghebbenden worden volgens de principes van de gemeentelijke participatieleidraad betrokken, zowel bij de voor- als bij de ontwerp- en uitvoeringstrajecten
Geloofwaardigheid van de verkeerslichten vergroten	Verwijderen verkeerslichten en optimaliseren van de regelingen	Daar waar de Verkeersveiligheid en doorstroming het toelaat zijn verkeerslichten verwijderd of worden niet toegepast. Het optimaliseren van de VRI's zetten we continue in.
Verlagen snelheden van 70 naar 50 km/uur	Alle 70 km/uur wegen worden (op termijn) 50 km/uur	Actie is voltooid
Afronden van 30 km/uur gebieden	Verder invoeren van 30 km/uur gebieden	Actie loopt nog, momenteel verder richting uitvoering. Doel is in 2040 alles 30
Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen	Continueren huidige UVL scholen tot en met 2017 Evaluatie en voorstel vervolg UVL	Doorlopende actie totdat zo goed als alle scholen een schoolzone hebben. In 2018 besluit van de raad om de UVL te verlaten, aanvragen voor schoolzones worden nu individueel beoordeeld en toegekend. We realiseren elk jaar vijf schoolzones.
Verkeersveilige en aantrekkelijke omleidingsroutes voor fietsers bij wegwerkzaamheden	Opstellen Utrechtse kwaliteitseisen voor omleidingen voor fietsers, strengere controles bij uitvoering en ludieke acties	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Ondersteunen risicogroepen: bromfietsers, oudere e-bikers en fietsers algemeen	Ervaringscursussen voor bromfietsers en oudere e-bikers. Vergroten bewustwording van verantwoordelijkheid van fietsers ten opzichte van andere modaliteiten door specifieke activiteiten	Via de Wijkenaanpak zijn fietslessen verzorgd aan verschillende doelgroepen door Sport Utrecht. Project Doortrappen om ouderen langer en veiilig te laten fietsen ism de Provincie gaat van start.
Beperken risicogedragingen: Smartphonegebruik, fietsverlichting, roodlichtnegatie, halen en brengen met de auto, alcohol en drugs, te hard rijden	Diverse acties gericht op het attenderen van specifieke doelgroepen op hun risicogedrag. Waar nodig en mogelijk handhavingsacties in overleg met de politie	Jaarlijks houden we campagnes omtrent deze onderwerpen. Regulier overleg vindt plaats met Politie voor extra handhaving. Boa's worden ook ingezet voor handhaving. Ook is educatie en voorlichting gegeven op basis- en middelbare scholen. (Teamalert, Afleiding verkeer)

Ondersteunen van buurten	In samenwerking met de buurt 'zachte, buurtvriendelijke' maatregelen uitvoeren	We hebben een wijkverkeersbudget dat we inzetten voor kleinere fysieke ingrepen om de Verkeersveiligheid te verbeteren in alle wijken. Jaarlijks is daar een bedrag van € 100.000,- voor beschikbaar.
0-4 jaar	Informatievoorziening om ouders bewust te maken van de eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gedrag	In samenwerking met de Provincie bieden is verkeerseducatie verstrekt aan de ouders op basisscholen en bso's. Daarnaast hebben we in 2020 een bijdrage gedaan van € 2.000,- aan de Verkeerstuin voor verkeerseducatie aan deze groep.
Basisschoolleerlingen	Verkeersles op basisschool stimuleren. Extra aandacht bieden aan overgang middelbareschool.	Verkeerseducatie op de scholen vindt plaats en via Sport Utrecht worden jaarlijks verkeersexamens georganiseerd. Verder is ism de Provincie verkeerseducatie gegeven over afleiding in het verkeer.
Middelbare scholieren	Verkeersles op middelbare school stimuleren. Extra aandacht bieden aan de overgang naar werkof hoger onderwijs. Bromfietscursus.	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Studenten	Acties tijdens introductiedagen onderwijs-instellingen	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden. In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Jonge beginnende bestuurders	Cursussen voor jonge beginnende bestuurders	Inzet van rijsimulator in 2021 (2020 niet doorgegaan vanwege corona). In 2021 inzet van een praktijkdag voor jonge automobilisten ism Provincie
Verkeersdeelnemers algemeen	Acties voor alle verkeersdeelnemers, zoals campagnes en ludieke acties bij specifieke verkeersveiligheidsknelpunten	Jaarlijks houden we campagnes omtrent fietsverlichting, MONO (zonder afleiding deelnemen aan het verkeer, BOB, snelheid), In 2021 actie op Waterlinieweg (attendering snelheidsregime)
Oudere verkeersdeelnemers	Cursussen	Project Doortrappen is erop gericht om ouderen langer te laten doorfietsen (=gezond) onder de voorwaarde dat dat veilig gebeurd
Nieuwe inwoners	Informatievoorziening	Via informatiepakket wordt info gegeven over Verkeersveiligheid in de stad, echter is de doeltreffendheid naar alle waarschijnlijkheid laag
Rapportage ontwikkelingen verkeersveiligheid	Opstellen rapportage waarin onder andere inzichtwordt gegeven in ontwikkelingen van de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief,incl. voortgang programma actieplan	Er zijn verkeersveiligheidsrapportages opgesteld over de acties en bereikte doelen. Daarbij is teruggeblikt op het voorgaande half jaar en zijn er vooruitblikken gegeven.
Ongevalsregistratie	I.s.m. G4 en SWOV ontwikkelen van prestatie-indicatoren verkeersveiligheid	We zijn aangehaakt bij het SVP (strategisch verkeersveiligheidsplan) van de Provincie waar in deze periode aan is gewerkt,. Middel risico-indicatoren kunnen straks verkeersonveilige locaties beter in beeld worden gebracht.

4.4 Vervolg

De komende jaren gaan we door met het uitvoeren van maatregelen ter verdere verbetering van de verkeersveiligheid. We blijven inzetten op de aanpak van verkeersonveilige locaties en het realiseren van meer en betere 30km-wegen en van verkeersveilige schoolomgevingen. Verder zal naast educatie en communicatie ook meer handhaving een belangrijke pijler zijn waar we aan blijven werken. De doelgroepengerichte aanpak willen we meer gaan inzetten. Het Strategisch Veiligheidsplan (SVP) gaan we straks als instrument daarvoor ook

gebruiken. Tenslotte blijven we de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid monitoren als vast onderdeel van de activiteiten.

Verkeersveiligheid en het nieuwe mobiliteitsplan

Het nieuwe mobiliteitsplan 2040 biedt kansen om de 30km-ambitie goed uit te voeren. Door op gebiedsniveau helderheid te geven in de uitgangspunten is in een eerder stadium duidelijk welke mogelijkheden er zijn. Belangrijke uitgangspunten of randvoorwaarden voor een 30 km inrichting zijn de OV-routeringen en de routes voor de noodhulpdiensten, fiets- en looproutes en specifieke inrichtingsprincipes. Zeker voor de voormalige stedelijk verbindingswegen en de verbindingswegen naar het centrum moeten keuzes gemaakt worden die doorwerken op stedelijk niveau.

Deze aanpak biedt ook de mogelijkheid om de monitoring van de verkeersveiligheid meer te structureren door in gebiedsgerichte rapportages onder meer aantal ongevallen, risico's en beleving een plek te geven.



Impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad

December 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

In opdracht van:

Gemeente Utrecht

Gemeente Rotterdam

EINDHOVEN

Uitgevoerd door:

POSAD MAXWAN
strategy x design

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

In samenwerking met:

TU Delft

Bijlage

Casus Utrecht, Rotterdam en Eindhoven

Leeswijzer Casus drie steden

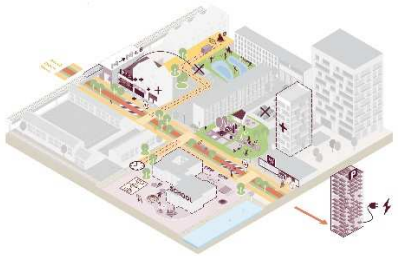
Er zijn veel overeenkomsten in de beleidsdoelen van de verschillende steden: autoluwe binnensteden, verbetering van leefkwaliteit in de woonwijken gezond stedelijk leven, groen-blauwe netwerken en meer ruimte voor voetganger en fiets. Door het kaartmateriaal en de conclusies van de drie werksessies in de steden bij elkaar te leggen, kunnen de **ruimtelijke potenties en risico's van CCAM** in kaart worden gebracht.

De verschillen komen naar voren in de **casus gebieden** van elke stad, vooral waar specifieke ruimtelijke opgaven van de steden liggen, bijvoorbeeld: de haven in Rotterdam, de werkgebieden aan de ring in Eindhoven en de Jaarbeurs in Utrecht.

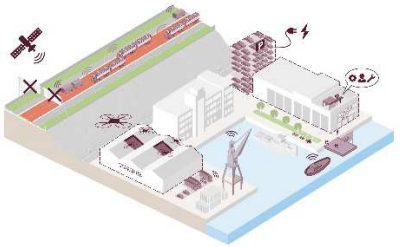
CENTRUMGEBIED



WOONGEBIED



WERKGEBIED / LOGISTIEK GEBIED



Potentieel van automatisering Wegprofiel

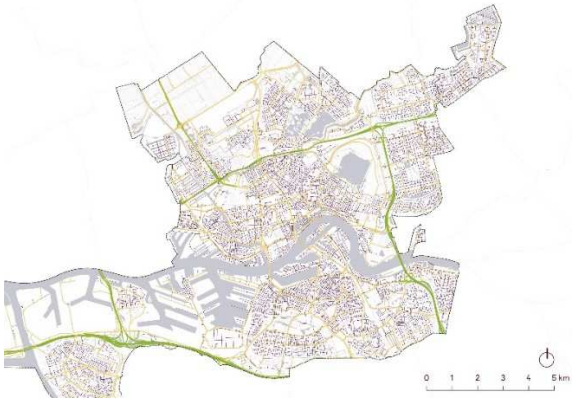
Utrecht

40 km
173 km
735 km



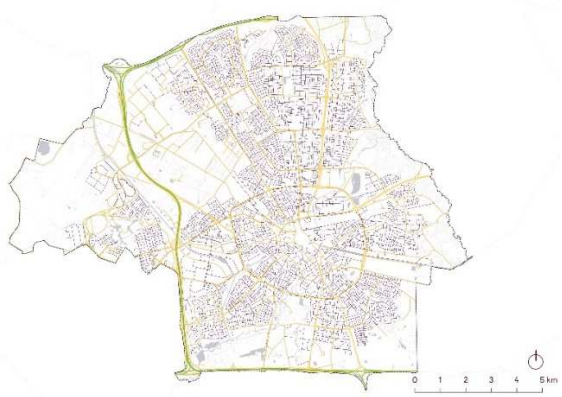
Rotterdam

60 km
400 km
1213 km



Eindhoven

47 km
318 km
693 km



Snelweg

Hoofdweg

Straat

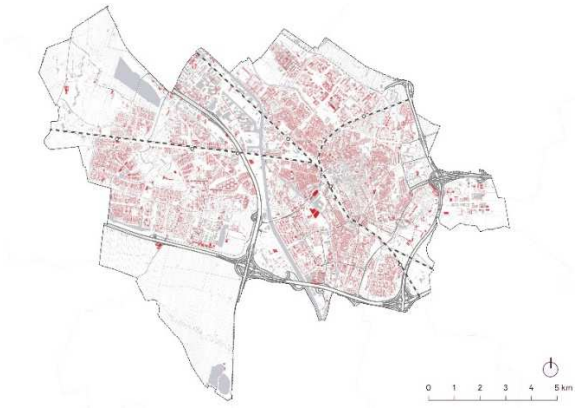
CCAM kan gemakkelijk geïmplementeerd worden op de snelweg, hier is dan ook weinig aanpassing vereist om CCAM een plek te geven. Bovendien zijn snelwegen nu al geschikt voor lage niveaus van automatisering (L1-L3).

De echte impact van CCAM op niveaus L4-L5 zal in de stad te vinden zijn. Daar zijn de directe ruimtelijke effecten op leefbaarheid het grootst.

Potentieel van automatisering Parkeren

Utrecht

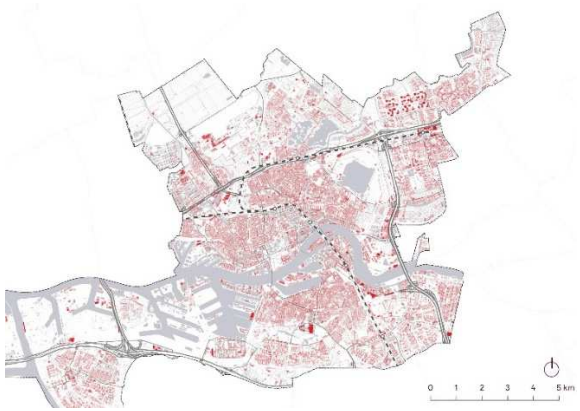
189 ha / 1,9%*
7 ha in centrum





Rotterdam

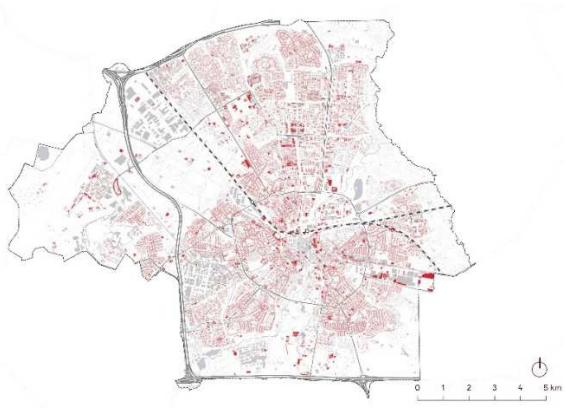
435 ha / 1,33%*
12 ha in centrum





Eindhoven

191 ha / 2,2%
11 ha in centrum





Parkeerterrein

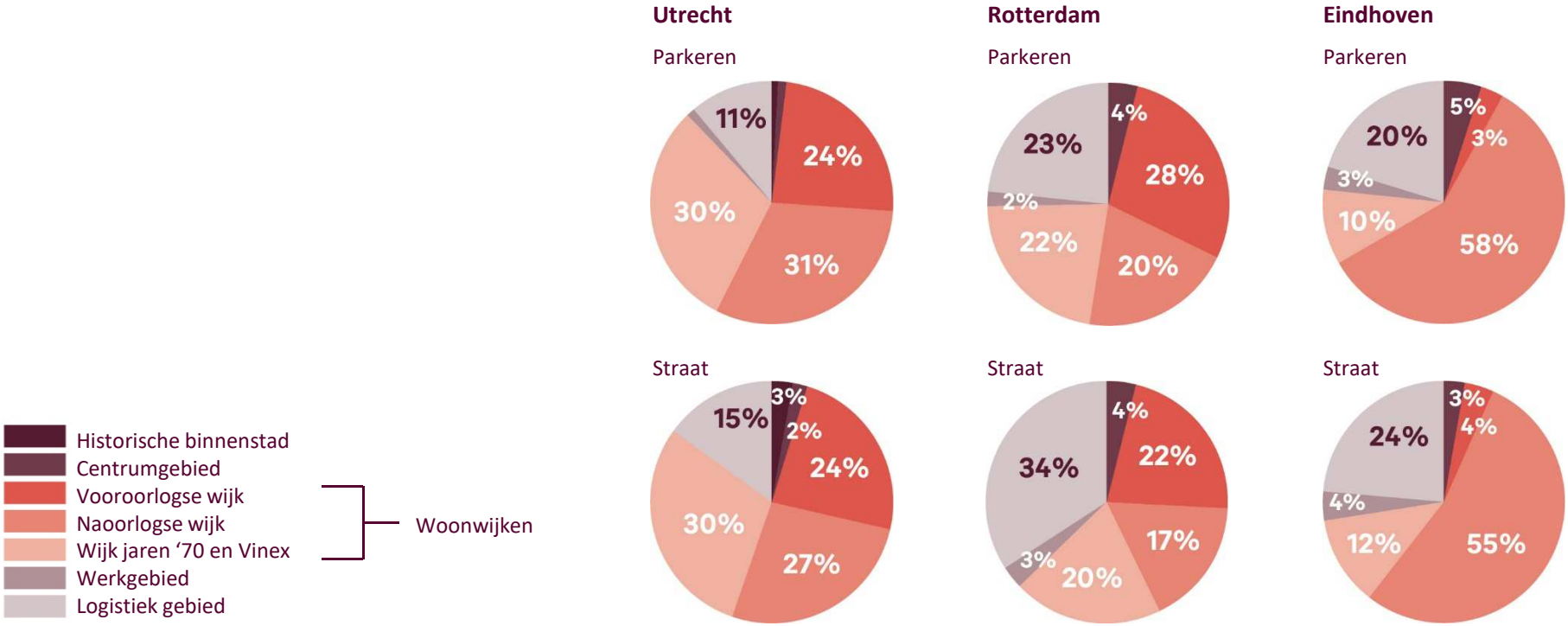
* % van de totale oppervlakte van de gemeente
Bron: GIS data van de gemeenten

Parkeren neemt een groot deel van het straatbeeld in beslag, zoals hier verbeeldt in de gebieden van de drie centrale stations. CCAM biedt aan een lagere parkeerbehoefte en de mogelijkheid om op afstand te parkeren.

Potentieel van automatisering Straat en parkeren

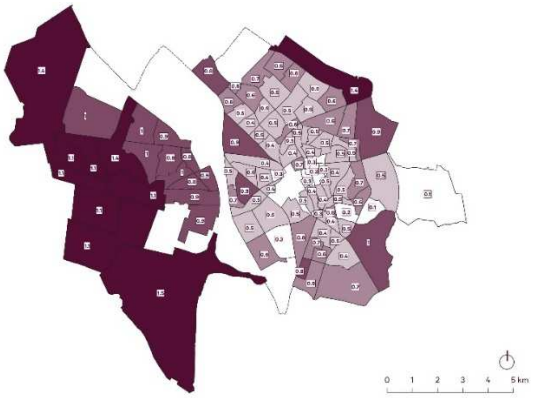
In de onderstaande tabellen zijn de oppervlaktes van straat en parkeerterreinen te zien per gebiedstype in elke stad (percentage uit totaal per stad). Op basis van deze cijfers kunnen we de conclusie trekken welke gebiedstypen hebben het hoogst potentieel voor transformatie van de weginfrastructuur.

Zeer opvallend is het feit dat de bestaande woonwijken zijn in alle gevallen de gebieden waar het meeste potentieel ligt voor transformatie door CCAM.

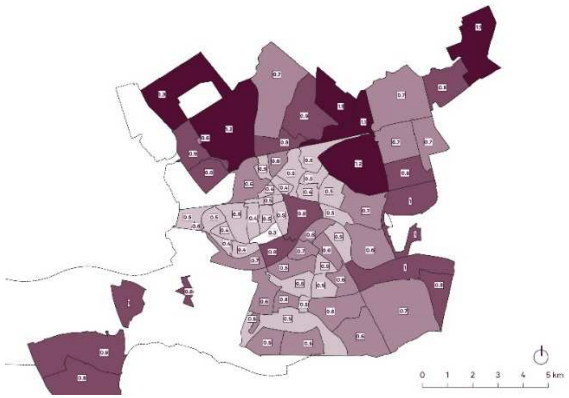


Potentieel van automatisering Autobezit

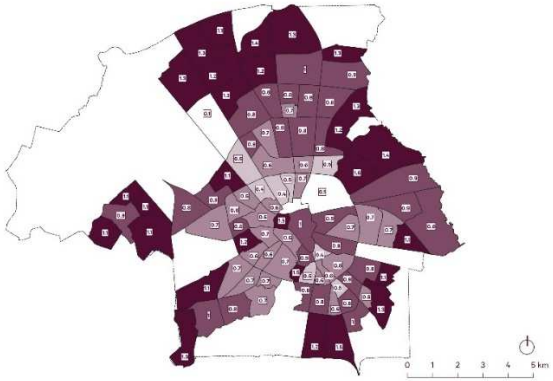
Utrecht



Rotterdam



Eindhoven



>1
0,75-1
0,50-0,75
<0,50

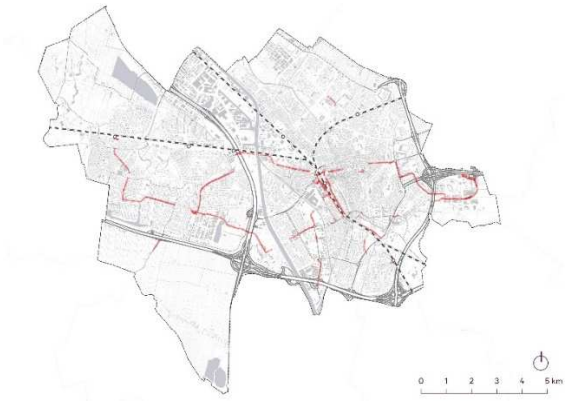
Aantal auto’s per huishouden, op buurtniveau
Bron: CBS

De ruimtelijke patronen van autobezit zijn verschillend per stad: in Utrecht is het geconcentreerd in de nieuwere uitbreidingen van de stad in het Westen – Leidsche Rijn, in Rotterdam is er een sterke Noord-Zuid tweedeling – met minder goed bereikbare gebieden zoals Spijkenisse als uitzondering – en in Eindhoven neemt autobezit geleidelijk toe naarmate je verder van het centrum kijkt, maar het is ook opmerkelijk hoog in nieuwe woongebieden in de binnenstad en in het stationsgebied. De steden hebben een ambitie om autoverkeer terug te draaien, met Utrecht als sterkste in haar ambities: een stevige groei in bevolking met nul groei in het aantal auto’s en autokilometers.

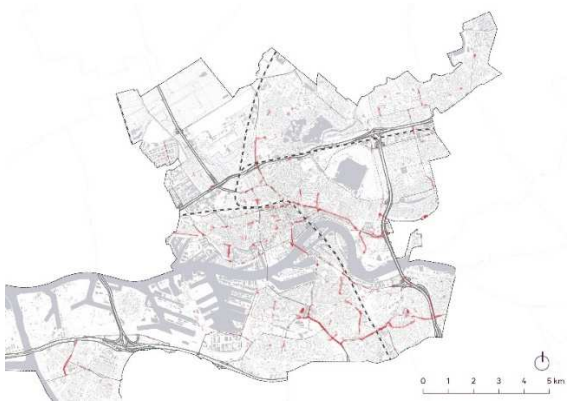
CCAM in combinatie met deelmobiliteit bieden de kans om privéauto-bezit te verlagen terwijl de bereikbaarheid en de individuele mobiliteitskeuzes van de bewoners blijven op hetzelfde niveau of worden juist verbeterd.

Potentieel van automatisering Openbaar vervoer

Utrecht



Rotterdam



Eindhoven



HOV-bustracé

Tramlijn

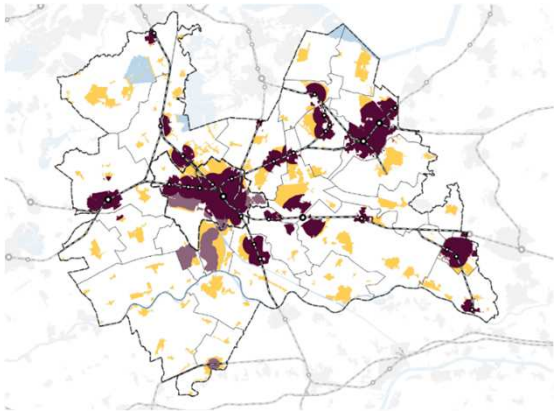
Het potentieel voor zelfrijdend OV kent verschillen per stad:

- Rotterdam: vooral metro, waterbus, MRDH shuttles, tram (deels), pilot zelfrijdend bus
- Utrecht in de sneltram en bus
- Eindhoven: HOV-busnetwerk.

De aanname voor trein, metro, sneltram en de Brainportlijn/HOV-3 (Eindhoven) is dat automatisering veel sneller kan gebeuren (voor 2025) door de gescheiden infrastructuur.

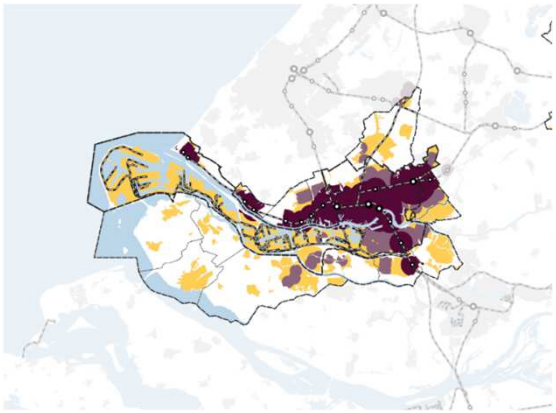
CCAM en deelmobiliteit Regionale OV-bereikbaarheid

Utrecht



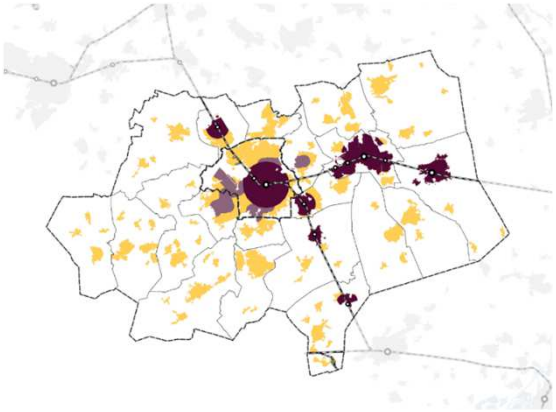
OV-bereik Utrecht (% bevolking)
Stedelijk gebied 93%
Provincie Utrecht 68%

Rotterdam



OV-bereik Rotterdam (% bevolking)
Stedelijk gebied 95%
Regio Rotterdam-Rijnmond 75%

Eindhoven



OV-bereik Eindhoven (% bevolking)
Stedelijk gebied 69%
Metropoolregio Eindhoven 49%

Bereik van stations
Bereik van HOV-netwerk
Zonder HOV bereik

Radius invloedcirkel:
3 km IC-station
1,5 km Sprinterstation
250 m Metro, sneltram en HOV-bushalte

Het OV-bereikbaarheid daalt vanuit het centrum naar het buitengebied.

Opvallend zijn:

- Utrecht: De matige OV-bereikbaarheid in stedelijke gebieden zoals Overvecht Noord of Zeist.
- Rotterdam: De zeer grote contrast van OV-bereikbaarheid tussen gebieden binnen en buiten de ruit, bijv. in Ridderkerk, Krimpen a/d IJssel of Bergschenhoek.
- Eindhoven: OV-bereikbaarheid is zeer beperkt tot de centrale gebieden van de stad. De helft van de bevolking in de regio is afhankelijk van de auto of laagfrequent OV.

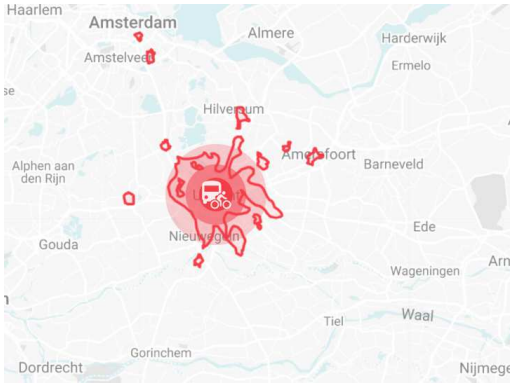
CCAM en deelmobiliteit Autobereik versus OV-bereik

De auto biedt tegenwoordig een veel groter bereik binnen een bepaalde reistijd vanuit de drie steden in vergelijk met de combinatie van OV en fiets. De combinatie van CCAM en deelmobiliteit zal naar verwachting de verschillen tussen openbaar en privé vervoer vervagen. Met CCAM zullen de volgende veranderingen waarschijnlijk plaatsvinden:

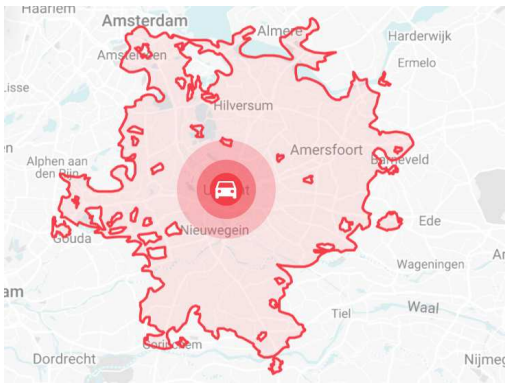
- De totale privéauto-reistijd wordt langer doordat de auto niet meer voor de deur zit maar op afroep komt.
- Traditioneel OV wordt (deels) vervangen door zelfrijdende deelvoertuigen in gebieden met lage dichtheid.
- De invloed van CCAM op files en bijgevolg op reistijden is moeilijk in te schatten omdat het afhankelijk is van veel technologische en maatschappelijke factoren.

Utrecht

OV en fiets 30 min

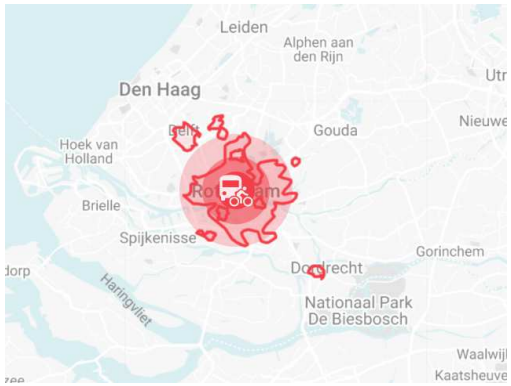


Auto 30 min

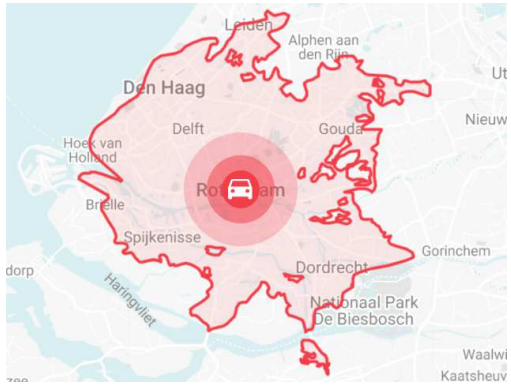


Rotterdam

OV en fiets 30 min

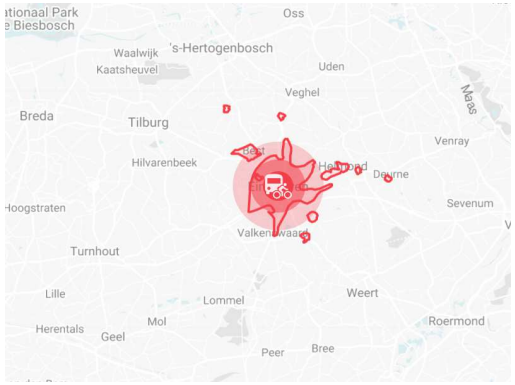


Auto 30 min

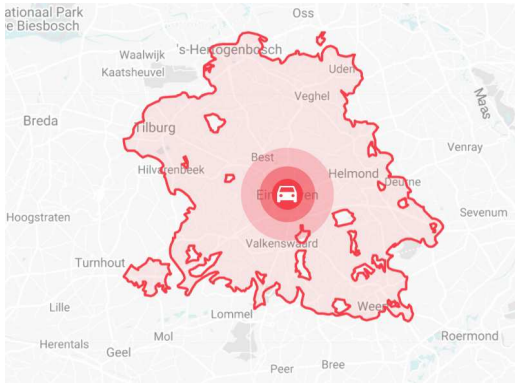


Eindhoven

OV en fiets 30 min



Auto 30 min



Bron kaarten: mapitout.iamsterdam.com

Casus Utrecht

Beleidsdoelen. De gemeente Utrecht streeft al een langere tijd een gezonde stad te worden. Op het gebied van mobiliteit wordt dit vertaald naar drie principes: nabijheid, inclusiviteit en geen groei autoverkeer (*Ruimtelijke Strategie Utrecht, uitgangspunten Mobiliteit*).

De ontwikkeling van CCAM kan hier een bijdrage hebben. Bijvoorbeeld, de binnenstad kan door geofencing eerder autoluw en emissievrij worden. Ook door geofencing kan de snelheid stadsbreed naar 30 km/u verlaagd worden om verkeersveiligheid te verbeteren. Maar de mogelijke toename van autogebruik of een ongestuurde implementatie van CCAM kan de bovengenoemde beleidsdoelen ook bedreigen. Onwenselijke gevolgen kunnen zijn dat minder mensen zullen lopen, fietsen en het OV gebruiken of de forse toename van autoritten (inclusief door lege CCAM-voertuigen voor of na een rit met passagiers). Daarom is het belangrijk dat de stad in een vroege fase initiatief neemt over de implementatie van CCAM.

Gebiedsopgaven. Automatisering biedt het stationsgebied en de Jaarbeurs de kans om de bereikbaarheid anders in te richten, bijvoorbeeld door elders te parkeren voor evenementen of door deelmobiliteit te bevorderen. De parkeerruimte die vrij komt, kan worden gebruikt voor verblijfskwaliteit, binnenstedelijke verdichting of klimaatadaptatie.

De nieuwe ontwikkeling Merwedekanaalzone wordt al een voorloper op het gebied van slimme stadslogistiek, autoluwe woonstraten, deelmobiliteit en parkeren op afstand. Tegelijkertijd zijn er naoorlogse wijken zoals Overvecht met minder OV-bereikbaarheid en veel ruimte toegewezen aan parkeren. Door de automatisering van mobiliteit kunnen maatregelen voor een leefbare stad ook in bestaande wijken worden toegepast.

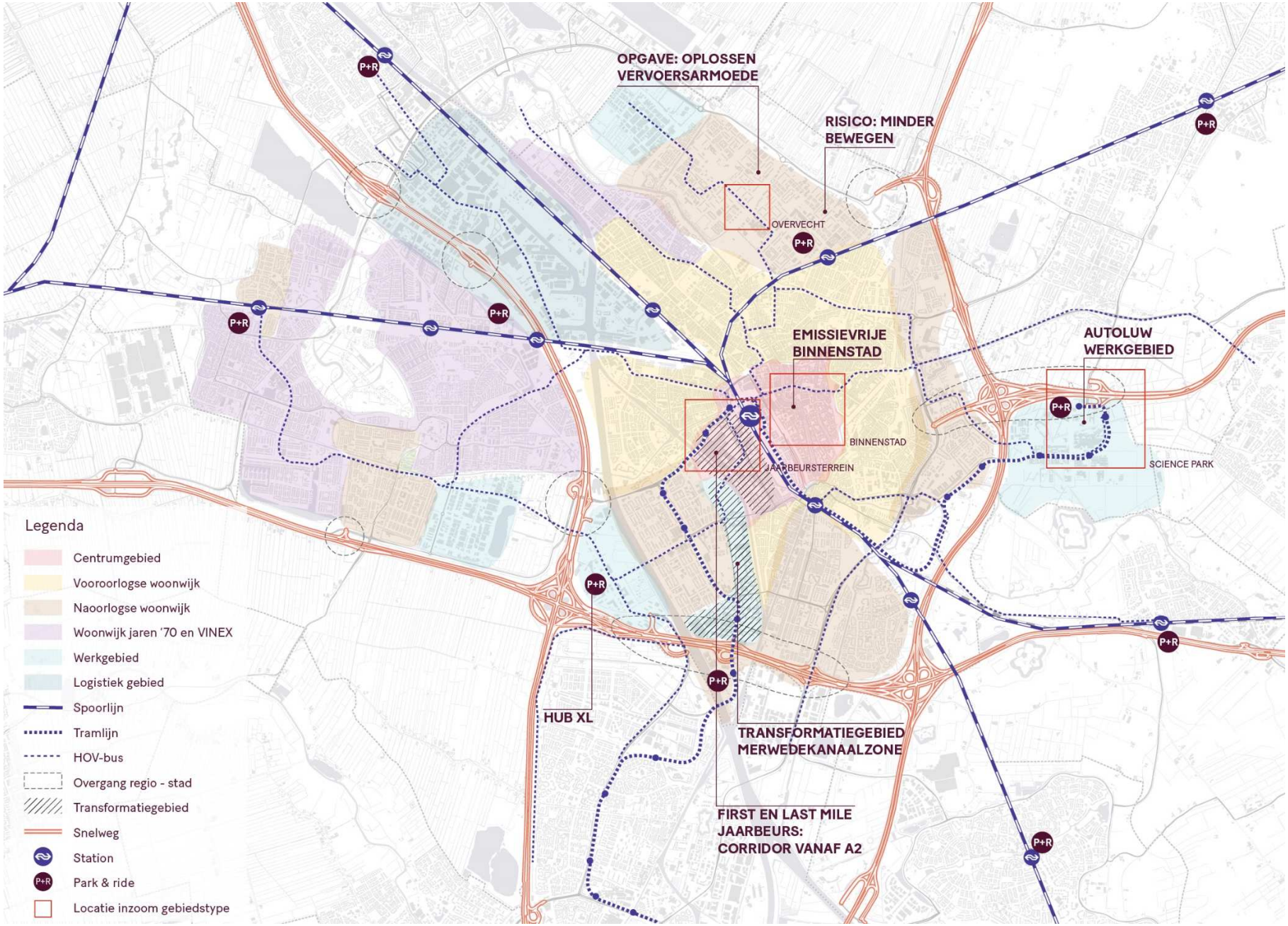
Casus Utrecht

Deelmobiliteit en logistiek. In Utrecht liggen er kansen voor zelfrijdend deelvervoer op het bestaande en geplande HOV-netwerk. De toekomstige uitbreidingen van het tramnetwerk moeten zoveel mogelijk gescheiden van overig verkeer aangelegd worden om de kansen van automatisering te kunnen gebruiken. Verschillende vrijliggende busbanen, zowel op de stedelijke OV-ring en op regionale routes, zijn geschikt voor geautomatiseerd vervoer in een vroege fase. Hierop is er genoeg capaciteit om ook kleinere zelfrijdende deelvoertuigen te laden rijden, net zoals geautomatiseerd goederenvervoer ‘s nachts en buiten de spits.

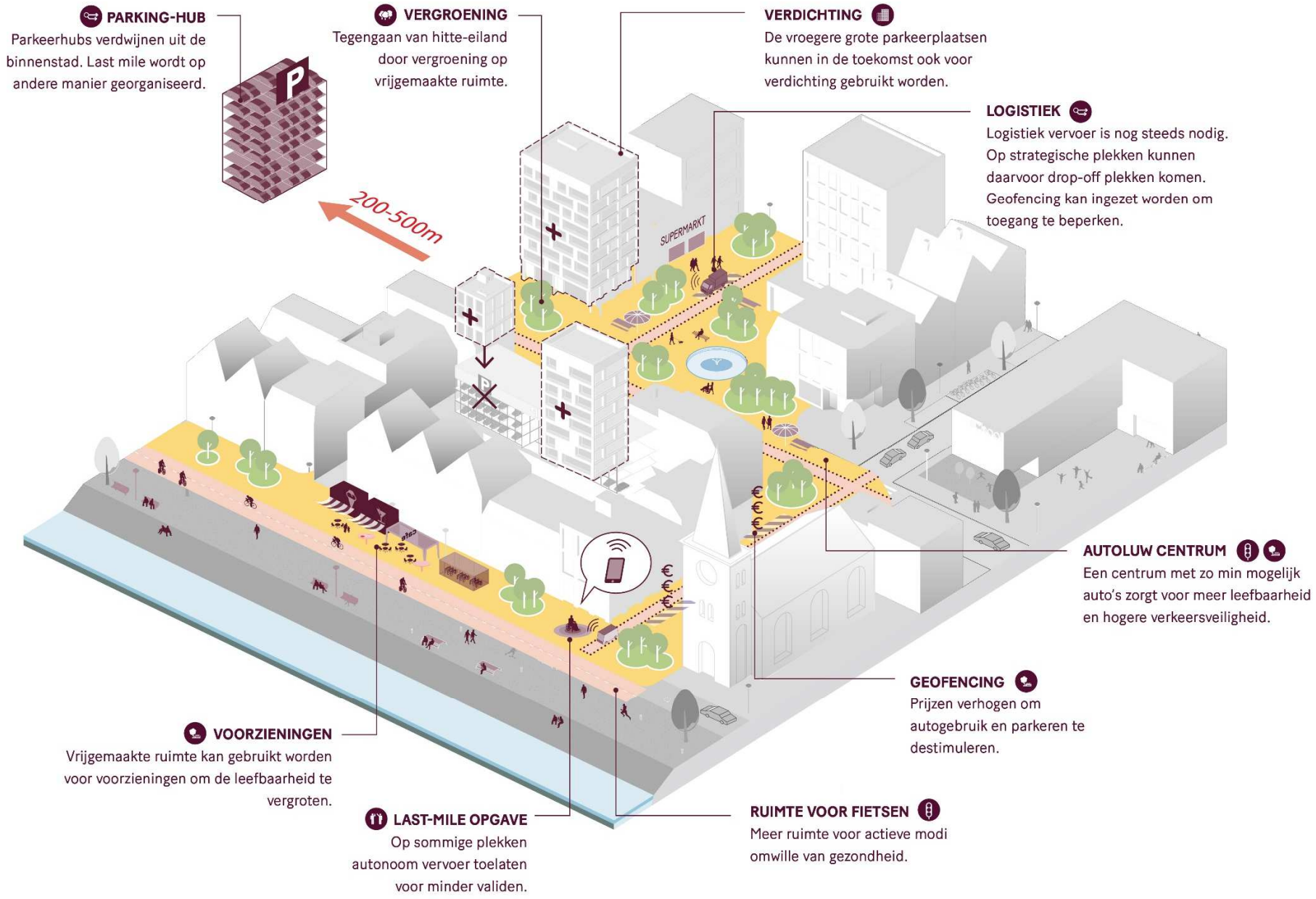
Overstappunten zoals P+R locaties Science Park en Westraven kunnen worden uitgebreid met logistieke stadshubs en geautomatiseerd parkeren op afstand. Hierdoor kunnen grote vrachtwagens en privé autoverkeer vanuit de regio alvast in de ringzone van Utrecht worden opgevangen.

In de volgende pagina’s zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen van CCAM in Utrecht verbeeld in een overzichtskaart en vier gebiedstypen: historische binnenstad, centrumgebied (Stationsgebied/Jaarbeurs), naoorlogse wijk (Overvecht) en werkgebied (Science Park).

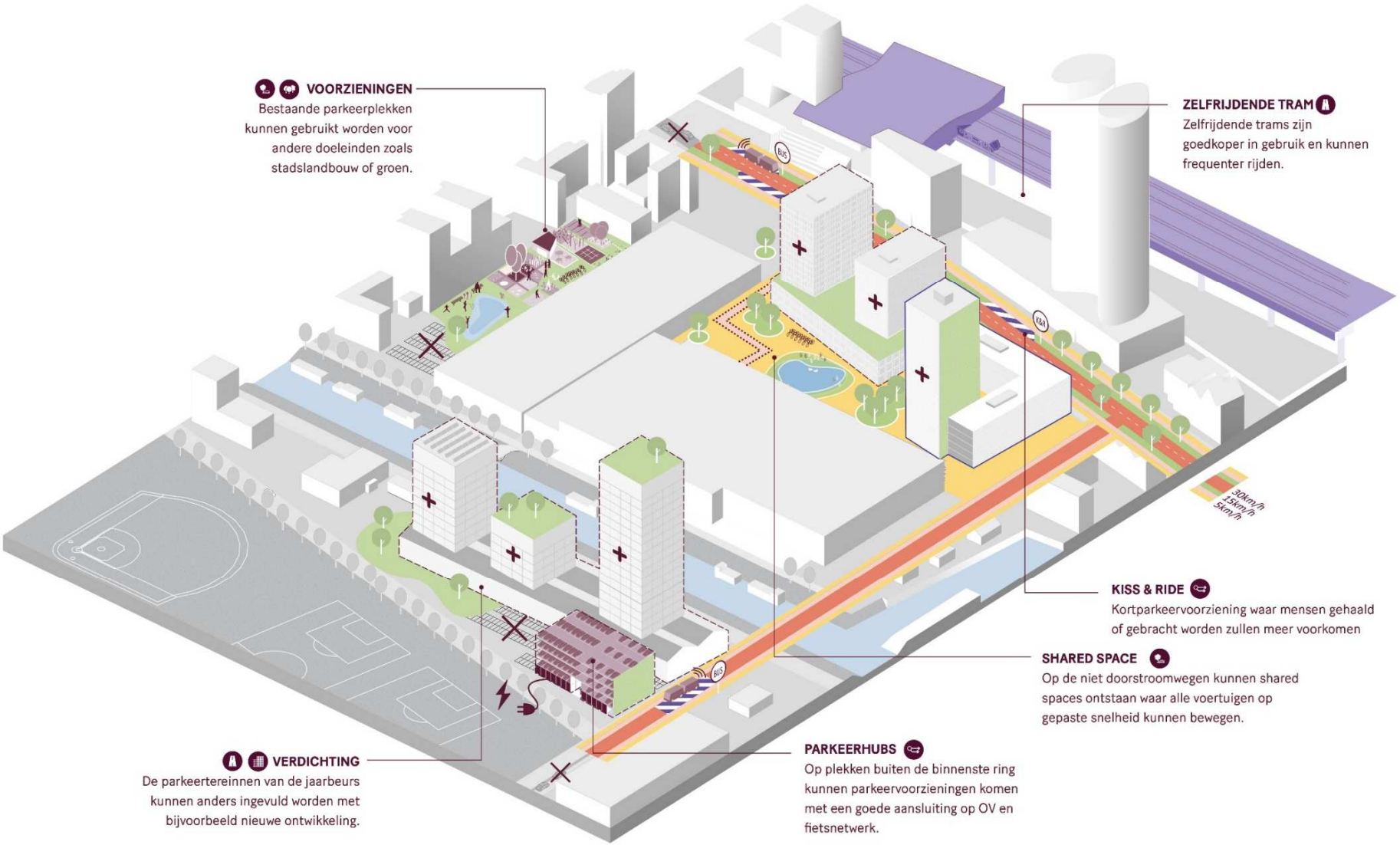
Casus Utrecht Overzicht



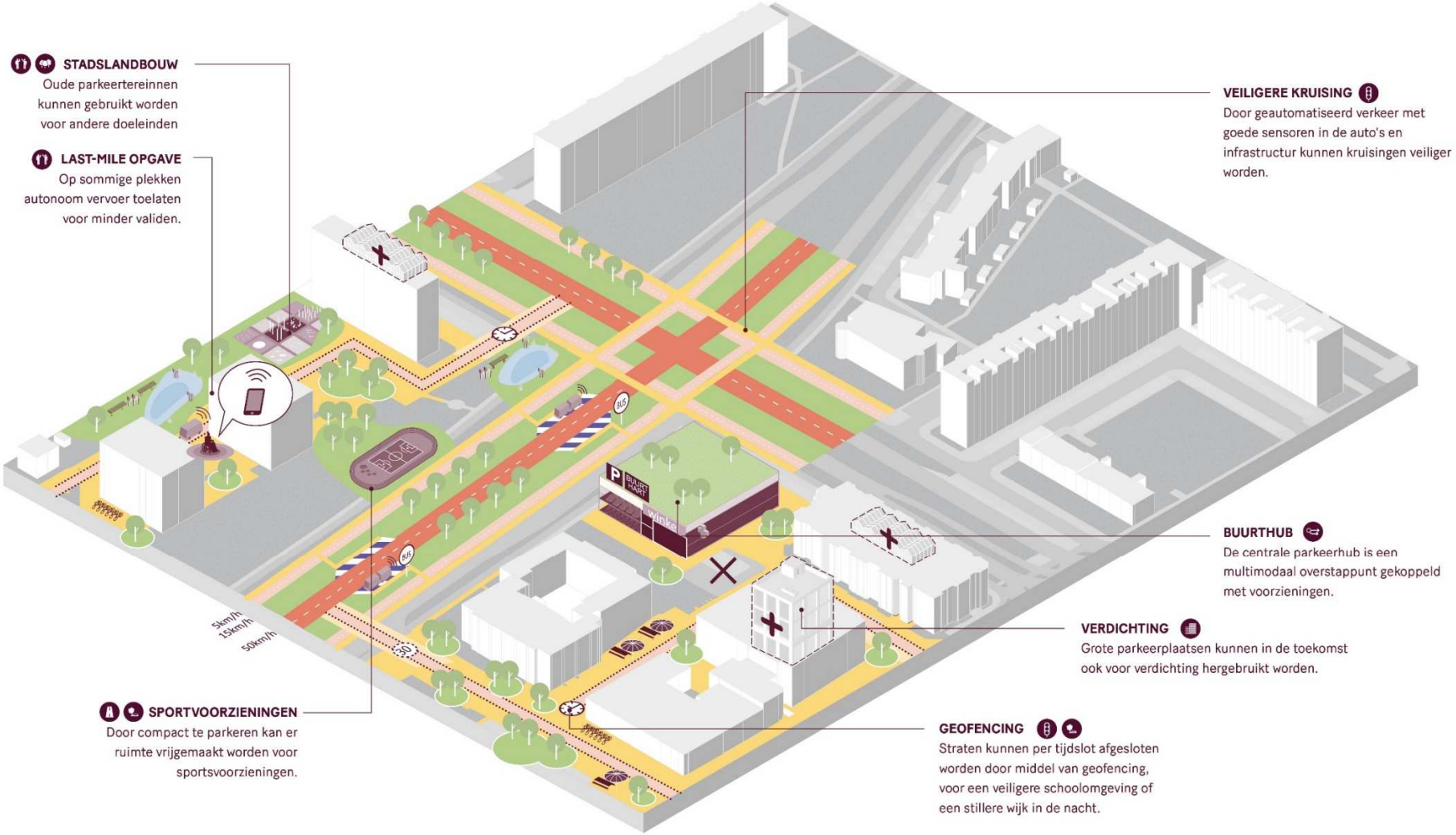
Casus Utrecht Binnenstad



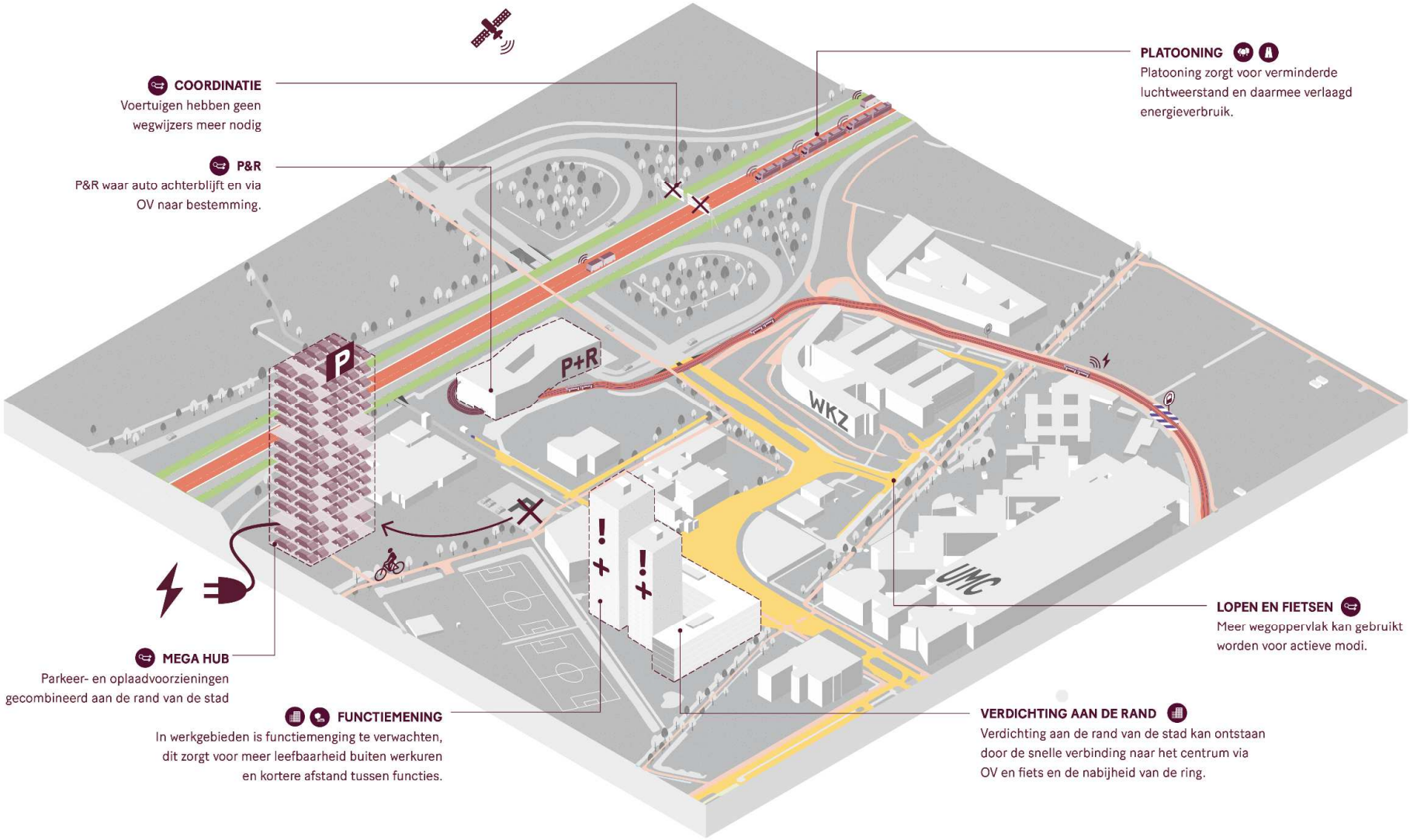
Casus Utrecht Jaarbeurs



Casus Utrecht Overvecht



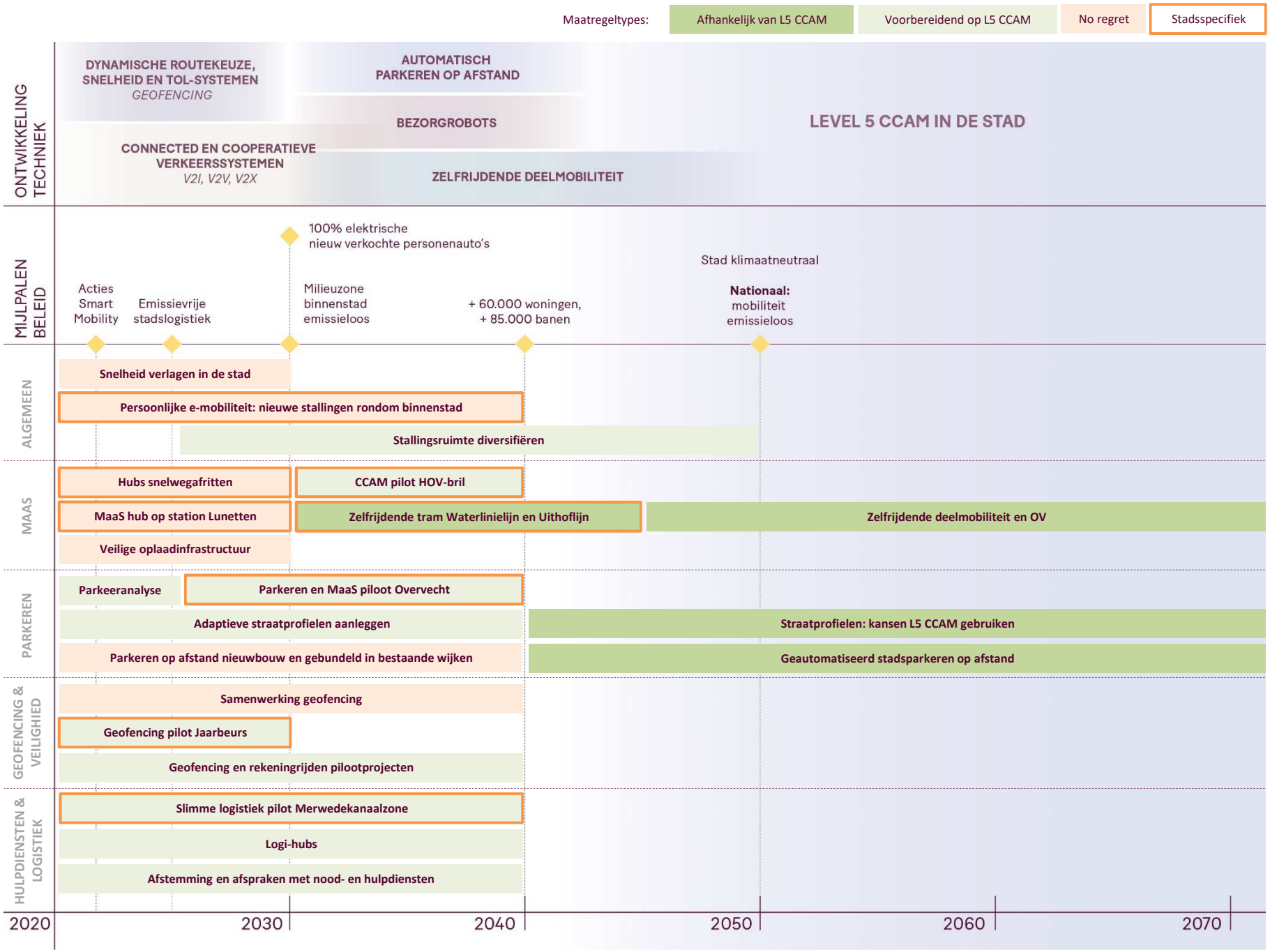
Casus Utrecht Science Park



Bijlage

Roadmap CCAM Utrecht

Roadmap CCAM Utrecht



Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Mobiliteitsplan 2040

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Zaaknummer	8752691
Jaargang en nummer	2021, nr. 77
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, met dien verstande dat het Mobiliteitsplan 2040 als volgt gewijzigd wordt:
Op pagina 86 achter de zin “Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk” wordt toegevoegd de woorden:
“De tracés doorkuizen in principe niet plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd.”

en met als belangrijkste uitgangspunten:
a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden;
c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
e. Netwerken op orde (OV): met het concept ‘Wiel met Spaken’ als ruggengraat van het OV netwerk, waarbij (light-)railverbindingen in de basis de voorkeur genieten boven busverbindingen met name ten behoeve van de ontsluiting van grote ontwikkellocaties voor woningbouw, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u;
g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen

van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
k. Toegankelijkheid: een inclusief en betaalbaar mobiliteitssysteem zodat er voor iedere Utrechter uiteindelijk een passende mobiliteitsoplossing beschikbaar is waarmee vervoersarmoede voorkomen wordt, door de regie te voeren op spreiding over de stad en voorwaarden aan marktpartijen te stellen om deelmobiliteit toegankelijk en betaalbaar te maken. Daarnaast zich in te zetten het openbaar vervoer zo in te richten dat het toegankelijk en betaalbaar is. Tot slot fietsen beschikbaar te maken voor iedereen in Utrecht die dat nodig heeft.

2. De Twee varianten 1(-plus) en 4a uit het rapport Kwaliteit in de Zuidpoort verder uit te werken, met daarin in elk geval aandacht voor de haalbaarheid van een fietsstraat op het Ledig Erf, de mogelijkheden tot een leefbaardere Balijelaan en de effecten van mogelijk extra verkeer op o.a. 't Goylaan en de Waalstraat en besluitvorming tussen deze varianten op een later moment aan de Raad voor te leggen.

3. De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van I en W ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt het Mobiliteitsplan 2040 hierop aangepast";
•Het college op te dragen dezelfde passage als die in het eerste bullet van het besluit hierboven ook op te nemen in het Mobiliteitsplan 2040;

4. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 'op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2059
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	14.1
Titel	Raadsbrief Beantwoording toezeggingen raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 nav commissievergadering 1 juli
ID	2223
Behandelend ambtenaar	M. van der Voet
Telefoon	
E-mail	Maja.vandervoetkurbatsch@utrecht.nl
Datum collegebesluit	1 juli 2021
Geocodering	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. van der Voet	**Datum**	9 juli 2021
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	9045927
E-mail	Maja.vandervoetkurbatsch@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording toezeggingen raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 naar aanleiding van commissievergadering 1 juli
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Tijdens de commissievergadering op 1 juli jl. bij de bespreking van het raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040, heeft de portefeuillehouder u toegezegd de technische rapportage Mobiliteitsplan 2040 beschikbaar te stellen en u te informeren over de stand van zaken m.b.t. de extra oversteek Graadt van Roggenweg.

Technische rapportage mobiliteitsplan 2040
Tijdens de commissievergadering vroeg de fractie van de VVD naar de modelberekeningen die ten grondslag liggen aan het Mobiliteitsplan 2040; in het bijzonder de onderbouwing van de ‘modal split’ cijfers. Dit is uitgewerkt in bijgevoegde technische rapportage. Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan 2040 zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd, als onderbouwing van de beschreven beleidsinzet. Voor elke stap van de gepresenteerde mobiliteitsaanpak is een pakket van maatregelen opgesteld, dat representatief is voor de voorgestelde beleidsinzet. De technische rapportage beschrijft welke maatregelen als invoer voor de modelberekeningen is gebruikt en welke effecten die modelberekeningen opleveren. Het doel van deze rapportage is om te verantwoorden hoe de modelberekeningen zijn uitgevoerd (vertaling maatregelen naar modelinvoer).

Extra oversteek Graadt van Roggenweg
Betere oversteekbaarheid is één van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 (zie 3.2 in het Mobiliteitsplan). Zowel voor voetgangers als fietsers zetten we in op het voorkomen en slechten van barrières. De door de CDA-fractie gevraagde nadere uitwerking vindt op gebieds- en projectniveau plaats. In paragraaf 4.2 van het Mobiliteitsplan (Programma’s van eisen en Omgevingsplannen) zijn de doelen uit paragraaf 3.2 geconcretiseerd en is vastgelegd hoe we ervoor zorgdragen dat deze verwerkt worden in gebiedsontwikkelingen. Zoals toegezegd in de raadsvergadering op 25 maart jl. bij het agendapunt vaststelling PvE/FO Lombokplein, wordt de motie 2021/M58 Extra oversteek Graadt van Roggenweg uitgewerkt. Dit gebeurt parallel aan het opstellen van het Voorlopig Ontwerp

Lombokplein. We informeren uw raad in Q1 2022 over het Voorlopig Ontwerp en de uitwerking van de moties, waaronder 2021/M58.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Technische rapportage mobiliteitsplan 2040

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanager
Maja van der Voet, Gemeente Utrecht

Rapportage
Robert van Leusden, Dick Terlouw

Versiedatum
28 juni 2021

Inhoud

Colofon 2

Inhoud 3

1 Inleiding 5

2 Referentie verkeersmodel 6

2.1 Bandbreedte prognoses 6

2.2 Twee referenties 7

2.3 2040-Basis 8

2.3.1 Ruimtelijke vulling 8

2.3.2 Netwerken 11

2.3.3 Parameters 11

2.3.4 Parkeerplafonds en P+R 12

2.4 2040-Trend 13

2.4.1 Parkeerplafonds 14

2.4.2 Zoek- en looptijd 14

2.4.3 Kruispuntbeperkingen 15

2.4.4 Parkeertarief 16

2.4.5 Autobezit 17

2.5 Toets trendmodel 18

3 Invoer modelberekeningen in 5 stappen 21

3.1 Overzicht stappen 21

3.2 Stap 1: Slim Bestemmen 21

3.2.1 Waar bouwen? 21

3.2.2 Welk profiel? 22

3.3 Stap 2: Anders reizen 23

3.3.1 Wie werken thuis? 23

3.4 Stap 3: Netwerken op orde 25

3.4.1 Fiets 26

3.4.2 Openbaar vervoer 28

3.4.3 Variant 3b Vertramming 30

3.4.4 Variant 3c Geen IC-stops 31
3.4.5 Locaties voor P+R (parkeren op afstand) 31
3.4.6 Auto 32
3.5 Stap 4: Slim parkeren 33
3.5.1 Beperken parkeerareaal 33
3.5.2 Uitbreiden gebied betaald parkeren 34
3.5.3 Verhogen parkeertarieven 35
3.6 Stap 5: Slim sturen 35
3.6.1 Verkeersmanagement 36
3.6.2 Integrale keuzes tussen modaliteiten 36

4 Totaaleffecten 38
4.1 Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets 38
4.2 Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad 43
4.3 Effecten fiets: Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad 45
4.4 Effecten OV Groei van het OV vooral via het wiel 49
4.5 Effecten auto 53
4.6 Effecten multimodale reis 57

5 Effecten per stap 59
5.1 Stap 1 59
5.2 Stap 2 60
5.3 Stap 3 62
5.4 Stap 4 64
5.5 Stap 5 65
5.6 Effecten in de spitsen 67
5.7 Voertuigkilometers per stap 68

1 Inleiding

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd als onderbouwing van de beschreven beleidsinzet. Voor elke stap van de gepresenteerde mobiliteitsaanpak is een pakket van maatregelen opgesteld dat representatief is voor de voorgestelde beleidsinzet. Deze rapportage beschrijft welke maatregelen als invoer voor de modelberekeningen is gebruikt en welke effecten die modelberekeningen opleveren.

De modelberekeningen die zijn uitgevoerd hebben als doel om op het schaalniveau van de gemeente Utrecht de effecten in beeld te brengen. De maatregelen zijn op een zodanig grof detailniveau gesimuleerd, dat geen effecten per maatregel kunnen worden afgeleid. Hiervoor zal eerst meer duidelijk moeten worden (door middel van verkenningen) over hoe de maatregelen concreet worden ingevuld, voordat dergelijke analyses kunnen worden uitgevoerd.

De modelberekeningen betreffen een verkenning om mogelijk effecten van de beleidsinzet uit het mobiliteitsplan inzichtelijk te maken. De modelberekeningen zijn niet geschikt voor de onderbouwing van projecten of als bron voor het uitvoeren van planologische procedures.

Het doel van deze rapportage is om te verantwoorden hoe de modelberekeningen zijn uitgevoerd (vertaling maatregelen naar modelinvoer), om een extra toelichting te geven op de uitgevoerde analyses en om aanvullende inzichten te geven in de effecten van de modelberekeningen aanvullend op het hoofdstuk 10 Onderbouwing in het Mobiliteitsplan 2040.
Dit document kan daarnaast gebruikt worden om antwoord te geven op mogelijke vragen die ontstaan over de modelberekeningen bij het lezen van het mobiliteitsplan.
Het raadplegen van het verkeersmodel zelf is niet mogelijk omdat hiervoor speciale software en specifieke vaardigheden vereist zijn.

Voor detailinformatie over de technische werking van het verkeersmodel is de documentatie van VRU 3.4 beschikbaar[1].

In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe de referentiesituatie voor het Mobiliteitsplan tot stand is gekomen. Hoofdstuk 3 beschrijft hoe de maatregelen van de 5 stappen van de aanpak van het Mobiliteitsplan zijn vertaald naar modelvarianten. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de totaaleffecten van het Mobiliteitsplan toegelicht, waarna in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de resultaten per stap in de aanpak van het Mobiliteitsplan.

[1] Zie https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/

2 Referentie verkeersmodel

Niemand heeft een glazen bol, dus we kunnen niet voorspellen hoe de mobiliteit er in 2040 precies uitziet. Als hulpmiddel gebruiken we verkeersmodellen, waaronder ons eigen model Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU 3.4). Dit is het vigerende verkeersmodel en daarmee de basis voor formele besluitvorming en de juridische onderbouwing van ruimtelijke projecten. VRU 3.4 is vastgesteld in oktober 2018, de raad is hierover geïnformeerd[2].

Bij het vorige Mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 is ook een verkeersmodel gebruikt. Dit hebben we destijds de Rekentool+ genoemd om aan te geven dat de berekeningen een verkenning betroffen naar de effecten van de in dat plan gepresenteerde beleidsinzet. Voor de nu uitgevoerde berekeningen hebben we van datzelfde verkeersmodel gebruik gemaakt, dat inmiddels geactualiseerd is naar recentere inzichten.

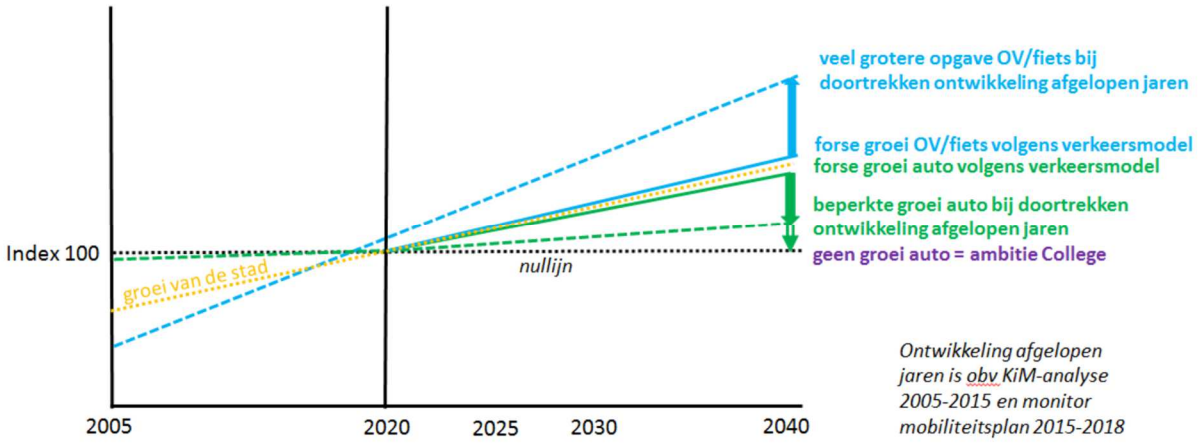
2.1 Bandbreedte prognoses

Voor de probleemanalyse[3] die is uitgevoerd als onderdeel van het mobiliteitsplan zijn verschillende bronnen gehanteerd. Voor wat betreft cijfers over de groei van de mobiliteit is gebruik gemaakt van het VRU 3.4.

De prognose van het verkeersmodel betreft een berekening gebaseerd op het extrapoleren van het huidige verplaatsingsgedrag van Nederlanders in de afgelopen jaren naar de toekomst en houdt daarbij beperkt rekening houdt met nieuw, individueel mobiliteitsgedrag of specifieke lokale omstandigheden. In de afgelopen jaren zien we dat de door het verkeersmodel voorspelde mobiliteitsgroei in aard en omvang niet altijd overeenkomt met wat we buiten zien. Analyses van het CBS en KiM laten zien dat in de grote steden een grotere verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van trein en fiets plaatsvindt dan daarbuiten. Dit geldt zeker voor Utrecht waar het gebruik van de fiets sinds 2017 met 4 à 5% per jaar is gestegen. Mogelijke verklaringen voor deze grotere verschuiving in Utrecht zijn het als 10 jaar consequent ingezette beleid om de fiets meer ruimte en kwaliteit te geven, veranderingen in reisgedrag door meer bewustzijn over het milieu, klimaat en gezondheid, het positieve imago van de fiets en de dynamiek in de stad Utrecht.

Het verkeersmodel is een hulpmiddel bij het voorspellen van het functioneren van het toekomstige verkeersnetwerk, maar kent dus beperkingen. Het doortrekken van de daadwerkelijke ontwikkeling van de mobiliteit in Utrecht van de afgelopen jaren kent echter ook beperkingen. Voor het in kaart brengen van de verwachte problematiek in Utrecht in 2040 op het gebied van mobiliteit hanteren we daarom een bandbreedte met aan de ene kant de prognoses op basis van het verkeersmodel en aan de andere kant de cijfers gebaseerd op het doortrekken van de ontwikkeling van de mobiliteit in de afgelopen jaren. In onderstaande figuur is dit gevisualiseerd.

[2] Raadsbrief 9 oktober 2018, kenmerk 5628425
[3] Raadsbrief 17 maart 2020, kenmerk 7134039 en hoofdstuk 2.2 Mobiliteitsplan 2040



Figuur 1

De cijfers zoals berekend met het verkeersmodel betreffen geen absolute waarheid of natuurwet. Ze geven een indicatie van de mogelijke ontwikkeling. Waar relevant is een toelichting bijgevoegd hoe de cijfers geïnterpreteerd kunnen worden. Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2015. Daarom zijn de gepresenteerde groeicijfers (op basis van het model) voor 2040 altijd gerelateerd aan 2015 (niet aan 2019 of 2020).

Om zo goed mogelijk in te schatten wat de problematiek op het gebied van mobiliteit in 2040 is, hanteren we een bandbreedte met aan de ene kant de prognoses op basis van het verkeersmodel en aan de andere kant de cijfers gebaseerd op het doortrekken van de daadwerkelijke ontwikkeling van de mobiliteit van de afgelopen jaren. Die daadwerkelijke ontwikkeling is het resultaat van gerichte inzet op en uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Het is daarmee geen automatisme maar afhankelijk van het beleid en de uitvoering daarvan. Daarnaast kunnen maatschappelijke trends en ontwikkelingen invloed hebben op de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit in de gemeente.

2.2 Twee referenties

Bij toepassing van het verkeersmodel voeren we specifieke aanpassingen aan het standaard Verkeersmodel VRU 3.4 doorgevoerd om recente inzichten te kunnen meenemen en om bepaalde maatregelen inzichtelijke te kunnen maken, zoals het kunnen berekenen van P+R-gebruik. Dit resulteert in een ‘projectmodel’, dit geldt ook voor het mobiliteitsplan.

De meest recente inzichten over de groei van Utrecht qua woningen, inwoners en banen zijn gebruikt, gelijk aan de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en dit sluit daarnaast aan bij het landelijke WLO-scenario ‘hoog’4. Ook het huidige beleid van SRSRSB 2016 is in het VRU verwerkt.

Vanwege de bandbreedte die we zien in de prognoses hebben we twee referenties voor 2040 opgesteld en doorgerekend:

1. Een referentie op basis van VRU 3.4 met klassieke modeluitgangspunten zoals die ook in landelijke en regionale verkeersmodellen wordt toegepast. Deze noemen we 2040-Basis.

[4] Scenario’s voor Welvaart en Leefomgeving van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de leefomgeving (PBL), 2015.

2. Een referentie die gebaseerd is op de constateringen data uit de afgelopen 10 jaar van zowel CBS, analyses van het KiM als onze eigen Mobiliteitsplan-monitor die voor stedelijk gebied andere ontwikkelingen laat zien. Deze noemen we de 2040-Trend.

Die tweede referentie is in het kader van het mobiliteitsplan vertaald naar modeluitgangspunten om als het ware de geconstateerde werkelijkheid en dus het gedrag van reizigers in het verkeersmodel te kunnen nabootsen.

De uitgangspunten die voor deze prognoses zijn toegepast, worden hieronder verder toegelicht. Vertrekpunt is VRU 3.4, waarvan de uitgangspunten uitgebreid zijn gedocumenteerd[5]. De nadruk ligt hier op de wijzigingen ten opzichte van de basisprognose VRU 3.4 voor 2030.

2.3 2040-Basis

2040-Basis is grotendeels gebaseerd op het vigerend model VRU 3.4 – 2030. Aan dit model is de ruimtelijk-economische vulling 2030-2040 toegevoegd en zijn algemene beleidsparameters (zoals prijsontwikkelingen) aangepast naar 2040, afgeleid van de landelijke WLO-scenario's (scenario WLO-hoog). De netwerken voor fiets, OV en auto zijn grotendeels gelijk aan 2030, aangezien er nog geen specifiek beleid voor 2040 is vastgesteld. Wel zijn de nieuwste inzichten in de ontwikkeling van de netwerken (zie verderop in dit hoofdstuk) doorgevoerd.

2.3.1 Ruimtelijke vulling

Voor de ruimtelijke vulling 2040 t.o.v. 2030 is uitgegaan van de vastgestelde uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), zowel wat betreft de actualisering van het harde programma (waarvoor in enige mate besluitvorming heeft plaatsgevonden) als het zachte programma (nog geen besluitvorming).

[5] Zie https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/

Deelgebied	Toevoeging woningen 2015-2040		Toevoeging arbeidsplaatsen/voorzieningen 2015-2040
	Hard	**Zacht**	
OV-knooppunten			
Stationsgebied incl. Jaarbeurs	5.400	3.300	12.800
USP/Rijnsweerd	3.300	3.300	9.600
Leidsche Rijn Centrum incl. 4e kwadrant	3.200	-	8.500
Papendorp (A12-zone)	700	1.250	2.600
Stadseiland-zuid/Westraven excl. MWKZ-6 (A12-zone)	-	4.350	600
Lunetten/Koningsweg	-	2.400	2.200
Stationsgebied Overvecht	-	-	1.600
Grote binnenstedelijke ontwikkellocaties			
Merwedekanaalzone (4-5-6), incl. transformatie bestaande bedrijven	8.100	1.750	-800
Overig Zuidwest	1.800	1.000	2.400
Afbouw Leidsche Rijn	5.600	500	6.700
Rijnenburg	0	0	0
Centrum Overvecht/ RWZI	2.400	2.400	1.800
Bedrijventerreinen			
Verdichten bedrijventerreinen	-	-	5.700
Overige ontwikkelingen	10.800	2.350	10.800
Totaal gemeente Utrecht	**27.300**	**36.600**	**64.500**

Tabel 1

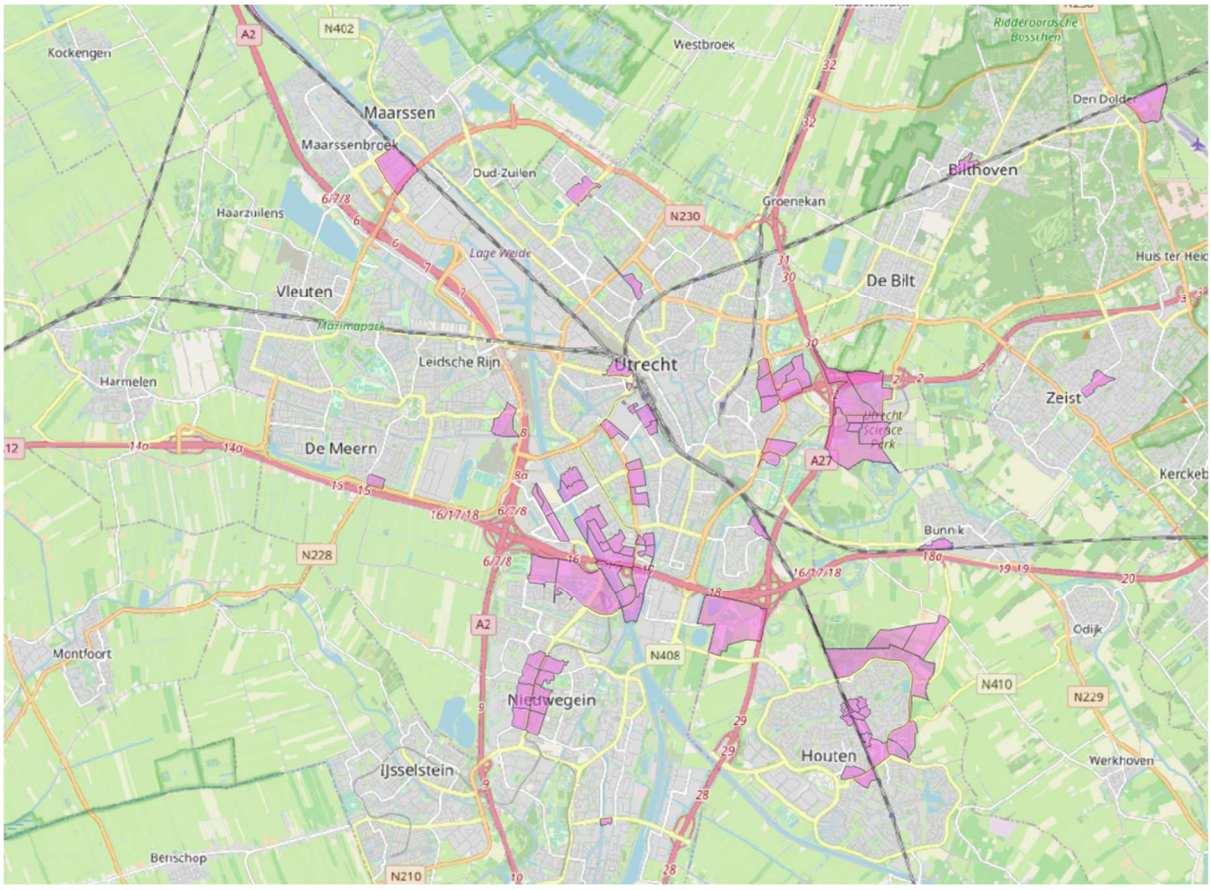
	2015	2040	Groei
Inwoners	334.300	458.900	124.600 (37%)
Woningen	147.500	211.400	63.900 (43%)
Arbeidsplaatsen	237.700	302.200	64.500 (27%)

Tabel 2 Totalen gemeente Utrecht

	2015	2040	Groei
Inwoners	447.900	485.900	38.000 (8%)
Woningen	193.200	225.900	32.300 (17%)
Arbeidsplaatsen	222.200	240.400	18.200 (8%)

Tabel 3 Totalen U10 excl. gemeente Utrecht

Voor de sociaal-economische gegevens van de regio (U10) is uitgegaan van een ruimtelijk scenario wat is opgesteld ten behoeve van Toekomstbeeld OV waarbij de verdichting vooral rondom Utrecht is gepland, op onderstaande afbeelding is dit weergegeven. Voor de rest van Nederland (buiten de U10) is uitgegaan van de gegevens uit het NRM West-Nederland[6] van Rijkswaterstaat, gebaseerd op het WLO-hoog scenario.



Figuur 2 | Woningbouwlocaties 2030-2040

[6] Nederlands Regionaal Model (NRM), Regionaal strategisch verkeer- en vervoersmodel rijksoverheid

2.3.2 Netwerken

Het fietsnetwerk voor 2040 is het bestaande fietsnetwerk in 2030 met de volgende aanpassingen:

- Een versnelling van de gemiddelde fietssnelheid op het netwerk in de wijken rondom de binnenstad met +2 km/u ten gevolge van het beleid om onnodige verkeerslichten weg te halen, verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen en fietsinfrastructuur aantrekkelijk te maken. In de binnenstad vindt geen versnelling plaats.
- Op een aantal locaties zijn bestaande fietsverbindingen opgenomen die niet (goed) in het verkeersmodel waren opgenomen.

Het OV-netwerk bestaat uit:

- Het Referentienetwerk 2030 van ProRail zoals vastgesteld in het kader van programma Toekomstbeeld OV 2040. Dit is een net iets ander netwerk dat het netwerk uit het Programma Hoogfrequent Spoor (uit 2011) dat voorheen als referentie gold (zoals in VRU 3.4 2030). Op de drukke Intercitycorridors naar Amsterdam, Schiphol, Arnhem en Den Bosch rijden 8 in plaats van 6 Intercity's per uur. De frequentie van de Sprinters rondom Utrecht blijft daarentegen op 4x/u, net als in de situatie 2019.
- De dienstregeling voor bus en tram zoals oorspronkelijk beoogd voor 2019 (inclusief een gekoppelde Uithoflijn aan de tram naar Nieuwegein en IJsselstein).

Het autonetwerk bestaat uit:

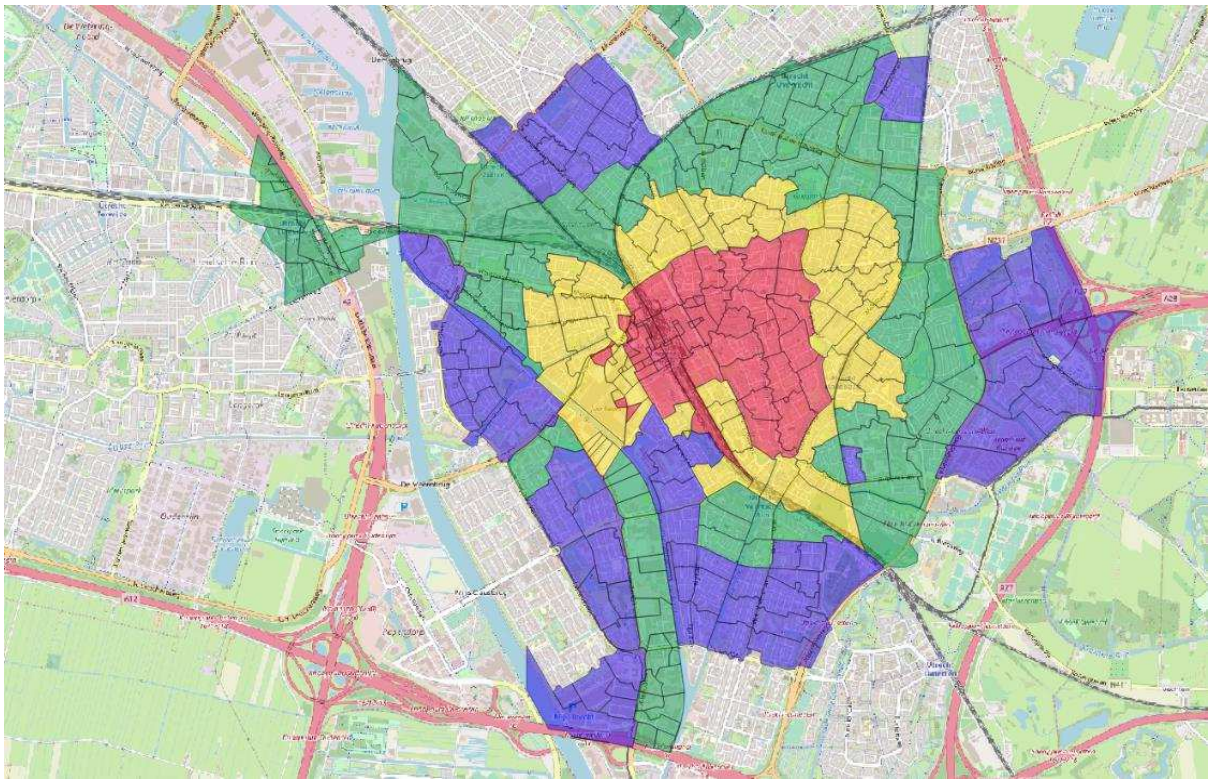
- Het snelwegennet dat is ontstaan na de geplande aanpassingen aan de A27 en A12 (conform tracébesluit Ring Utrecht).
- De aanpassing van de Noordelijke Ring Utrecht (NRU) conform spoor 1, omdat bij de start van het uitvoeren van de modelwerkzaamheden er nog geen spoor 2 geformuleerd was.
- De transformatie van de stedelijke ring door Oog en Al en Zuilen conform het IPvE voor de Westelijke Stadsboulevard, inclusief doserende maatregelen.
- Transformatie van het Westplein tot het Lombokplein met 2x1 rijstroken conform de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017).

2.3.3 Parameters

In het verkeersmodel wordt reisgedrag gesimuleerd met behulp van diverse parameters. Voor algemene en landelijke parameters is aangesloten bij de parameters zoals het ministerie van IenW die hanteert in de landelijke (LMS) en regionale modellen (NRM) van Rijkswaterstaat. Dit betreft reiskosten (tarief OV, brandstofprijzen), reistijdwaarderingen (value of time per vervoerwijze en per reismotief) en autobezit. Tevens is het doorgaande verkeer zonder herkomst- of bestemming in de regio Utrecht overgenomen uit het NRM West-Nederland.

Naast algemene parameters zijn er ook een aantal specifiek Utrechtse parameters. De volgende specifiek voor Utrecht geldende parameters zijn toegepast:

Parkeertarief



Figuur 3 | Gebieden betaald parkeren

Gebieden betaald parkeren	Kleur	Tarief 2015	Tarief 2019*	Tarief 2030	Tarief 2040
Schil A1	Rood	€ 4,48	€ 5,35	€ 5,60	€ 7,31
Schil A2	Geel	€ 3,47	€ 4,13	€ 4,34	€ 5,65
Schil B1	Groen	€ 2,45	€ 2,93	€ 3,06	€ 4,01
B2 (realistische uitbreiding)	Blauw	n.v.t.		€ 2,02	€ 2,35
Galgenwaard	Stadion	€ 3,00	€ 3,00	€ 3,47	€ 4,10

Tabel 4

De gebieden en parkeertarieven zijn conform VRU 3.4, voor de tarieven voor 2030 en 2040 is uitgegaan van een gemiddelde stijging van 1,5% per jaar (inflatiecorrectie).

2.3.4 Parkeerplafonds en P+R

Een technische vernieuwing die binnen dit project is toegepast, is het toepassen van parkeerplafonds en P+R.

In VRU 3.4 wordt standaard gewerkt met een ‘bereikbaarheidsweerstand’, dit is een parameter waarmee je voor bepaalde gebieden kan aangeven dat ze minder aantrekkelijk zijn voor autoverkeer. Dit wordt toegepast in gebieden waar dit ook uit metingen blijkt, zoals

de binnenstad. Voor toekomstige ontwikkelingen wordt dit toegepast als er een uitwerking is van het voorgenomen mobiliteitsprofiel waarin de toegankelijkheid voor auto wordt beperkt. Bijvoorbeeld door minder parkeerplaatsen te realiseren en alternatieven aan te bieden, zoals in de Merwedekanaalzone.

Binnen de nieuwe techniek zoals die in het Mobiliteitsplan is toegepast, is het mogelijk de autoverkeersgeneratie van een gebied te beperken tot een maximale waarde. Als de vraag oorspronkelijk hoger is zal dit 'te veel' aan autoverkeer alternatieven zoeken in een modal shift of P+R. P+R is als nieuwe vervoerswijze aan het model toegevoegd. Daarmee kan het model zelf uitrekenen voor welke vervoerstromen het gebruik van P+R interessant is.
Het model bepaalt zelf voor wie welk alternatief het meest interessant is. De autoritten waarvoor het alternatief relatief minder aantrekkelijk is, blijven autoritten.

Voordeel van deze techniek is dat je niet meer zelf vooraf hoeft in te schatten wat het effect van het beperken van de parkeercapaciteit is, maar dat het model dit doet.

Voor de prognose 2040-Basis is van dezelfde P+R-locaties uitgegaan als het basismodel 2030, met uitzondering van Papendorp waar de huidige locatie is komen te vervallen maar de geplande locatie Hooggelegen (HUB XL) is toegevoegd.

2.4 2040-Trend

De hoeveelheid autoverkeer die in de referentie 2040-Basis van en naar Utrecht rijdt is laat een forse groei zien ten opzichte van 2015. Dat is niet in overeenstemming met de bevindingen uit de monitor bij het Mobiliteitsplan (2015-2019) en de analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over landelijke mobiliteitsenquêtes in de periode 2005-2015. Beide bronnen geven aan dat het autoverkeer van en naar Utrecht (ten oosten van de A2) als sinds 2005 niet of nauwelijks meer toeneemt. Daarom is een tweede referentie opgesteld (2040-Trend) die aansluit bij deze geconstateerde ontwikkeling.

Welke factoren bepalen dat de groei van het autoverkeer binnen de ring al jaren beperkt is en de groei van fiets en OV groter is dan verwacht?
Dit moeten factoren zijn die de bereikbaarheid per auto in de praktijk lastiger maken dan waar het verkeersmodel standaard vanuit gaat. We hebben de volgende factoren geïdentificeerd:

a) In sommige bestaande gebieden is sprake van een beperking van de parkeercapaciteit, vooral als er geen of beperkt openbaar parkeren is en er geen of nauwelijks uitwijkmogelijkheden zijn naar omliggende gebieden, er is een maximum aan het aantal voertuigen wat naar het gebied kan komen.
b) In sommige wijken is er een zodanig schaarste aan parkeercapaciteit dat dit parkeren lastiger maakt (het kost veel meer tijd om te parkeren).
c) Op een aantal kruispunten in Utrecht is er in de spits sprake van een maximum gebruik van de beschikbare capaciteit. Het verkeersmodel gaat er standaard vanuit dat er bij verdere toename van autoverkeer eindeloos optimalisatiemogelijkheden zijn in de verkeerslichtenafstelling. Echter, die is bij enkele voor het netwerk bepalende kruispunten niet het geval omdat er geen optimalisatiemogelijkheden meer zijn, of omdat het beleid is om andere vervoerswijzen (fiets, voetganger, OV) juist meer

prioriteit te geven. Er kan dus feitelijk op piekmomenten niet meer verkeer worden afgewikkeld dan vandaag de dag.

d) De parkeertarieven van zowel gemeentelijke als commerciële garages stijgen in de praktijk harder dan de inflatie. Parkeren wordt dan ook relatief steeds duurder. Dit is een ontwikkeling die de afgelopen 10-15 jaar heeft plaatsgevonden, maar niet standaard in het verkeersmodel is meegenomen.
e) Het autobezit in Utrecht neemt gemiddeld minder hard toe dan in de rest van Nederland. Per inwoners neemt het autobezit zelfs af. Dit is een trend waarvan we veronderstellen dat die de komende 20 jaar zal doorzetten. Deze constatering op basis van CBS-gegevens hebben we dan ook geëxtrapoleerd naar 2040.

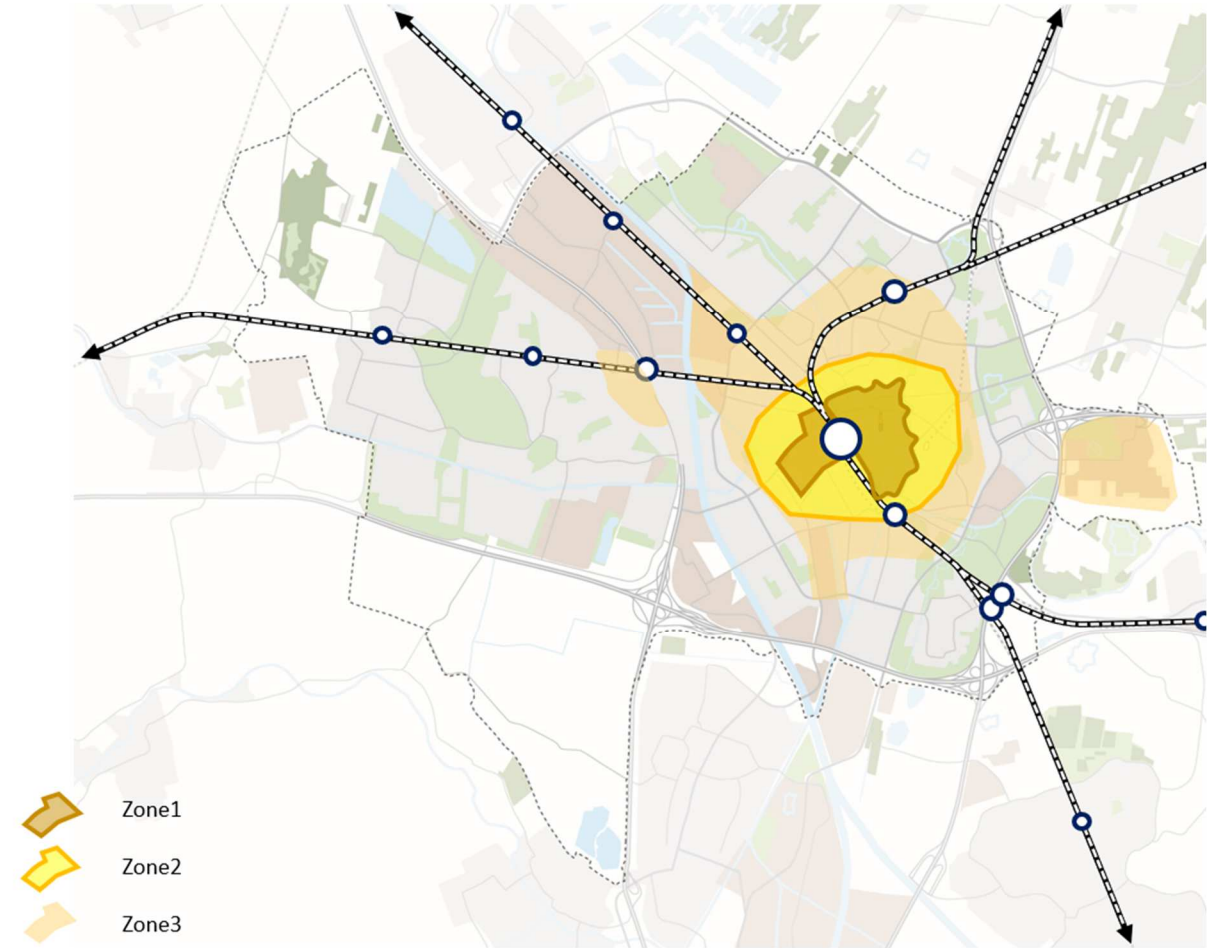
2.4.1 Parkeerplafonds

Uitgangspunt bij binnenstedelijke verdichting is een beperking van het autoverkeer. Dit doen we door te sturen op parkeercapaciteit die wordt aangeboden (beperken) in het gebied zelf en door alternatieven aan te bieden. Feitelijk kan er niet meer verkeer van/naar het gebied dan door de parkeercapaciteit wordt gefaciliteerd. Dit noemen we het parkeerplafond.
Voor bepaalde gebieden (Cartesiusdriehoek, Beurskwartier, Merwedekanaalzone) is dit al verder uitwerkt en concreet gemaakt. Voor veel plannen nog niet, maar het is wel de verwachting dat ook daar beperkingen voor het autoverkeer van toepassing zullen worden.

Binnen de trendprognose stellen we dat voor alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen de ring in meer of mindere mate een parkeerplafond zal gaan gelden. Dit is conform het beleid dat gemeente Utrecht reeds heeft vastgesteld in het addendum Parkeren en diverse omgevingsvisies, bestemmingsplannen.

2.4.2 Zoek- en looptijd

In bepaalde gebieden rondom het centrum is de parkeerdruk hoog, het is vaak niet mogelijk om een parkeerplaats direct bij de bestemming te vinden. Dit geldt zowel voor woningen als voor winkels en bedrijven. Dit maakt dat de reistijd met de auto in de praktijk langer is dan het model standaard berekent; je zal tenslotte nog een parkeerplaats moeten zoeken en vervolgens te voet naar de eindbestemming moeten lopen.
We stellen in het trendmodel dat deze situatie niet zal verbeteren maar zich juist meer zal gaan voordoen. We verhogen daarom de autoreistijd om zo dit effect mee te nemen in het model.



Figuur 4

Zone	Extra zoek- en looptijd
Zone 1	12 min.
Zone 2	9 min.
Zone 3	4,5 min.
Buiten zone 3	Geen

Tabel 4

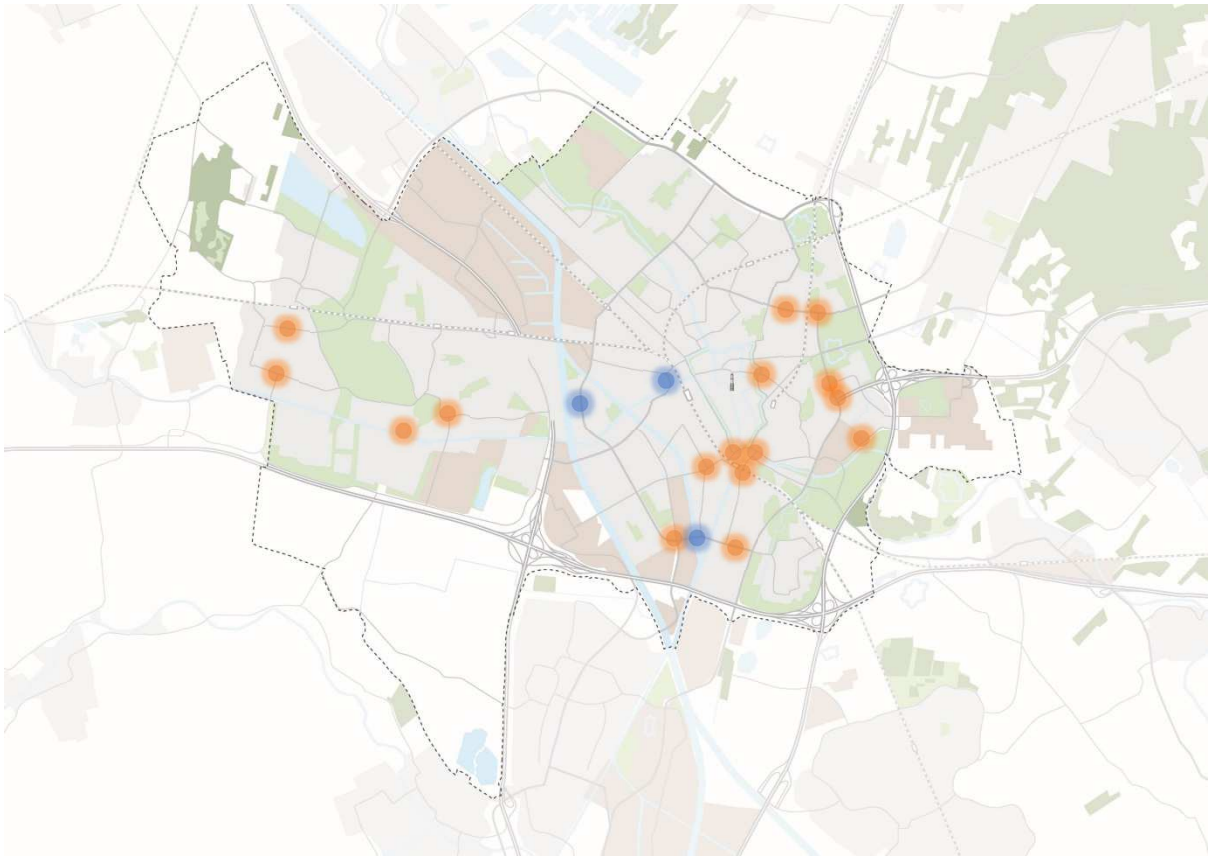
In zone 1 gaat het om parkeren in garages of enkele straten verderop. De extra reistijd bestaat uit de rijtijd in de garage en eventuele verliestijd bij de slagboom à 1-2 minuten en vervolgens 10 minuten looptijd (stijgpunt in de garage en 600-700 m lopen) gemiddeld ofwel 2-4 minuten ‘rondjes rijden’ en 500-700 meter lopen.

2.4.3 Kruispuntbeperkingen

Binnen een statisch verkeersmodel worden kruispunten tot op zekere hoogte automatisch geoptimaliseerd op basis van het veranderede verkeersaanbod. Een vorm van functioneel beheer, in de praktijk kunnen regelingen ook worden geoptimaliseerd als de verkeerssituatie

hier om vraagt. Bij deze automatische optimalisatie in het model wordt beperkt rekening gehouden met de capaciteit die beschikbaar wordt gesteld aan andere vervoerwijzen, zoals fiets, voetganger en OV.

Op locaties waar de capaciteit voor het autoverkeer nu al bereikt is, stellen we dat het model de regeling niet optimaliseert maar de huidige intensiteiten als maximum hanteert. Als het aanbod toeneemt, nemen ook de berekende vertragingen fors toe waardoor de groei van het autoverkeer hier wordt geremd.
Op onderstaande afbeelding is weergegeven voor welke kruispunten deze beperking is opgenomen. De blauwe locaties zijn onderdeel van een concreet project en ook in 2040-Basis opgenomen.



Figuur 5 | Kruispunten met beperkingen capaciteit voor autoverkeer

2.4.4 Parkeertarief

In het basismodel wordt uitgegaan van een jaarlijkse indexatie van 1,5% van de parkeertarieven, dit is gebaseerd op de inflatie. De trend is al jaren hoger, gemiddeld 2,5%. We stellen in het trendmodel dat deze sterke stijging door zal zetten.

NB. Omdat deze factor feitelijk geen trendmatige ontwikkeling is maar een keuze, is in de presentatie van de resultaten in het mobiliteitsplan (H10 Onderbouwing) deze factor eruit gehaald. Desalniettemin is het wel een factor die de afgelopen 10-15 jaar bij heeft gedragen aan het niet toenemen van het autoverkeer in de stad.

Gebieden betaald parkeren	Tarief 2040 Basis	Tarief 2040 Trend
Schil A1	€ 7,31	€ 8,99
Schil A2	€ 5,65	€ 6,94
Schil B1	€ 4,01	€ 4,92
B2 (realistische uitbreiding)	€ 2,35	€ 2,59
Galgenwaard	€ 4,10	€ 5,04

Tabel 5 | Parkeertarieven

2.4.5 Autobezit

Het autobezit is een bestaand onderdeel van VRU3.4 en wordt gebruikt voor de ritgeneratie (afgestemd op OViN) voor de personen die wel of geen auto tot hun beschikking hebben. Bij de bouw van VRU is reeds aandacht besteed aan de differentiatie tussen de landelijke, provinciale en de gemeentelijke gemiddelden (inclusief binnen en buiten de ring) tot 2030. Zie ook bijlage 5 van de technische rapportage van VRU3.4. Voor de berekeningen ten aanzien van het mobiliteitsplan, zijn de trendlijnen die voor VRU3.4 golden, doorgetrokken naar 2040. Dit resulteert in onderstaande gemiddelden:

Autobezit	2015	2030	2040
Binnen ring	1,02	0,80	0,66
Buiten ring	1,02	0,92	0,86
Totaal gemeente	1,02	0,83	0,73

Tabel 6

De inwonersenquête van Onderzoek Utrecht laat zien dat er binnen de ring grote verschillen zijn in het autobezit, met name voor de binnenstad, daarom is een verdere differentiatie toegepast op wijkniveau. De enquêtedata geeft daarnaast, ten opzichte van bovenstaande tabel, een ander beeld voor de aantallen buiten de ring, daarom is enkel op het gemeentetotaal geschaald zodat het totaal aansluit op de 0,73 auto's/huishouden. Onderstaande tabel geeft het resulteerde aantal auto's/huishouden per wijk weer.

Voor de trendprognose is een extra verlaging van het autobezit van circa 3% toegepast.

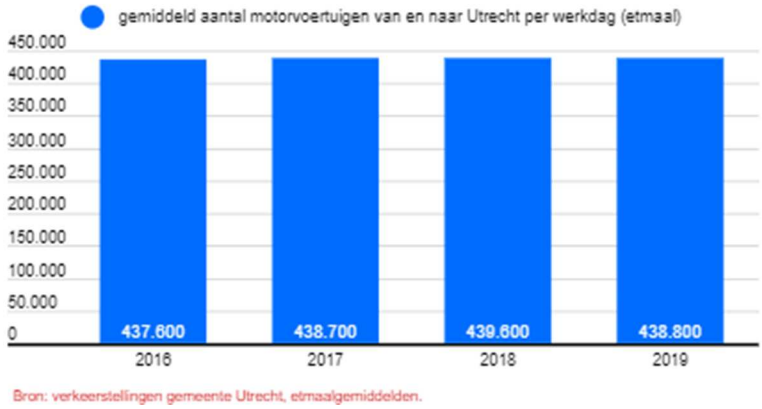
Wijk- Auto's/huishouden	2015	2030B	2040B	2040T

Wijk 01 West	1,02	0,8	0,65	0,62
Wijk 02 Noordwest	1,02	0,81	0,67	0,63
Wijk 03 Overvecht	1,02	0,8	0,64	0,61
Wijk 04 Noordoost	1,02	0,8	0,68	0,65
Wijk 05 Oost	1,02	0,8	0,58	0,56
Wijk 06 Binnenstad	1,02	0,8	0,5	0,48
Wijk 07 Zuid	1,02	0,8	0,65	0,62
Wijk 08 Zuidwest	1,02	0,8	0,65	0,62
Wijk 09 Leidsche Rijn	1,02	0,92	1,12	1,06
Wijk 10 Vleuten-De Meern	1,02	0,92	1,2	1,15
Cartesiusdriehoek	1,02	0,8	0,5	0,48
Merwedekanaalzone	###	0,8	0,5	0,48
Beurskwartier	1,02	0,8	0,5	0,48

Tabel 7 | Autobezit

2.5 Toets trendmodel

Belangrijke indicator om te beoordelen of met bovengenoemde uitgangspunten de trendmatige ontwikkeling goed wordt beschreven is het aantal motorvoertuigen op de inprikkers vanaf de ring. Dit cordon is onderdeel van de jaarlijkse monitor mobiliteit.



Figuur 6 | Aantal motorvoertuigen op cordon binnen ring Utrecht

	2016	2017	2018	2019	Groei per jaar
Monitor mobiliteit cordon 2016-2017	437.600	438.700			0,3%
Monitor mobiliteit cordon 2016-2018	437.600		439.600		0,2%
Monitor mobiliteit cordon 2016-2019	437.600			438.800	0,1%

Tabel 8 | Aantal motorvoertuigen (etmaal) volgens cordontelling Utrecht Monitor 2016-2019

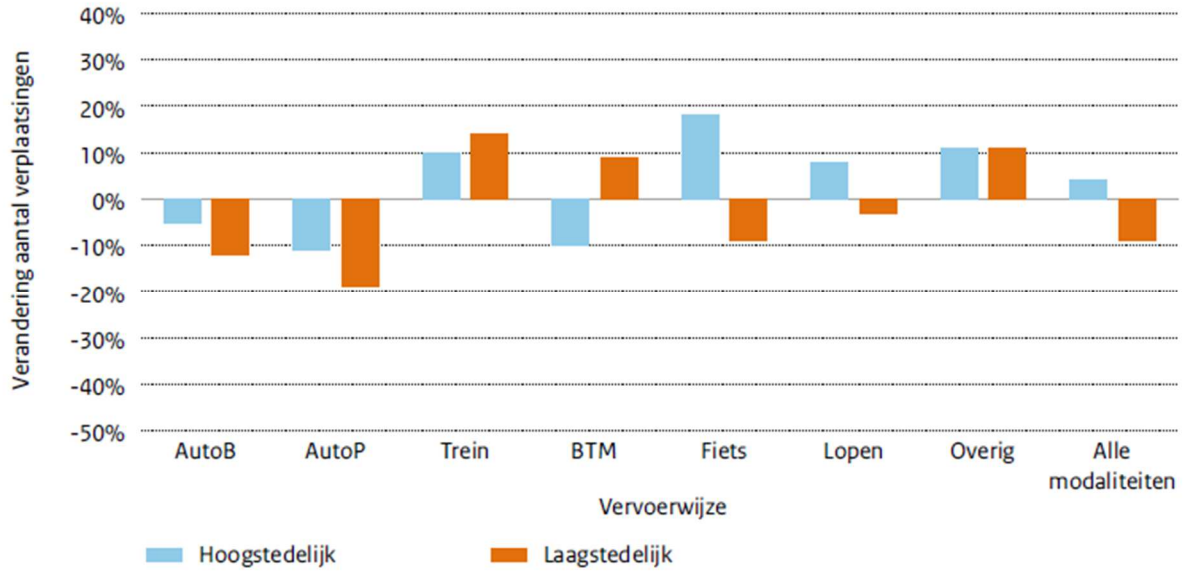
Uit de monitoring blijkt dat de groei van het verkeer op het cordon binnen de ring Utrecht beperkt is. Als we naar de uitkomsten van de referentieprognoses kijken zien we dat de groei die 2040-Trend laat zien beter aansluit bij de praktijk zoals uit de monitoring blijkt.

	aantal motorvoertuigen	groei per jaar
2015	442.700	
2040 Basis	599.400	1,4%
2040 Trend	525.300	0,7%

Tabel 9 | Aantal motorvoertuigen (etmaal) op cordon binnen ring volgens modelprognoses

Het aantal verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit op een groei van 0,5% per jaar in referentieprognose 2040 Trend, deze ligt nog iets lager dan de 0,7% op het cordon omdat de invloed het grootst is op verplaatsingen binnen Utrecht die niet (allemaal) het cordon bij de ring passeren.

Onderstaande grafiek laat de verschuivingen tussen verschillende vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 zien voor de regio Utrecht. Deze grafiek is afkomstig uit het onderzoek 'Mobiliteit in stedelijk Nederland' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Hieruit blijkt dat voor het hoogstedelijk gebied een verschuiving zichtbaar is van auto naar trein, fiets en lopen. Dit bevestigt het beeld wat uit onze eigen monitor blijkt.



Figuur 7 | Ontwikkeling 2005-2015 van het aantal verplaatsingen per inwoner per jaar naar vervoerwijze, ten opzichte van 2005, in stadsgewest Utrecht.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040 Trend	40%	23%	37%
Verschuiving aandeel	**+8%**	**+2%**	**-10%**

Tabel 10

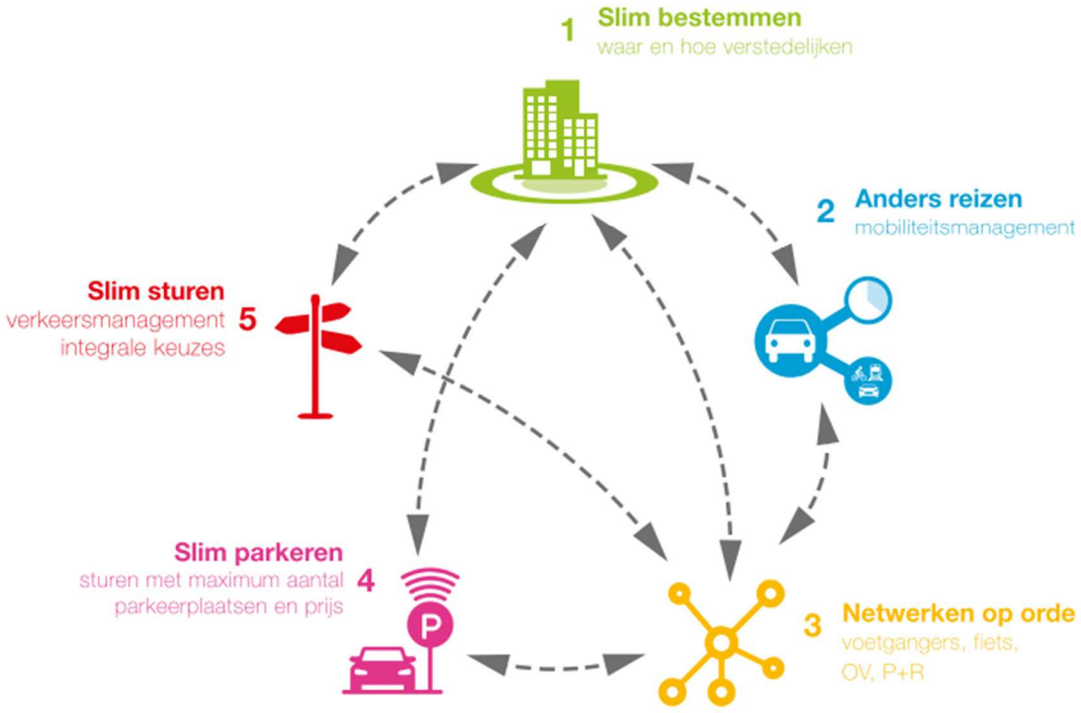
De verschuivingen in de aandelen van de vervoerwijzen in het verkeersmodel van 2015 naar referentie 2040 sluiten ongeveer aan bij de analyse van het KiM. Aandeel auto neemt 10% af in 25 jaar (model) in vergelijking met een afname van 5% in 10 jaar (CBS-KiM). Aandeel OV neemt 2% toe in 25 jaar (model, trein en BTM samen) in vergelijking met een waarschijnlijk kleine toename van trein en BTM samen (trein is groter dan BTM) in 10 jaar volgens de KiM-analyse. Aandeel fiets neemt 8% toe in 25 jaar in vergelijking met een toename van 18% in 10 jaar. Dat lijkt wat mager, maar het 1 op 1 extrapoleren van 8% in 10 jaar zou tot een aandeel van 52% in 2040 leiden. Dat lijkt niet realistisch.

De ontwikkeling van de mobiliteit zoals met het trendmodel is geprognotiseerd sluit goed aan bij bovengenoemde ontwikkelingen, namelijk een beperkte groei van de automobiliteit. De stedelijke mobiliteit, specifiek voor Utrecht wordt door het model goed beschreven, daarmee is dit een goede basis voor de effectberekeningen.

3 Invoer modelberekeningen in 5 stappen

3.1 Overzicht stappen

De Utrechtse mobiliteitsaanpak is opgebouwd in 5 stappen. Met de kwantitatieve onderbouwing volgen wij deze stappen. In dit hoofdstuk is uitgewerkt hoe de aanpak naar invoer voor het verkeersmodel is vertaald.



Figuur 8

3.2 Stap 1: Slim Bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim Bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten *of* meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens CROW-normen (á la Leidsche Rijn) *of* ontwikkelingen autoluw à la MWKZ *of* bouwen zonder auto (á la Het Platform) *of* wisselend een van deze profielen per ontwikkeling.

3.2.1 Waar bouwen?

Bij de modelanalyses is qua locaties en aantallen uitgegaan van één scenario, het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten zoals toegelicht in hoofdstuk 4 van het Mobiliteitsplan. Dit scenario komt op hoofdlijnen overeen met de uitgangspunten van de RSU zoals vastgesteld door de Raad. Op details kunnen er

verschillen zijn maar die verschillen zijn zodanig klein dat ze voor de analyse van het functioneren van de netwerken niet tot andere conclusies leiden.

3.2.2 Welk profiel?

Er is in stap 1 uitgegaan van een mobiliteitsprofiel á la MWKZ voor binnenstedelijke ontwikkelingen. Binnen het verkeersmodel vertalen we het mobiliteitsprofiel een verlaging van de parkeernorm en de mate van parkeren op afstand. Per type gebied is hiervoor een aanname gedaan, gebaseerd op bestaande planvorming.

Voorbeeld:
Een bouwplan van 100 woningen in B1-gebied vraagt volgens de normen om ca. 100 parkeerplaatsen, wat ca. 400 autoverplaatsingen per dag oplevert.
Door het toepassen van maatwerk (zoals aanbieden deelauto's en goede fietsvoorzieningen) kunnen we het aantal parkeerplaatsen reduceren, waardoor het aantal verplaatsingen van en naar het gebied ook afneemt. Voor B1-gebied gaan we uit van een factor 0,85, het aantal verplaatsingen daalt dan naar 340.
In de A-zone is de reductie groter, daar bovenop gaan we er van uit dat een deel van de parkeervraag op afstand wordt opgelost. De hoeveelheid autoverkeer naar het gebied komt daardoor nog lager uit. Het is niet automatisch zo dat al dit verkeer van de parkeercapaciteit op afstand gebruik zal maken, het kan ook aantrekkelijker zijn helemaal niet meer van de auto gebruik te maken.

In onderstaande tabel is weergegeven welke reductie er is toegepast per gebied. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit gemiddeld verwacht effect is, in de individuele planuitwerking wordt hier nader invulling aan gegeven en kan dit tot andere reducties leiden.

Basisuitgangspunten

Type	Zone	Parkeernormen	Parkeren op afstand
Centrum	A1	Factor 0,6	75%
Hoog stedelijk milieu	A2	Factor 0,6	25%
Stedelijk milieu	B1	Factor 0,85	
Schil – gereguleerd	C1-betaald	Alleen tarief	
Schil – stedelijk	B2		
Schil – niet gereguleerd	C1/C2		

Tabel 11

In de volgende tabel is per ontwikkeling weergegeven welk mobiliteitsprofiel is toegepast.

Gebied	Zone	Opmerkingen
Stationsgebied	A1	In de referentie is ook al van dit profiel uitgegaan
Jaarbeurs	A2	
Merwedekanaalzone	A2	In de referentie is ook al van dit profiel uitgegaan
Kanaleneiland	B2	
Papendorp	B1	
Leidsche Rijn/LRC (afbouw)	B1	Alleen voor LRC
LRC 4e kwadrant	B1	
A12-Zone	A2	
Lunetten/Koningsweg	A2	
Kromhout		
USP	B1	
Rijnsweerd-Noord	B1	
RWZI Overvecht	B2	
Overvecht (winkelcentrum)	B2	

Tabel 12

3.3 Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantorenlocaties *of* alle werknemers met kantoorbaan *of* ook werknemers in andere beroepen (deels)
- **Hoeveel thuiswerken?** Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis *of* idem 20% *of* thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.

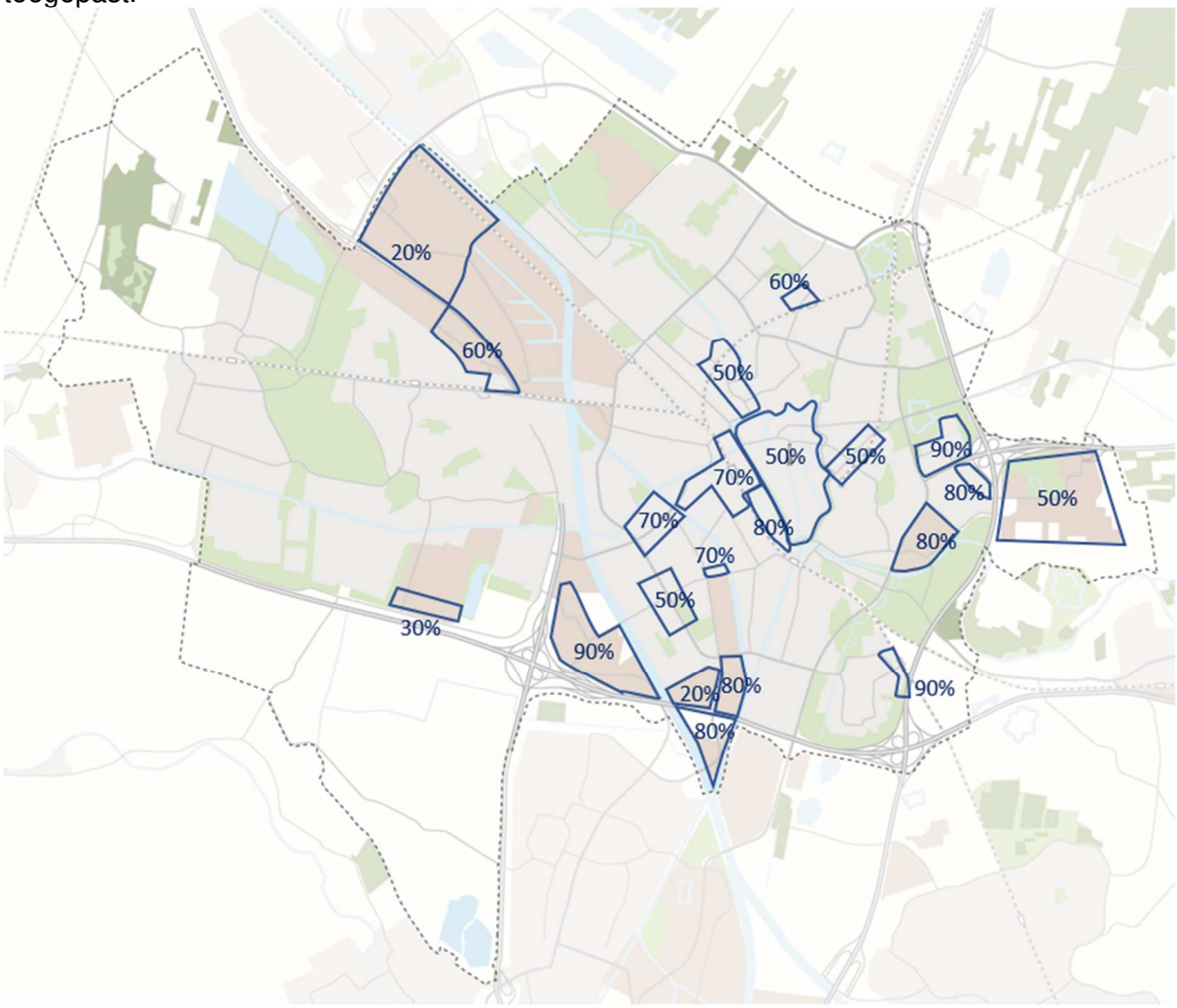
3.3.1 Wie werken thuis?

We gaan er vanuit dat **kantoorpersoneel** gemiddeld 1 dag per week thuiswerkt. Het aantal verplaatsingen van/naar kantoorlocaties (woon-werkverkeer en zakelijke ritten) reduceert met 20% voor alle modaliteiten.

In de onderbouwing is meegenomen dat werknemers van (alleen) de 5 grote kantorenlocaties gemiddeld 1 dag per week (meer dan in 2015) thuiswerken. Volgens het CBS werkten in 2019 25% van alle werknemers in NL incidenteel thuis. Daarnaast werkten 14% van alle werknemers in NL gewoonlijk thuis. Hiermee wordt standaard in de referentie van het verkeersmodel al rekening gehouden. Dus 100%-14%=86% van de werknemers werkten regelmatig ‘op kantoor’. Van die 86% is doorgerekend dat ze 1 dag per week meer thuis werken. Het percentage thuiswerken verschilt sterk per beroep. Voor beroepen ‘achter een scherm’ is dit veel makkelijker en gangbaarder. Denk aan zakelijke dienstverlening, ICT, banken, overheid. Daarvan werkte 40-50% in 2019 incidenteel thuis, meestal op wisselde dagen.
Als in 2019 40-50% van de werknemers die gebruikelijk naar kantoor komen voor de helft een dagdeel en voor de andere helft een hele dag thuiswerken, dan is de aanwezigheid op

kantoor ongeveer 93%. In de beoogde situatie daalt de aanwezigheid als gemiddeld 20% meer thuis wordt gewerkt naar 75% (=0,8*93%).
We hebben dit vertaald naar dat gemiddeld 20% van de werknemers die voorheen naar kantoor kwamen, niet meer naar kantoor komt, netjes gespreid over de week. Het verkeersmodel rekent met een gemiddelde werkdag. Net als nu kunnen er dus in de praktijk voorkeuren voor bepaalde dagen in de week zijn.
Meer of minder dan gemiddeld 1 dag zit in de aangegeven bandbreedte. Voor andere werkgelegenheid wordt niet van extra thuiswerken uitgegaan. We zien nu tijdens Corona dat ook buiten die kantorenlocaties veel (meer dan voor Corona) wordt thuisgewerkt. Ook geven diverse onderzoeken aan dat een deel van de werknemers structureel wil thuiswerken, een deel 1 of meer dagen per week (dus 'deels') en andere werknemers graag weer 100% op kantoor willen werken. De berekening met 20% gemiddeld (= 1 dag) meer dan in 2015 voor de 5 grote kantoorlocaties houdt dus rekening met al die doelgroepen, want gemiddeld 70-80% van de werknemers zit op kantoor. Wellicht is de potentie van thuiswerken dus groter dan waar we nu rekening mee houden.

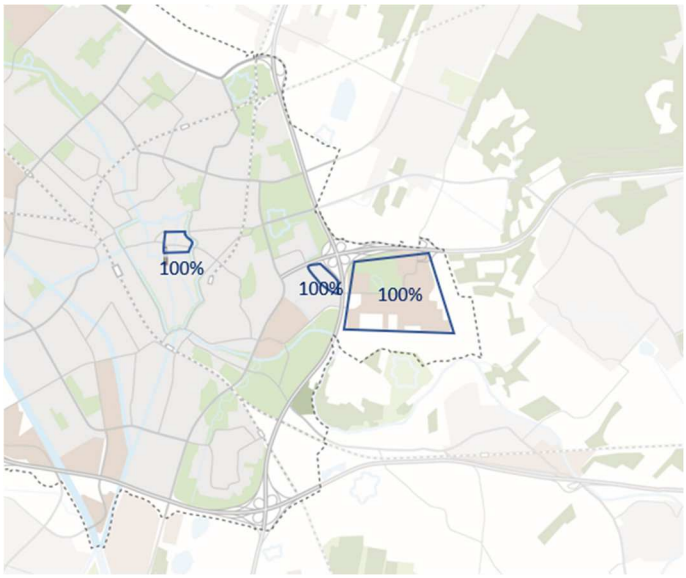
Op onderstaande afbeelding is weergegeven op welke gebieden de maatregelen zijn toegepast.



Figuur 9 | Kantoorlocaties (het percentage betreft het aandeel kantoren op totale werkgelegenheid in het gebied waarop de reductie is toegepast).

Daarnaast verwachten we meer spreiding over de dag, vooral het mijden van de spits (eerst thuiswerken, na de spits naar kantoor). Dit is voor dezelfde groep (kantoorlocaties), we gaan uit van een verschuiving van 10% van de spits naar de daluren, voor alle modaliteiten.

We gaan daarnaast uit van een betere spreiding over de dag voor **onderwijs**. Door het aanpassen van aanvangstijden van de hogeschool Utrecht en universiteit (niet reizen in de spits, dus eerst digitale college's) gaan we uit van een verschuiving van 90% voor OV en 70% voor fiets (en auto) van spitsen naar de daluren voor onderwijs-gerelateerde verplaatsingen. Dit is van toepassing op de gebieden in het centrum en op het USP zoals op onderstaande afbeelding is weergegeven. Het aanpassen van de aanvangstijden heeft alleen effect op of studenten binnen of buiten de spits reizen, niet op de omvang van de vervoerstromen of de vervoerwijzekeuze.



Figuur 10 | Onderwijslocaties

Mobiliteitsmanagement, informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen, zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit "nieuwe" gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.

3.4 Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- Uitbreiden fietsnetwerk: Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken: Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- Netwerk van P+R: wel/niet/meer/minder inzetten op P+R

- Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk: alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

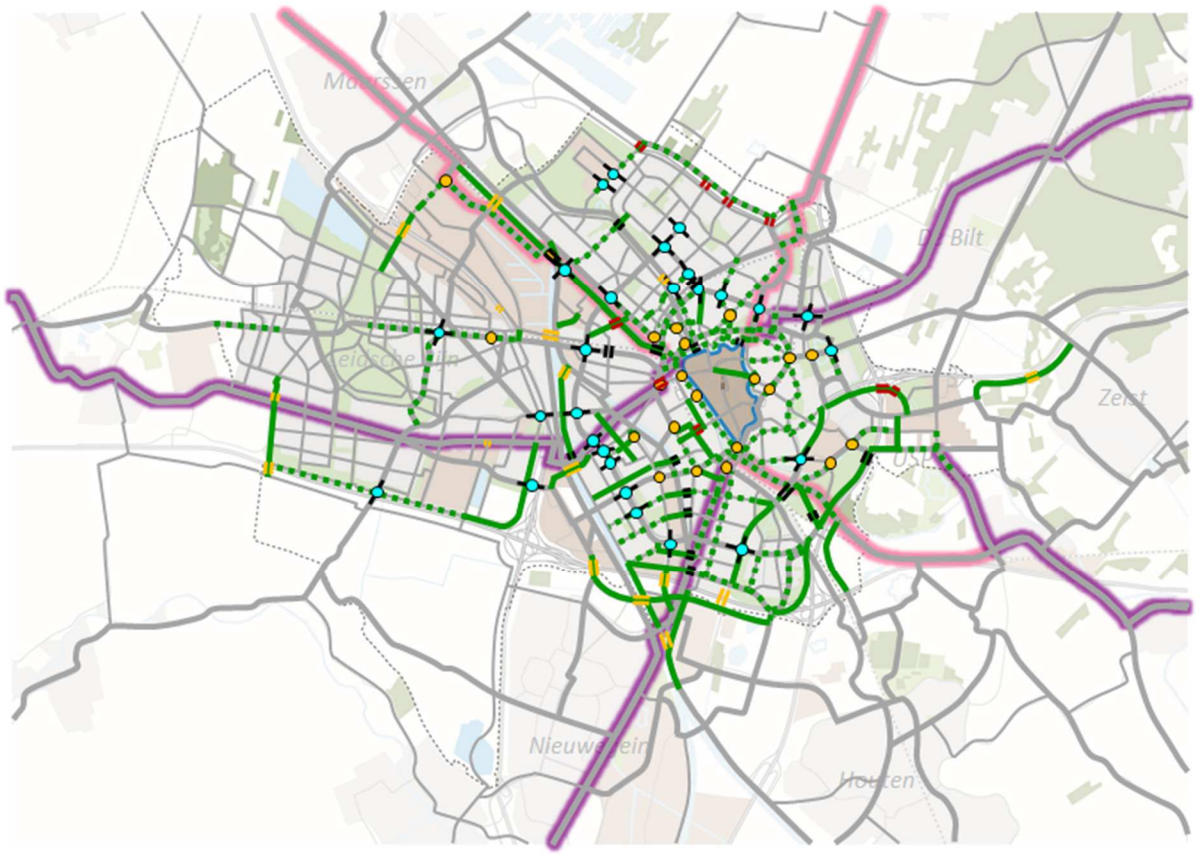
Hieronder is aangegeven welke netwerkaanpassingen zijn meegenomen in de verkeersmodelberekeningen.

3.4.1 Fiets

De aanpassingen in het fietsnetwerk zitten in een aantal categorieën:

a. Aantrekkelijker maken alternatieve fietsroutes rondom het centrum om fietsroutes door de binnenstad te ontlasten. Omdat het verkeersmodel geen mogelijkheden heeft om aantrekkelijkheid te berekenen, is dit gesimuleerd door deze fietsroutes een hogere gemiddelde rijsnelheid te geven. Het gaat om een verhoging van de gemiddelde fietssnelheid van 8 naar 10 km/u of van 10 naar 12 km/u. Dit is gedaan op de volgende routes:
    - Huizingalaan – Alexander Numankade – Griftpark – Kaatstraat – Herenweg – Daalsetunnel
    - Gildtstraat – Weerdsingel-Oostzijde- (nieuwe brug bij Weerdsluis -) Weerdsingel Westzijde – Daalsetunnel
    - Vondellaan – Westerkade – Gansstraat –Koningsweg – Galgenwaardsepad – Weg tot de Wetenschap
b. Nieuwe schakels toevoegen zodat nieuwe routes ontstaan. In het verkeermodel zijn de volgende verbindingen opgenomen:
    - Tunnel Nicolaas Beetstraat in route Jeremias de Deckerstraat – Nicolaas Beetstraat – linksaf naar Laan van Puntenburg (en fietsenstaling stationsplein-oost), maar ook rechtdoor naar Lange Smeestraat.
    - Vanaf Station Koningsweg met tunnel onder Uithoflijn door Maarschalkerweerd-zuid naar onderdoorgang Koningsweg.
    - Vanaf station Koningsweg langs Kampong via Mytylweg en nieuwe brug over Kromme Rijn naar De Boeijelaan.
    - Fietspaden aan beide zijden van de Waterlinieweg tussen 't Goyplein en de Pythagoraslaan.
    - Fietsroute langs Europalaan-zuid onder de A12 door naar de Jutpasebrug.
    - Route Hollandlaan – Winthontlaan – nieuwe brug over Merwedekanaal - Verlengde Hoogravense weg.
    - Nieuwe bruggen van de punt van de Jutpaseweg naar de Zeehavenkade en Hooggraven, verbonden met de Australiëlaan.
    - Nieuwe route MWKZ – burg over Merwedekanaal – Waalstraat – Diamantweg – Bokstraat.
    - Overige nieuwe bruggen over Merwedekanaal uit gebiedsvisie Merwedekanaalzone aansluitend op routes door Park Transwijk naar Beneluxlaan.
    - Nieuwe fietsroute langs het Wiel vanaf Lunetten via Westraven naar Papendorp.
    - Fietsroute 24 oktoberplein – zuidzijde Meernbrug – transferium Papendorp XL
    - Nieuwe fietstunnel onder A12 door in verlengde van de Galecopperdijk (uit Nieuwegein).
    - Nieuwe fietsbrug tussen Lage Weide en zuilen aansluitend op nieuwe route naar Fransciscusdreef.

- Route Kanaleneiland langs Amsterdam-Rijn-kanaal met nieuwe brug over de Leidse Rijn bij Den Hommel en een nieuwe brug op de punt van Oog en Al naar de Keulse kade.
- Nieuwe fietstunnel onder spoor in verlengde van Justus van Maurikstraat.
- Nieuwe fietstunnel tussen Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk in verlengde van Locomotiefstraat.
- Fietsroute als onderdeel van de fietssnelweg naar Amsterdam vanuit Lage Weide aan de westzijde van de spoorbrug en spoorlijn naar de Cartesiusweg.
- Nieuwe route vanuit Schaakbuurt over de Vecht naar de Japuradreef.
- Fietsroute langs de spoorlijn Utrecht CS – Blauwkapel.
- Nieuwe fietstunnel vanuit Voorveldsepolder onder Biltsestraatweg naar Archimedeslaan.
- Nieuwe fietsroute vanaf Rembrandtkade langs pootje A28 en nieuwe fietstunnel onder knooppunt Rijnsweerd door naar Budapestlaan in USP.
- Fietsroute naast nieuwe bus/trambaan langs A28 tussen USP en Zeist.
- Verbeterde fietsroute tussen Biltstraat langs Oosterspoorbaan met nieuwe kruising Kardinaal de Jongweg langs Voordorp naar Blauwkapel in aansluiting op mogelijk fietssnelweg naar Hilversum.
- Fietstunnel Stolberglaan onder WLW door

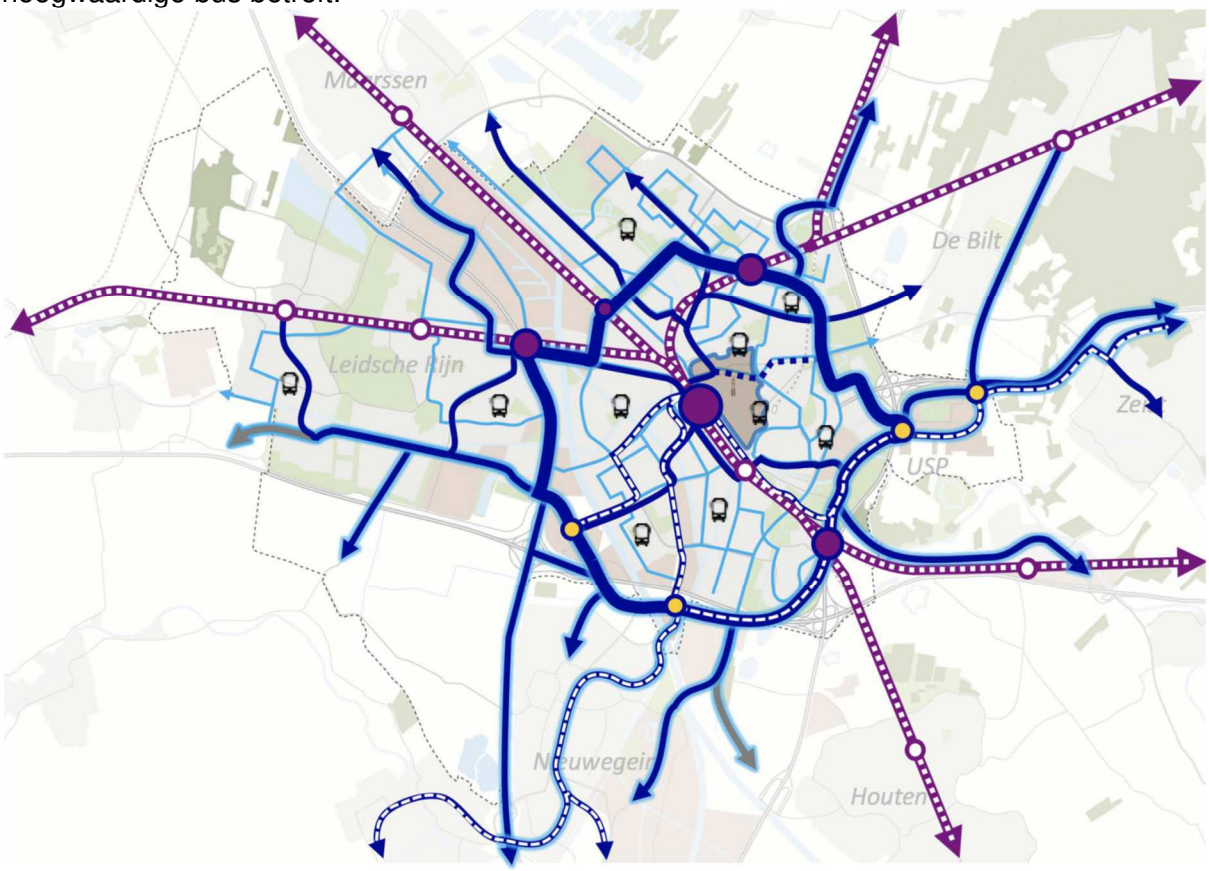


Figuur 11

Overige routes die op de kaart staan van gewenste verbeteringen in het fietsnetwerk leiden niet tot significante snelheidsverbeteringen. In het Mobiliteitsplan staan ook knelpunten in de oversteekbaarheid benoemd als verbeterpunten. Het is in het verkeersmodel niet mogelijk om deze knelpunten en oplossingen mee te nemen.

3.4.2 Openbaar vervoer

Voor het OV-netwerk is een groot aantal wijzigingen doorgevoerd. Dit is de invulling van het concept Wiel met Spaken, dat een nieuw hoogwaardig OV-netwerk van trein, tram en hoogwaardige bus betreft.



Figuur 12

Voor het spoornetwerk is aangesloten bij de aanbod-variant van het Landelijke Toekomstbeeld OV, een scenario waarin de frequenties van de Sprinters worden verhoogd en er twee soorten Intercity's ontstaan. De huidige Intercity's die in Utrecht een keer extra gaan halteren en nieuwe, snellere Intercity die juist minder vaak gaan halteren, in Utrecht alleen op Utrecht Centraal. Dit leidt tot de volgende aanpassingen in het spoornetwerk:

Spoor

Richting	Frequentie Sprinters	Frequentie gewone Intercity	Frequentie snelle Intercity
Hilversum	4 > 6	0 > 2	
Amersfoort/Baarn	Blijft 4	6 > 0	0 > 8
Ede-Wageningen	4 > 8	Blijft 4	1 (ICE) > 4
Houten – Den Bosch	6 > 8	Blijft 4	0 > 4
Woerden en verder	4 > 8	10 > 12	0 > 4
Amsterdam	4 > 8	12 > 20	

Tabel 13

In de tabel is steeds aangegeven wat de frequentie in de referentie was en vervolgens wat die in de gewenste situatie wordt. In de referentiesituatie is het spoornetwerk gebaseerd op het referentienetwerk van ProRail voor 2030.

Station	Bediening Sprinters	Bediening gewone Intercity	Bediening snelle Intercity
Utrecht Centraal	V	V	V
Utrecht Overvecht	V	V nieuw	
Utrecht Lunetten	V	V nieuw	
Utrecht Koningsweg	V	V nieuw	
Utrecht Vaartsche Rijn	V		
Utrecht Leidsche Rijn	V	V nieuw	
Utrecht Terwijde	V		
Utrecht Zuilen	V		
Vleuten	V		

Tabel 12

De stations Lunetten en Koningsweg vormen samen een dubbelstation (net als station Amsterdam Muiderpoort).

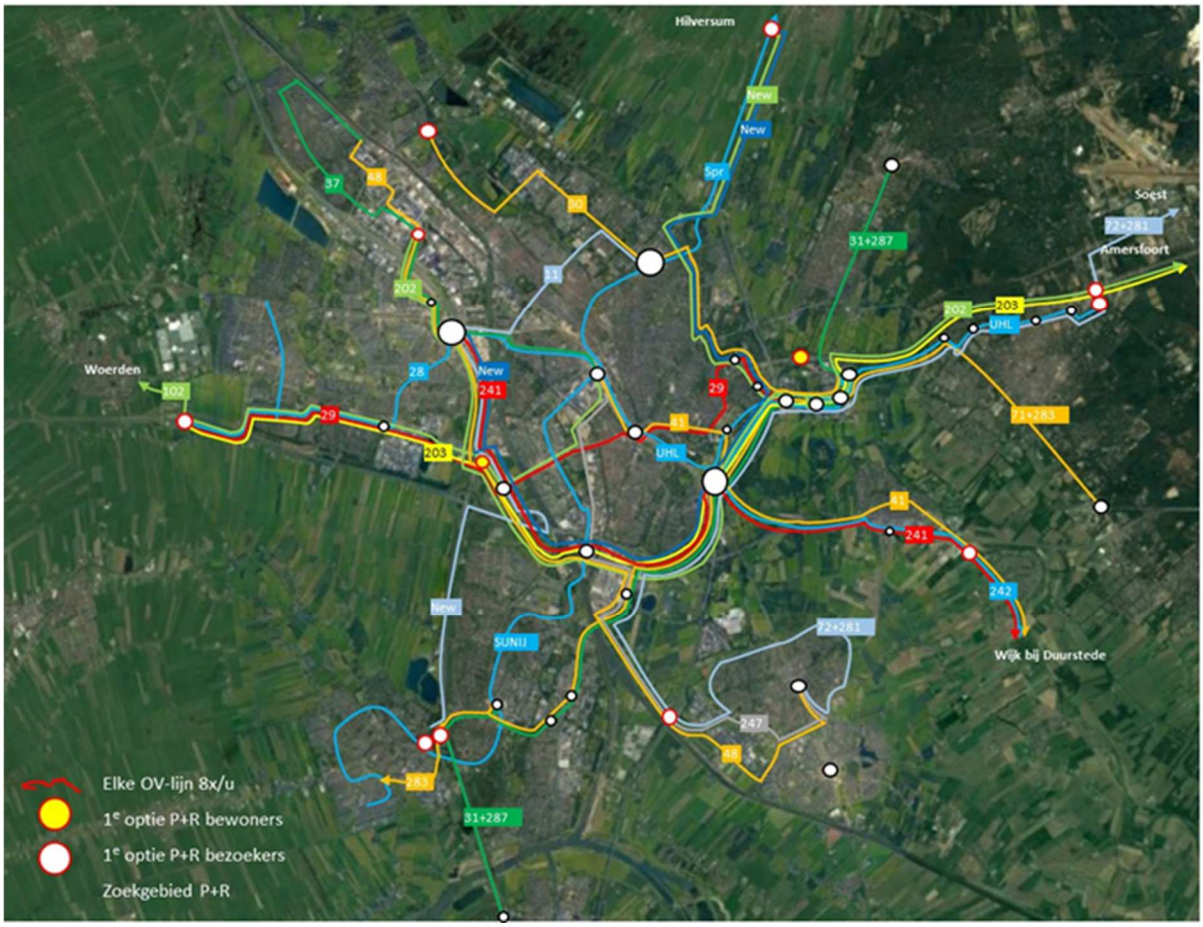
In de regio is een nieuw station Maartensdijk ingevoerd, samen met een nieuwe aansluiting op de A27 daarnaast als nieuwe P+R-locatie.

Voor het regionaal OV (bus en tram) is het concept Wiel met Spaken uitgewerkt naar een concreet lijnennet. In grote lijnen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De Uithoflijn is vanaf de halte WKZ doorgetrokken langs de A28 naar knooppunt Mooi Zeist (ongeveer huidige halte Jordanlaan). De regiolijnen uit Zeist en verder die eerst naar Utrecht Centraal reden, takken aan op de tramlijn bij dit knooppunt en rijden niet verder naar Utrecht.
- Lijn 28 door de binnenstad naar het USP rijdt eveneens door (hetzelfde tracé als de doorgetrokken Uithoflijn) naar het knooppunt Mooi Zeist.
- Lijn 77 uit De Bilt rijdt via de Kardinaal de Jongweg en de Oudenoord naar Utrecht Centraal.
- De A28-snelweglijnen uit Leusden en Amersfoort rijden via station Amersfoort en de A28 naar het USP en vervolgens via het Wiel door naar station Lunetten-Koningsweg, Westraven, Papendorp en verder naar LRC en De Meern en halteren onderweg op meerdere P+R-locaties (Soesterberg, Zeist-Noord, Harmelen).
- Alle A2-snelweglijnen uit IJsselstein en Vianen en verder rijden via Papendorp en de busbaan Transwijk naar Utrecht Centraal. Een deel van deze lijnen rijdt niet meer naar Utrecht Centraal, maar via het Wiel naar ofwel LRC of Westraven, station Lunetten-Koningsweg en het USP.
- Lijnen 31 en 71 Bilthoven/Zeist – USP – Westraven gaat ook via het Wiel rijden en worden doorgetrokken naar een nieuwe P+R aan de A2 t.h.v. de afslag IJsselstein, waar ook een nieuwe tramhalte komt aan de sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein en deels verder naar Vianen Lekbrug.
- Een nieuwe snelwegbuslijn vanaf station Maartensdijk via het Wiel naar USP.

- Lijn 241 rijdt vanaf Bunnik via het Wiel naar station Lunetten-Koningsweg – Westraven – Papendorp en LRC.
- Lijn 30 USP – Overvecht gaat via het Wiel rijden en wordt doorgetrokken naar Overvecht-Noord, Zuilen en station Maarssen.
- Lijn 65 is opgewaardeerd naar hoogwaardige buslijn mede voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone.
- De frequentie van de tram door Kanaleneiland is verhoogd van 8 naar 16x/u, tot aan de halte Westraven.

Hieronder is aangegeven hoe het OV-netwerk van en naar de P+R-locaties in de regio is ingevoerd.



Figuur 13 | OV-Netwerk t.b.v. P+R

Als subvarianten op stap 3 zijn een tweetal scenario's doorgerekend met een ander OV-netwerk.

3.4.3 Variant 3b Vertramming

Doel van deze variant is om in beeld te brengen wat het vervoerkundige effect is van het realiseren van tramlijnen (hoogfrequent, snel, grote halteafstand) en het daarop aantakken van verschillende regionale buslijnen, waardoor reizigers een extra overstap krijgen.
In deze variant zijn de volgende tramlijnen ingevoerd:

- De tramlijn Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein heeft een kortere, snellere route gekregen over de Europalaan-Noord - Van Zijstweg – Croeselaan-Noord. De buslijnen die over de Europalaan-Noord rijden zijn allemaal aangetakt op deze snellere tramroute bij het knooppunt Westraven.
- Nieuwe tramlijn Utrecht Centraal – Papendorp (eindpunt bij nieuwe transferium Papendorp XL) waarbij bij het 5 Meiplein (winkelcentrum Kanaleneiland) wordt afgetakt van het bestaande tracé en via de Prins Clausbrug naar Papendorp wordt gereden. Alle regionale buslijnen takken bij knooppunt Papendorp (Taatsenplein) aan op deze tramlijn. Alleen interregionale bussen uit Gorinchem, Oosterhout, Breda en Dordrecht blijven naar Utrecht Centraal rijden.
- Door de combinatie van de vorige twee tramlijnen is het niet meer logisch om een tramlijn over het huidige tracé door Kanaleneiland te laten rijden. De nieuwe tramlijnen bedienen alle bestaande haltes, behalve de halte Vasco da Gamalaan. Deze vervalt. Reizigers van deze halte kunnen van een andere tramhalte gebruik maken (verder weg) of van een ontsluitende basisnet-buslijn.
- Een tramlijn via het Wiel tussen Nieuwegein (begin/eindpunt bij nieuwe tramhalte bij een nieuwe P+R bij de afslag IJsselstein langs de A2) via de route van de huidige tramlijn van en naar Nieuwegein en IJsselstein en vervolgens vanaf knooppunt Westraven via het tracé van het Wiel naar station Lunetten-Koningsweg. Daarna via het tracé van de Uithoflijn naar het USP. Vanaf het USP langs de A28 door naar knooppunt Mooi Zeist. Deze tramlijn vervangt enkele buslijnen tussen Nieuwegein en het USP.
- Een tramlijn vanaf Utrecht Centraal via de Oudenoord naar winkelcentrum Overvecht en Overvecht-Noord. Er zijn meerdere routes tussen de Oudenoord en winkelcentrum Overvecht mogelijk. Ook in Overvecht zijn meerdere routes mogelijk. Deze tramlijn rijdt niet langs station Overvecht (dat is moeilijk inpasbaar en creëert een onaantrekkelijke, langere route). Deze tramlijn vervangt een aantal buslijnen tussen Overvecht en Utrecht Centraal.
- Een tramlijn tussen Overvecht via station Overvecht verder via het tracé van de Oosterspoorbaan naar de Berenkuil en verder via de bestaande HOV-baan door Rijnsweerd naar het USP.

NB: De beschreven tracés van deze tramlijnen zijn geen voorkeurstracés. Er zijn meerdere tracés mogelijk.

3.4.4 Variant 3c Geen IC-stops

Doel van deze variant is om in beeld te brengen hoeveel minder reizigers via de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum reizen als hier géén Intercity's halteren maar alleen frequente Sprinters. Hierdoor blijven er dus meer reizigers via Utrecht Centraal reizen. Hoeveel reizigers maken er dan gebruik van het Wiel en de genoemde knooppunten?
In deze variant stoppen er géén Intercity's op de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Er zijn verder geen andere wijzingen in het netwerk.

3.4.5 Locaties voor P+R (parkeren op afstand)

In het verkeersmodel zijn ook specifieke locaties voor P+R opgenomen. Er zijn twee categorieën:

1. P+R/transferia aan de stadsrand, beleidsmatig vooral bedoeld voor bewoners, met vergunningen en tarieven kan hierop worden gestuurd. Modelmatig is voor deze P+R-locaties de weerstand voor woon-werkverkeer van buiten Utrecht verhoogd met 10 minuten.
2. P+R in de regio. Beleidsmatig vooral bedoeld voor forenzen en bezoekers. Modelmatig kan iedereen er gebruik van maken.

De volgende P+R-locaties zijn ingevoerd:

Locatie	"Windrichting"
1.P+R/transferia aan de stadsrand	
Westraven	Alle
USP	Alle
Leidsche Rijn Centrum	Alle
Hooggelegen / Papendorp MHXL (nieuw)	Alle
Rijnsweerd (nieuw)	Alle
Blauwkapel	Alle
2.P+R in de regio	
Breukelen (A2 afslag 5)	Noordwest
Lage Weide (nieuw, A2 afslag 7)	Noordwest
Maarssenbroek (nieuw, NRU/A2)	Noordwest
Oud-Zuilen (nieuw, N404)	Noordwest
Harmelen (nieuw, A12 afslag 14a)	West
De Meern (nieuw, A12 afslag 15)	West
Woerden (A2 afslag 14)	West
Laagraven (nieuw N408/N409)	Zuid
IJsselstein (nieuw A2 afslag 9)	Zuid
Houten (nieuw A27 afslag 29)	Zuid
Vianen Lekbrug (A2 afslag 11)	Zuid
Maartensdijk (nieuw, A27 nieuwe afslag)	Noord
Zeist-West (nieuw, A28 afslag 3)	Noordoost
Soesterberg (A28 afslag 4)	Noordoost
Bunnik (nieuw A12 afslag 19)	Oost
Driebergen-Zeist (A12 afslag 20)	Oost

Tabel 13

Het doel was om voor elke logische, substantiële autostroom een P+R-mogelijkheid te creëren. De haalbaarheid of wenselijkheid van deze plekken is niet onderzocht. Ze zijn dan ook indicatief.

3.4.6 Auto

In het autonetwerk zijn meerdere maatregelen doorgevoerd. Ten eerste zijn een drietal knips ingevoerd die voortkomen uit de noodzaak of ambitie om meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren. Dit betreft:

- Knip Ledig Erf; er is geen autoverkeer meer mogelijk over de brug over de Vaartse Rijn bij het Ledig Erf. Bestemmingsverkeer naar Ooster- en Westerkade is wel mogelijk.
- Knip Catharijnesingel; er is geen doorgaand autoverkeer mogelijk onder het Poortgebouw/traverse van Hoog Catharijne door. Alle parkeergarages zijn nog wel van zowel de noord- als de zuidzijde bereikbaar.
- Knip USP; er is geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk tussen de Universiteitsweg aan de ene kant en de Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap aan de andere kant. Alle gebouwen en parkeerterreinen zijn wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer vanaf één van beide kanten.
  Randvoorwaardelijk voor deze knip is een gelijkvloerse aansluiting A28 – Archimedeslaan, omdat door de knip USP er meer autoverkeer via de Archimedeslaan naar de westzijde van het USP zal rijden. Door deze gelijkvloerse kruising hoeft dit verkeer niet de omweg via de Pythagoraslaan te rijden (door Rijnsweerd-Noord), waardoor dit gebied ontlast wordt en een verbetering van de openbare ruimte daar kan plaatsvinden. Een nieuwe P+R/transferium in Rijnsweerd is direct op deze kruising aangesloten. Deze gelijkvloerse aansluiting is mogelijk door de reconstructie van het knooppunt Rijnsweerd.

Andere maatregelen in het autonetwerk zijn in stap 5 Slim Sturen meegenomen.

3.5 Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken parkeerareaal** bij bestemming**:** minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren**: verdere uitbreiding naar alle wijken binnen de Ring
- **Verhogen parkeertarieven**: conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren *of* meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren

3.5.1 Beperken parkeerareaal

In stap 4 zijn voor het stellen van beperkingen aan de mogelijkheden om te kunnen parkeren extra maatregelen doorgevoerd boven de maatregelen die in stap 1 al zijn meegenomen.

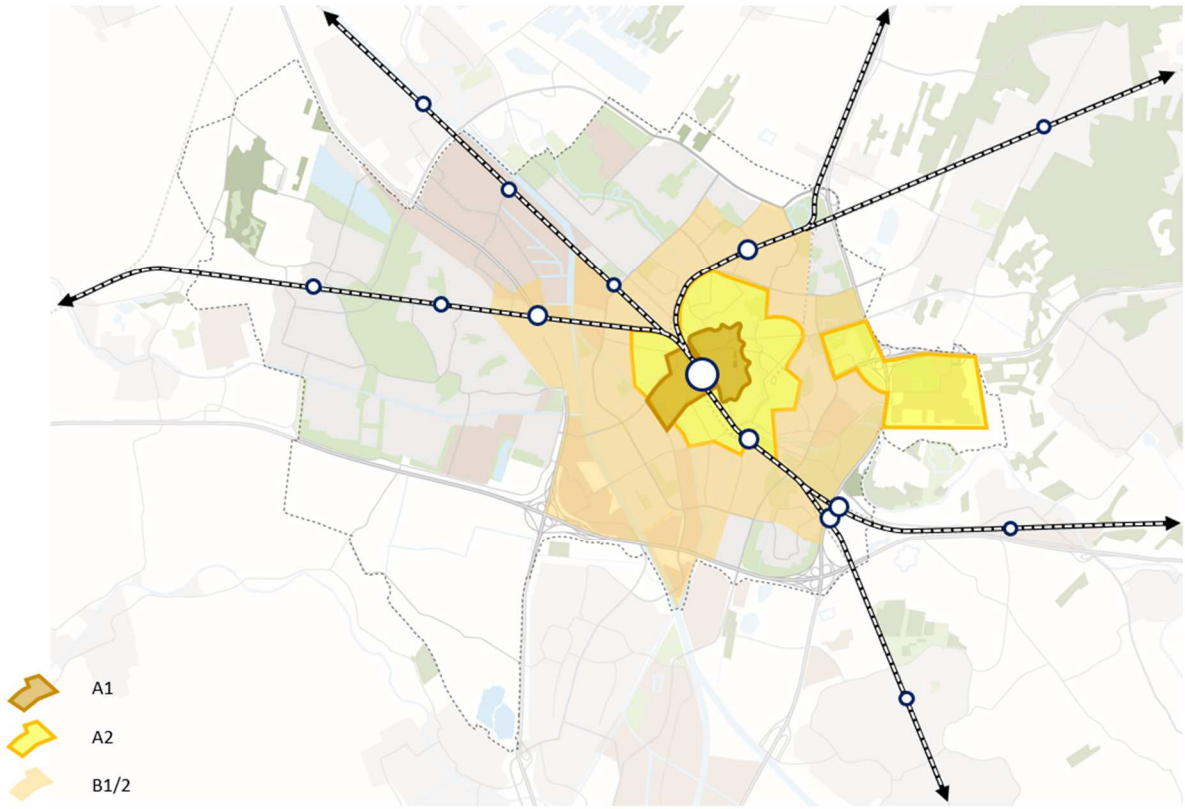
Gebied	Stap 1	Stap 4
Binnenstad	Huidige capaciteit -5%, opheffen parkeercapaciteit langs Oude Gracht en Janskerkhof en garages Paardenveld en Springweg	Extra beperking capaciteit van 5%, dus totaal -10%

Stationsgebied	Huidige capaciteit, Jaarbeurspleingarage is nieuw maar er vervalt capaciteit bij Jaarbeurs P1/P3	Geen aanpassingen t.o.v. stap 1
Beurskwartier/Lombokplein	Lage norm en parkeren op afstand conform (ontwerp) bestemmingsplan, geen aanpassingen t.o.v. referentie	Geen aanpassingen t.o.v. referentie
Jaarbeurs	Lage parkeernorm	Geen aanpassingen t.o.v. stap 1
USP	Huidig +14%	Als huidig (de 14% uit stap 1 er weer af
Rijnsweerd	Nieuw programma parkeernorm conform B1, gebruik maken van huidige capaciteit (dubbelgebruik)	Geen aanpassingen t.o.v. stap 1
Lunetten/Koningsweg	Mogelijkheid parkeren op afstand (25%)	Geen aanpassingen t.o.v. stap 1
Merwedekanaalzone	Geen aanpassingen t.o.v. referentie	Geen aanpassingen t.o.v. referentie
Papendorp	Parkeernorm conform B1	Parkeernorm conform A2
A12-zone	Parkeernorm conform B1	Geen aanpassingen t.o.v. stap 1

Tabel 14

3.5.2 Uitbreiden gebied betaald parkeren

Op onderstaande afbeelding is de uitbreiding van het gebied betaald parkeren weergegeven.



Figuur 14 | *Uitbreiding betaald parkeren*

3.5.3 Verhogen parkeertarieven

Bij het verhogen van de parkeertarieven is uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 2,5% in plaats van de 1,5% die standaard is toegepast. Dat resulteert in de volgende tarieven.

Gebied betaald parkeren	Tarief 2040	Tarief 2040 verhoogd
Schil A1	€ 7,31	€ 8,99
Schil A2	€ 5,65	€ 6,94
Schil B1	€ 4,01	€ 4,92
B2 (realistische uitbreiding)	€ 2,35	€ 2,59
Galgenwaard	€ 4,10	€ 5,04

Tabel 15

3.6 Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV-ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen

- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht, Route Papendorp.

3.6.1 Verkeersmanagement

Hiervoor is het beleidsprincipe doseren vertaald naar sturen met de capaciteit van verkeerslichten. Hiervoor is voor die verkeerslichten die maatgevend zijn in het netwerk voor het doseren van routes ingesteld dat ze 1) ofwel niet meer verkeer doorlaten dan in 2015 (dus geen groei), of 2) dat ze een maximum hoeveelheid verkeer doorlaten dat is berekend door middel van eerdere simulaties voor een reconstructie (nieuwe vormgeving van het kruispunt). Modelmatig gebeurt het volgende: als er meer autoverkeer over het kruispunt wil dan de maximale capaciteit, dan loopt de wachttijd bij het kruispunt snel op (net als in het echt, twee tot meerdere keren wachten voordat je eindelijk door groen kunt rijden). Hierdoor worden andere routes sneller. In totaal wordt de autorit iets langzamer, waardoor een (klein) deel van de automobilisten een andere vervoerwijze zal kiezen.

De routes met doseren in het model zijn:

- Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat - Venuslaan – Rubenslaan, plus de Bleekstraat en Briljantlaan.
- Vleutenseweg/Westplein - Daalsetunnel – Amsterdamsestraatweg/Weerdsingel - Oudenoord – Talmalaan
- Westelijke Stadsboulevard
- 't Goylaan

Op één plek is nieuwe auto-infrastructuur ingevoerd, juist om die route aantrekkelijker te maken dan een andere route:

- Om de route vanaf de afslag Papendorp op de A12 door Papendorp naar Kanaleneiland aantrekkelijker te maken voor autoverkeer naar Utrecht-Zuidwest in plaats van de route via de Europalaan-Zuid, is een kortsluiting gemaakt tussen de Mercatorlaan en de Papendorpseweg.

3.6.2 Integrale keuzes tussen modaliteiten

Dit is al in stap 3 meegenomen en beschreven.

Doseren op snelwegen: expert judgement

Dit is niet modelmatig gesimuleerd. Dit is niet realistisch te berekenen met alleen het Verkeersmodel Regio Utrecht. Hiervoor is een combinatie met een dynamisch verkeersmodel nodig.

Vertragen autoverkeer

Naast de knips in stap 3 vindt er ook afwaardering van enkele wegen plaats. Afwaardering betekent dat ze minder belangrijk worden en dus minder geschikt voor grote verkeersstromen. Dit is ingevoerd door middel van het verkleinen van de capaciteit en de gemiddelde snelheid te verlagen. Het gaat om:

- Beneluxlaan-oost - Socratesbrug – Socrateslaan - 't Goylaan (2x1 rijstrook en 30 km/u)
- Europlaan-Noord (lagere capaciteit en 30 km/u), bedoeld voor minder overlast voor omgeving, ruimte voor ontwikkeling MWKZ en betere oversteekbaarheid.

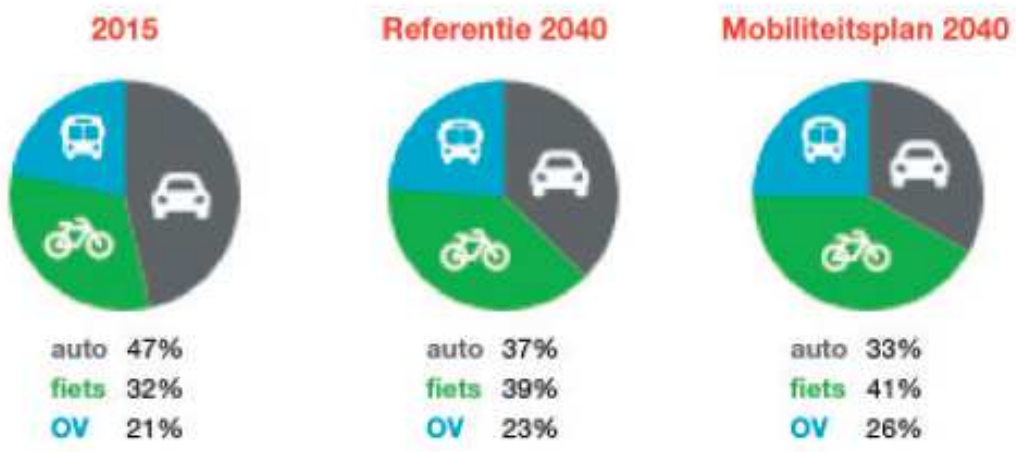
- Kardinaal de Jongweg (2x1 rijstroken en geen groene golf meer), bedoeld voor betere oversteekbaarheid en betere doorstroming OV en fiets (deze hebben last van de groene golf).
- Europalaan-zuid (iets lagere capaciteit door andere verkeerslichteninstelling, blijft 2x2 rijstroken), bedoeld om meer ruimte te creëren voor bestemmingsverkeer MWKZ en Westraven en voor een betere oversteekbaarheid voor fiets en voetganger.

4 Totaaleffecten

In het mobiliteitsplan zijn de effecten gepresenteerd ten opzichte van 2015 en de trendprognose 2040.

4.1 Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

In hoofdstuk 10 van het Mobiliteitsplan 2040 staat op pagina 154 de volgende figuur:



Figuur 15: Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Deze figuur laat voor drie situaties zien welk deel van de verplaatsingen er per fiets, per OV en per auto worden gemaakt, in onderlinge verhouding. Deze figuur betreft alle verplaatsingen binnen Utrecht (intern verkeer) plus van en naar Utrecht (extern verkeer). Hierbij is alleen het deel van de gemeente Utrecht meegenomen dat ten oosten van de A2 ligt, dus niet de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (maar wel Papendorp en Lage Weide). We hebben dit onderscheid gemaakt omdat het verplaatsingsgedrag in de wijken ten oosten van de A2 anders is dan de wijken ten westen van de A2 en ook een andere verkeersopgave kent. Dit is ook terug te zien in de gebiedscategorieën die het Mobiliteitsplan (en de RSU) gebruiken. De wijken ten oosten van de A2 zijn een A- of een B-zone, terwijl het grootste deel van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern een C-zone betreft. Dat komt omdat in die wijk er meer ruimte is om zowel fiets, OV, auto als parkeren te faciliteren, zonder dat deze elkaar in de weg zitten. Dit in tegenstelling tot het gebied ten oosten van de A2, waar meer keuzes tussen de verschillende vervoerwijzen gemaakt moeten worden bij gebrek aan ruimte.
In het mobiliteitsplan zijn de effecten gepresenteerd ten opzichte van 2015 en de referentie 2040. Deze referentie betreft de situatie die ontstaat indien het geplande programma wordt gerealiseerd, de stad dus groeit, en de reeds geplande mobiliteitsprojecten zijn uitgevoerd, conform het beleid van SRSRSB 2016. In de situatie Mobiliteitsplan 2040 wordt het effect van de aanpak en maatregelen zoals die in het Mobiliteitsplan zijn opgenomen weergegeven.

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van of naar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dit is conform CBS-data die ook de basis vormt voor het verkeersmodel.
Dankzij reeds genomen besluiten in en sinds SRSRSB 2016, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel (middelste taart referentie 2040). Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%. Het aandeel fiets neemt sterk toe omdat er veel wordt geïnvesteerd in het stedelijke en regionale fietsnetwerk en omdat fietsen relatief sneller wordt door de toename van het aantal elektrische fietsen. Het aandeel OV stijgt licht, vooral vanwege verbeteringen in het spoornetwerk in deze periode (frequentieverhogingen van Intercity's).
De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Het grotere aandeel OV komt door de forse kwaliteitsverbetering in het regionale OV-netwerk in de vorm van het Wiel met Spaken. Dit leidt tot reistijdverbetering voor veel reizigers. Ook het P+R-gebruik leidt tot meer OV-gebruik (OV wordt het meeste gebruikt tussen de P+R en de bestemming in de stad). In het fietsnetwerk vinden in verhouding minder ingrijpende verbeteringen plaats (het fietsnetwerk wordt al in de referentie flink verbeterd) en de fiets speelt een kleinere rol vanaf de P+R naar de bestemming omdat dit gemiddeld (middel)lange afstanden betreffen. Het OV zal op regionale verplaatsingen door de sterke verbetering een deel van de fietsers verleiden. Daarom groeit OV relatief hard en fiets iets minder door de maatregelen van het Mobiliteitsplan.
Voor het gebied binnen en aan de Ring Utrecht, dus Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern geldt voor het aantal verplaatsingen per vervoerwijze:

	Fiets	OV	Auto
2015	381.000	256.000	561.000
Referentie 2040	655.000	386.000	618.000
Mobiliteitsplan	666.000	420.000	541.000

Tabel 16 | *Aantal verplaatsingen in, van en naar Utrecht ten oosten van A2 (etmaal)*

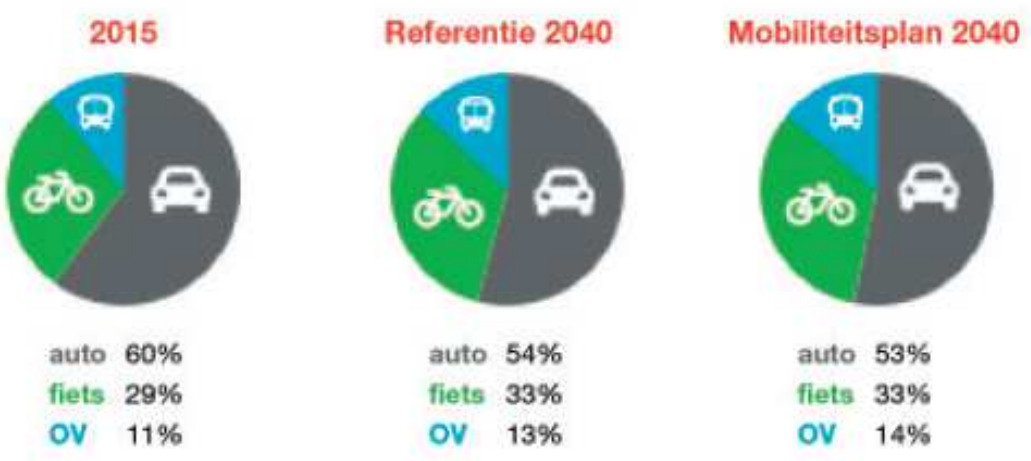
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
Mobiliteitsplan	175	164	96

Tabel 17 | *Groei-index aantal verplaatsingen in, van en naar Utrecht ten oosten van A2 (2015 = 100) (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	40%	23%	37%
Mobiliteitsplan	41%	26%	33%

Tabel 18 | *Vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht ten oosten van A2 (etmaal)*

Ook op pagina 154 van het Mobiliteitsplan 2040 is aangegeven wat de effecten voor de wijken ten westen van de A2 zijn (Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern):



Figuur 16 | Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Voor Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn geldt een net iets ander beeld, met een kleinere rol voor OV en een veel grotere rol voor de auto. Deze rol neemt wel af, net als in het andere deel van Utrecht.
De kleinere rol voor het OV in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is logisch omdat dit gebied verder van Utrecht Centraal ligt. Daarom is voor veel verplaatsingen de reistijd per OV langer, omdat je eerst naar Utrecht Centraal moet reizen. Ook liggen veel bestemmingen (banen, voorzieningen) gemiddeld verder weg, namelijk in verhouding meer aan de andere kant van het Amsterdam-Rijnkanaal, waardoor de fiets een kleinere rol speelt dan in de andere wijken van Utrecht.
De investeringen in fiets en OV hebben ook een kleiner effect, omdat de auto in veel gevallen het meest aantrekkelijke reisalternatief blijft, ondanks investeringen in fiets en OV.

	Fiets	OV	Auto
2015	83.000	32.000	175.000
Referentie 2040	149.000	57.000	238.000
Mobiliteitsplan	146.000	63.000	230.000

Tabel 19 | *Aantal verplaatsingen in, van en naar Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	179	179	136
Mobiliteitsplan	176	196	131

Tabel 20 | *Groei-index aantal verplaatsingen in, van en naar Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn (2015 = 100) (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	29%	11%	60%
Referentie 2040	34%	13%	54%
Mobiliteitsplan	34%	14%	53%

Tabel 21 | *Vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen in, van en naar Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn (etmaal)*

Kijken we naar de gehele gemeente Utrecht, dan gelden de volgende cijfers:

	Fiets	OV	Auto
2015	451.000	277.000	687.000
Referentie 2040	774.000	411.000	761.000
Mobiliteitsplan	776.000	423.000	709.000

Tabel 22 | *Aantal verplaatsingen in, van en naar gemeente Utrecht (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	148	111
Mobiliteitsplan	172	153	103

Tabel 23 | *Groei-index aantal verplaatsingen in, van en naar gemeente Utrecht (2015 = 100) (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	19%	49%
Referentie 2040	40%	21%	39%
Mobiliteitsplan	41%	22%	37%

Tabel 24 | *Vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen in, van en naar gemeente Utrecht (etmaal)*

Veel van het verkeer vindt plaats van en naar de omliggende regio. Het beeld voor de gehele regio (Utrecht en alle buurgemeenten) is als volgt:

	Fiets	OV	Auto
2015	780.000	299.000	1.199.000

Referentie 2040	1.091.000	411.000	1.364.000
Mobiliteitsplan	1.083.000	437.000	1.316.000

Tabel 25 | *Aantal verplaatsingen in, van en naar regio Utrecht (etmaal)*

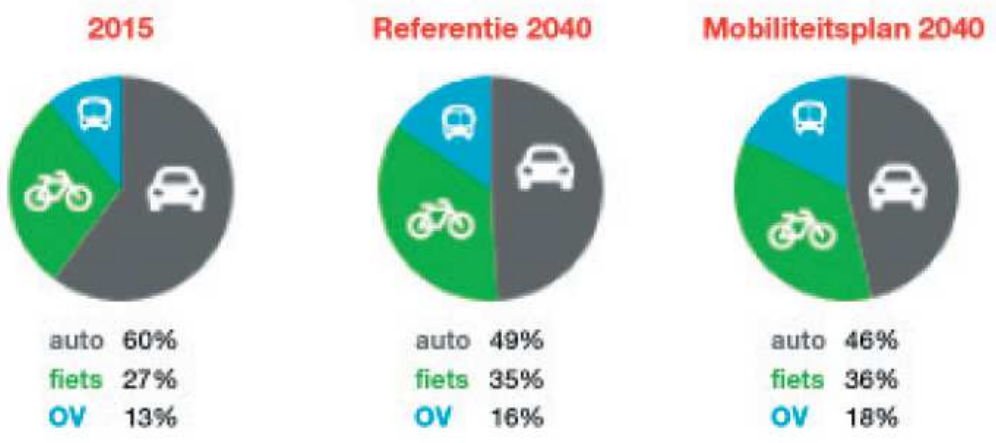
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	140	137	114
Mobiliteitsplan	139	146	110

Tabel 26 | *Groei-index aantal verplaatsingen in, van en naar regio Utrecht (2015 = 100) (etmaal)*

	Fiets	OV	Auto
2015	34%	13%	53%
Referentie 2040	38%	14%	48%
Mobiliteitsplan	38%	15%	46%

Tabel 27 | *Vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen in, van en naar regio Utrecht (etmaal)*

Op pagina 161 van het Mobiliteitsplan 2040 is de volgende figuur opgenomen. Dit betreft de verplaatsingen tussen Utrecht (nu inclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) en de U16 gemeenten rondom Utrecht. Deze stromen zijn onderdeel van de hiervoor gepresenteerde cijfers, namelijk een deel van de stromen van en naar Utrecht.



Figuur 17 | Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Omdat deze verplaatsingen een deel zijn van de hiervoor beschreven verplaatsingen en effecten, geldt voor de relatie tussen Utrecht en de omliggende U16 gemeenten min of meer hetzelfde. Het aandeel fiets groeit vooral tussen 2015 en de referentie 2040 door geplande verbeteringen in het regionale fietsnetwerk en de opkomst van de elektrische fiets, die vooral op deze relaties tot reistijdverbetering voor de fiets zorgt.
Het aandeel OV neemt in de referentie toe door verbeteringen in het spoornetwerk en vervolgens in het Mobiliteitsplan door het Wiel met Spaken.

Doordat fiets en OV aantrekkelijker worden, neemt het aandeel auto af. Een deel van de automobilisten maakt ook gebruik van de P+R. Dan zijn ze niet meer als autorit meegeteld, maar als OV of fietsrit, omdat ze op het grondgebied van de gemeente Utrecht niet meer in de auto zitten.

4.2 Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

	Fiets			OV			Auto		
	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan	2015	Referentie 2040	Mobiliteits-lan
West	52.000	87.000	88.000	30.000	41.000	39.000	96.000	94.000	91.000
Noordwest	58.000	93.000	93.000	32.000	42.000	43.000	81.000	80.000	77.000
Overvecht	44.000	70.000	68.000	19.000	26.000	30.000	86.000	87.000	86.000
Noordoost	64.000	101.000	101.000	24.000	34.000	36.000	66.000	54.000	52.000
Oost (excl USP/ Rijnsweerd)	53.000	81.000	83.000	21.000	29.000	32.000	61.000	51.000	46.000
Zuid	34.000	61.000	59.000	14.000	22.000	27.000	48.000	50.000	46.000
Zuidwest	59.000	159.000	171.000	37.000	70.000	70.000	104.000	122.000	110.000
Leidsche Rijn	49.000	111.000	112.000	20.000	44.000	51.000	109.000	162.000	147.000
Vleuten-De Meern	51.000	68.000	67.000	18.000	24.000	25.000	107.000	130.000	126.000
USP/ Rijnsweerd	53.000	100.000	97.000	46.000	82.000	98.000	62.000	72.000	58.000

Centrum (stations-gebied en binnenstad)	115.000	189.000	182.000	85.000	124.000	124.000	57.000	57.000	51.000

Tabel 28 | *Aantal verplaatsingen in, van en naar de wijken in Utrecht (etmaal)*

	Fiets			**OV**			**Auto**		
	2015	**Referentie 2040**	**Mobiliteits-plan**	**2015**	**Referentie 2040**	**Mobiliteitsplan**	**2015**	**Referentie 2040**	**Mobiliteits-plan**
West	100	169	170	100	136	132	100	98	95
Noordwest	100	160	161	100	130	133	100	99	95
Overvecht	100	160	155	100	139	158	100	101	99
Noordoost	100	158	158	100	139	146	100	82	79
Oost (excl USP/ Rijnsweerd)	100	153	155	100	138	152	100	83	75
Zuid	100	176	172	100	158	191	100	103	94
Zuidwest	100	269	290	100	191	191	100	117	106
Leidsche Rijn	100	228	230	100	220	255	100	149	135
Vleuten-De Meern	100	133	131	100	130	140	100	122	119
USP/ Rijnsweerd	100	190	185	100	178	212	100	117	95
Centrum (stations-gebied en binnenstad)	100	164	158	100	145	145	100	100	89

Tabel 29 | *Groei-index aantal verplaatsingen in, van en naar de wijken in Utrecht (2015 = 100) (etmaal)*

	Fiets			OV			Auto		
	2015	Referentie 2040	Mobiliteits-plan	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan	2015	Referentie 2040	Mobiliteits-plan
West	29%	39%	40%	17%	18%	18%	54%	43%	42%
Noordwest	34%	43%	44%	19%	20%	20%	47%	37%	36%
Overvecht	29%	38%	37%	13%	14%	16%	58%	48%	47%
Noordoost	41%	53%	53%	16%	18%	19%	43%	29%	28%
Oost (excl USP/ Rijnsweerd)	39%	50%	51%	16%	18%	20%	45%	32%	29%
Zuid	35%	46%	45%	15%	17%	20%	50%	37%	35%
Zuidwest	30%	45%	49%	18%	20%	20%	52%	35%	31%
Leidsche Rijn	28%	35%	36%	11%	14%	17%	61%	51%	47%
Vleuten-De Meern	29%	31%	31%	10%	11%	12%	61%	58%	57%
USP/ Rijnsweerd	33%	40%	38%	29%	32%	39%	38%	28%	23%
Centrum (stations-gebied en binnenstad)	45%	51%	51%	33%	34%	35%	22%	15%	14%

Tabel 30 | *Vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen in, van en naar de wijken in Utrecht (etmaal)*

4.3 Effecten fiets: Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stationsgebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	451.000	774.000	776.000
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	381.000	655.000	666.000
Intern gebied ten oosten van de A2	279.000	472.000	480.000
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	14.000	40.000	39.000
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	75.000	126.000	125.000

Tabel 31 | *Aantal verplaatsingen per fiets (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	100	172	172
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	100	172	175
Intern gebied ten oosten van de A2	100	169	172
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	100	287	285
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	100	169	167

Tabel 32 | *Groei-index aantal verplaatsingen per fiets (2015 = 100) (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	32%	40%	41%
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	32%	39%	41%
Intern gebied ten oosten van de A2	51%	62%	64%
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	19%	33%	34%

Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	27%	38%	39%

Tabel 33 | *Aandeel verplaatsingen per fiets (etmaal)*

In de volgende tabel zijn voor enkele plekken in het fietsnetwerk de aantallen fietsers in twee richtingen samen per dag weergegeven.

Traject	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Binnenstadsas (Vredenburg)	29.000	36.000	36.000
Nobelstraat	16.000	21.000	19.000
Weg tot de Wetenschap	15.000	29.000	19.000
Kaatstraat (route om de noord)	11.000	28.000	32.000
Gansstraat (route om de zuid)	8.000	16.000	14.000
Weerdsingel-Oostzijde	6.000	10.000	9.000
Kanaalweg thv MWKZ-4	4.000	32.000	28.000
Kanaalweg thv A12	6.000	20.000	24.000
Vleutense brug	9.000	22.000	21.000
Leidseweg	10.000	27.000	25.000
Jutfaseweg	9.000	16.000	13.000
Berenkuil (Biltstraat t.h.v. Karel Doormanlaan)	17.000	24.000	23.000
Amsterdamsestraatweg (t.h.v. spoorviaduct)	16.000	29.000	29.000
Dafne Schippersbrug	0	13.000	12.000
Van Zijstweg	11.000	29.000	28.000
Nicolaas Beetstraattunnel	0	0	9.000
Wilhelminapark	8.000	17.000	10.000
Maarschalkerweerdpad (ten noorden van spoorlijn Arnhem)	7.000	9.000	26.000
Nieuwe fietsroute Mytylweg	0	0	10.000
Nieuwe brug Lage Weide – Zuilen	0	0	4.000
Fietstunnel Voorveldsepolder – Archimedeslaan	0	0	19.000

Tabel 34 | *Aantal fietsers op kenmerkende plekken in Utrecht per dag, 2 richtingen samen*

Het aantal doorgaande fietsers van oost naar west en vice versa door de binnenstad groeit door het mobiliteitsplan nauwelijks ten opzichte van 2015. Dat is vooral te zien door naar de doorsnede Wilhelminapark en Weg tot de Wetenschap te kijken. Daar zou de fietsersstroom verdubbelen t.o.v. 2015 maar door de inzet op routes om het centrum heen, blijft de groei beperkt. Op het Vredenburg zien we nog wel een stevige groei, maar dat zijn dan geen doorgaande fietsers, maar meer nieuwe fietsers met een bestemming in de binnenstad. Dit is ook te zien op de doorsnede Nobelstraat met een lichte groei t.o.v. 2015, maar veel minder dan in de referentiesituatie. Een deel van de doorgaande fietsstroom is dus verschoven naar andere routes. Op de doorsneden Kaatstraat (om de Noord) en Gansstraat (om de zuid) zien we deze fietsers terug, evenals op de Weerdsingel-oostzijde. Maar een deel van het fietsverkeer in 2040 is ook verschoven naar station Lunetten-Koningsweg, zo blijkt uit de forse toename op het Maarschalkerweerdpad (net ten noorden van de spoorlijn Utrecht – Arnhem). Overigens zal een flink deel van deze toename afgewikkeld worden op een nieuwe fietsverbinding vanaf station Koningsweg naar de doorgang van de Koningsweg onder de Waterlinieweg door en een nieuwe fietsverbinding via de Mytylweg naar het USP. De Laan van Maarschalkerweerd wordt daardoor niet veel drukker.

De routes naar Leidsche Rijn groeien fors t.o.v. 2015, maar het mobiliteitsplan leidt niet tot andere routekeuze. Het gebruik van de Vleutensebrug en de Dafne Schippersbrug blijft gelijk t,.o.v. de referentiesituatie (NB. In 2015 was de Dafne Schippersbrug nog niet geopend).
De nieuwe fietsverbindingen over het Merwedekanaal maken nieuwe oost-west fietsroutes mogelijk, die helpen om de Kanaalweg t.h.v. de Merwedekanaalzone (deelgebied 4) te ontlasten. Ze zorgen tegelijkertijd voor nog meer fietsverkeer vanuit Nieuwegein (zie Kanaalweg t.h.v. A12). Ook de Jutfaseweg wordt hierdoor ontlast, maar deze wordt alsnog wel veel drukker dan in 2015. De Van Zijstweg wordt nauwelijks ontlast, maar dat komt deels doordat daar ook een nieuwe fietsstroom naar de Nicolaasbeetsstraattunnel ontstaat.

Q&A Groei fiets

Q1: Waarom groeit de fiets niet zo hard ondanks de schaalsprong fiets?

A1: De fiets groeit wel degelijk hard, meer nog dan het OV. Echter, deze groei vindt al grotendeels plaats in de referentiesituatie. Dat komt omdat in de referentiesituatie er al een groot pakket aan fietsmaatregelen zit. Deze zaten namelijk al in het vorige mobiliteitsplan uit 2016. Denk aan alle maatregelen uit de tunnel- en bruggenstudie, maar ook veel verbeteringen het regionale fietsnetwerk. Ook de aanname dat de elektrische fiets tot meer fietsgebruik leidt (sneller), zit al in de referentiesituatie.

Q2: Waarom groeit de fiets niet zo hard als het OV ten gevolge van de maatregelen van het mobiliteitsplan?

A2: De maatregelen voor de fiets hebben vooral al doel om te spreiden in het netwerk. Daarmee kan de grote groei van de fiets die we in de referentiesituatie zien opgevangen worden. Het fietsnetwerk is al zodanig goed, dat er maar beperkt reistijdwinst te behalen is. Tegelijkertijd vindt door de schaalsprong OV een forse kwaliteitsverbetering in het OV plaats die relatief veel groter is dan bij de fiets. Dat leidt tot een grotere rol voor OV met name op regionale afstanden. Dit gaat deels ten koste van de fiets (maar trekt vooral voormalige autogebruikers).

Q3: Wordt het fietsgebruik in het verkeersmodel wel goed berekend?

A3: Het verkeersmodel rekent vooral met kosten (voor de fiets nihil) en reistijd. Reizigers kiezen echter vaak voor de fiets vanwege andere argumenten, bijvoorbeeld gezondheid,

klimaat en beleving. Hier houdt het verkeersmodel geen rekening mee. Daarmee vindt naar verwachting een onderschatting van het fietsgebruik plaats.

4.4 Effecten OV Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	277.000	411.000	423.000
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	256.000	386.000	420.000
Intern gebied ten oosten van de A2	75.000	114.000	116.000
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	12.000	20.000	24.000
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	40.000	58.000	65.000

Tabel 35 | *Aantal verplaatsingen per OV (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	100	148	153
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	100	151	164
Intern gebied ten oosten van de A2	100	151	154
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	100	176	205
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	100	144	163

Tabel 36 | *Groei-index aantal verplaatsingen per OV (2015 = 100) (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	20%	21%	22%
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	21%	23%	26%
Intern gebied ten oosten van de A2	14%	15%	15%
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	16%	17%	20%
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	15%	17%	20%

Tabel 37 | *Aandeel verplaatsingen per OV (etmaal)*

In de volgende tabel zijn voor enkele plekken in het OV-netwerk de aantallen OV-reizigers in twee richtingen samen per dag weergegeven.

Traject/variant	2015	Referentie 2040	Alternatieven op orde	Vertramming	Geen IC haltering	Mobiliteits-Plan
Spaken						
Uithoflijn (net voorbij station Vaartsche Rijn)	n.v.t.	43.000	18.000	19.000	26.000	18.000
Prins Clausbrug	8.000	25.000	32.000	27.000	33.000	33.000
De Meern brug	8.000	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Europalaan-Zuid (bus + tram)	22.000	29.000	22.000	22.000	25.000	23.000
Vleutense brug	11.000	7.000	22.000	24.000	25.000	21.000
Oudenoord (Monicabrug)	16.000	15.000	20.000	18.000	20.000	21.000
Binnenstadsas (Nobelstraat)	29.000	22.000	8.000	7.000	9.000	8.000
Heidelberglaan (USP)	15.000	48.000	56.000	59.000	56.000	58.000
Dichtersbaan	n.v.t.	6.000	7.000	6.000	10.000	7.000
Delen van het Wiel						
Cartesiusweg (noordwest)	1.000	1.000	2.000	3.000	2.000	2.000
Stadsbaan-zuid (west)	1.000	2.000	7.000	8.000	7.000	8.000
Amsterdam-Rijnkanaal (Zuidwest)	0	0	10.000	12.000	10.000	11.000

Laagraven (Zuid)	0	0	19.000	24.000	18.000	18.000
Maarschalkerweerd-zuid (oost)	0	0	27.000	30.000	22.000	27.000
Tuindorp (Noordoost)	2.000	3.000	11.000	13.000	12.000	12.000
Van Zijstweg						
Bus/trambaan USP – Zeist	0	0				

Tabel 38 | *Aantal OV-reizigers op kenmerkende doorsneden in het OV-netwerk (etmaal, 2 richtingen samen)*

Op diverse doorsneden groeit het OV-gebruik tussen 2015 en de referentie 2040. De grootste groei zit op de Uithoflijn (43.000 reizigers ten opzichte van 20.000 reizigers voor lijn 12 in 2019). Dit is te veel voor de uithoflijn. Door het Wiel met Spaken neemt het gebruik van de Uithoflijn weer af tot 18-19.000 reizigers. Dat past bij de geplande capaciteit. De tweede doorsnede met een grote groei is de Prins Clausburg. Hier reden in 2015 al een aantal buslijnen, maar na realisatie van de HOV-infrastructuur tussen Papendorp en Utrecht Centraal via de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan neemt het gebruik fors toe, vooral door een verschuiving in de route van lijnen die voorheen over de Meernbrug reden. In de variant vertramming zijn de meeste bussen vervangen door een tramlijn en rijden meer bussen via het Wiel. Op de Van Zijstweg komen de drukke routes van de Prins Clausbrug en de Europalaan-zuid samen. Het aantal reizigers op de Heidelberglaan in het USP is in de referentie als erg groot, maar neemt verder toe door de nieuwe verbindingen via het Wiel en de snellere busroute naar Zeist langs de A28.
Delen van het Wiel waar in 2015 en de referentie geen OV-verbindingen zijn, blijken erg nuttig. Zowel de delen tussen Papendorp en Westraven (zuidwest), tussen Westraven en Lunetten/Koningsweg (zuid) als tussen Lunetten/Koningsweg en USP trekken grote aantallen reizigers. Ter vergelijking: 10.000 reizigers per etmaal is een heel drukke buscorridor. Boven de 25.000 reizigers per dag is dit echt niet meer met busvervoer met voldoende doorstroming en beperkte hinder voor de omgeving af te wikkelen. Vanaf 15-20.000 reizigers per dag wordt vertramming interessant.

Vertramming leidt niet tot heel ander OV-gebruik in de berekeningen. Er zijn hierdoor weinig route veranderingen (reistijden blijven ongeveer hetzelfde bij hoogwaardige bus of tram. De grotere aantrekkelijkheid van de tram is niet meegenomen in het verkeersmodel, terwijl er wel voor een aantal reizigers een extra weerstand ontstaat omdat ze moeten overstappen van een regionale bus naar de tram in de variant vertramming, terwijl in de andere varianten de bus vaak rechtstreeks naar Utrecht Centraal rijdt. De meerwaarde van de tram is vooral te zien op het zuidelijke en oostelijke deel van het Wiel (Maarschalkerweerd-zuid en Laagraven) omdat hier een directe tram tussen Nieuwegein – Lunetten/Koningsweg - USP – Zeist is gecreëerd.
Voor de delen van het Wiel aan de noordwest-, noord- en westzijde van de stad is vertramming op basis van aantallen reizigers niet logisch.

Het concept Wiel met Spaken gaat ervanuit dat zoveel mogelijk OV-reizigers niet via Utrecht Centraal hoeven te reizen door creëren van reismogelijkheden via het Wiel in combinatie met het halteren van Intercity's op drie voorstadstations Leidsche Rijn Centrum (deel Intercity's uit Leiden, Den Haag en Rotterdam), Overvecht (deel Intercity's uit Hilversum en Amersfoort) en Lunetten/Koningsweg (deel Intercity's uit Arnhem, Den Bosch, Amsterdam en Schiphol).

Maar het kunnen halteren van Intercity op deze 3 stations is complex en onzeker. Daarom is in een gevoeligheidsanalyse ook de situatie doorgerekend zonder het halteren van Intercity's, maar wel met het Wiel. De effecten hiervan op het treingebruik staat in de tabel hieronder. De effecten op het bus- en tramgebruik staat in de tabel hiervoor. In het algemeen worden de verbindingen naar Utrecht Centraal (de spaken) weer drukker indien er geen Intercity's op de 3 voorstadstations halteren.

	2015	Referentie 2040	Met IC-stops Overvecht, LRC en Lun/Kw	Zonder IC-stops Overvecht, LRC en Lun/Kw
In/uitstappers alle stations in gemeente Utrecht	195.000	345.000	350.000	315.000
Idem groei-index (2015 = 100)		177	180	162
In/uitstappers Utrecht CS	163.000	239.000	209.000	222.000
Idem groei-index (2015 = 100)		147	128	136
In/uitstappers Lunetten-Koningsweg	3.000	12.000	70.000	31.000
In/uitstappers Leidsche Rijn Centrum	1.000	25.000	11.000	5.000
In/uitstappers Overvecht	9.000	19.000	17.000	14.000
In/uitstappers 3 voorstadstations	13.000	56.000	97.000	49.000
Idem groei-index (2015 = 100)		430	746	378
Totaal OV-reizigers in/v/n Utrecht	256.000	386.000	413.000	410.000
Idem groei-index (2015 = 100)		151	161	160
Aandeel 3 voorstadstations (in/uitstappers trein)	12%	22%	33%	22%
Aandeel OV-reizen via Utrecht CS	64%	62%	51%	54%

Tabel 39 | *In- en uitstappers stations gemeente Utrecht (etmaal)*

De laatste 2 kolommen geven het verschil tussen wel of geen Intercity-haltering op de drie voorstadstations. Er is nauwelijks verschil in het OV gebruik van en naar Utrecht. Maar

zonder IC-haltering reizen 35.000 minder mensen per dag met de trein in, van en naar Utrecht, zelfs 48.000 minder in- en uitstappers via de 3 voorstadstations. Waar Utrecht Centraal in de situatie met IC-haltering met 30.000 in- en uitstappers wordt ontlast, betreft de ontlasting in de situatie zonder IC-haltering slechts 17.000 (dus ongeveer de helft). Het aandeel OV-reizen dat via Utrecht Centraal gaat daalt van 62% in de referentiesituatie 2040 naar 51-54% in de situatie met Wiel met Spaken (wel respectievelijk zonder IC-haltering op de 3 voorstadstations).
De stations Overvecht en Leidsche Rijn Centrum hebben overigens in de situatie met Wiel met Spaken minder in- en uitstappers dan in de referentiesituatie. Dat komt vooral doordat korte ritten tussen deze 2 stations en Utrecht Centraal niet meer per trein, maar via bus, tram of fiets gaan.

4.5 Effecten auto

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	687.000	761.000	709.000
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	561.000	618.000	541.000
Intern gebied ten oosten van de A2	198.000	175.000	156.000
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	49.000	58.000	54.000
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	157.000	147.000	132.000

Tabel 40 | *Aantal verplaatsingen per auto (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	100	111	103
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	100	110	96
Intern gebied ten oosten van de A2	100	88	79
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	100	120	111
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	100	94	84

Tabel 41 | *Groei-index aantal verplaatsingen per auto (2015 = 100) (etmaal)*

Relatie	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
In, van en naar gemeente Utrecht	49%	39%	37%
In, van en naar gebied ten oosten van de A2	47%	37%	33%
Intern gebied ten oosten van de A2	36%	23%	21%
Tussen gebieden ten oosten en westen van de A2	66%	49%	46%
Tussen gebied ten oosten van de A2 en omliggende gemeenten	58%	44%	41%

Tabel 42 | *Aandeel verplaatsingen per auto (etmaal)*

Traject	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Europalaan-Zuid	27.000	27.000	25.000
Papendorpseweg t.h.v. Unit4	13.000	19.000	22.000
't Goylaan (brug Vaartse Rijn)	15.000	14.000	10.000
Constant Erzijstraat	12.000	12.000	14.000
De Meernbrug	45.000	52.000	50.000
Pijperlaan (Oog en Al)	19.000	27.000	28.000
Vleutense brug	20.000	28.000	25.000
Stadsbaantunnel	13.000	14.000	14.000
Cartesiusweg	25.000	32.000	32.000
Zuilense ring (brug ARK)	56.000	72.000	73.000
Westplein	19.000	16.000	12.000
Amsterdamsestraatweg (spoorviaduct)	10.000	8.000	4.000
Weerdsingel OZ	10.000	11.000	9.000
Carharijnesingel (Poortgebouw)	12.000	10.000	1.000
Blauwkapelseweg	10.000	8.000	8.000
Kardinaal de Jongweg (spoorwegovergang)	31.000	31.000	24.000
NRU net voor A27	50.000	82.000	85.000
Universiteitsweg	22.000	27.000	18.000
Weg tot de Wetenschap	6.000	8.000	2.000
Waterlinieweg (spoorviaduct)	41.000	43.000	41.000
Ledig Erf (brug)	7.000	7.000	0

Albatrosstraat (spoorviaduct)	12.000	13.000	13.000

Tabel 43 | *Aantal auto's op kenmerkende doorsneden van het stedelijk autonetwerk (etmaal, 2 richtingen samen)*

Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de De Meernburg en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum (Westplein, Weerdsingel, Blauwkapelseweg) worden rustiger ten opzichte van 2015, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. Dit leidt niet of nauwelijks tot extra drukte op de westelijke stadsboulevard (Cartesiusweg en Pijperlaan). De Europalaan-zuid wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (Papendorpseweg). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder. De overige wegen in het Utrecht Science Park (Universiteitsweg, Weg tot de Wetenschap) worden veel rustiger. Door het autovrije Ledig Erf neemt de totale autostroom langs de zuidzijde van het centrum af, behalve het verkeer door de Albatrosstraat, want dat is daar de enige doorgang van oost naar west. Door het doseren op de Albatrosstraat neemt de drukte daar niet of nauwelijks toe t.o.v. 2015.
De kardinaal de Jongweg wordt rustiger. Een deel van dit verkeer verschuift naar de NRU.

	2015	**Referentie 2040**	**Mobiliteitsplan**
Etmaal	100	139	136
Ochtendspits	100	130	118
Avondspits	100	129	119

Tabel 44 | *Relatieve groei aantal personenauto's op de Ring Utrecht*

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei van het autoverkeer op de Ring Utrecht 3 procentpunt minder groot dan zonder maatregelen. Dit komt omdat het autoverkeer van en naar de gemeente Utrecht niet meer groeit. De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. In de spitsen is de reductie van de groei groter, namelijk zo'n 10-12 procentpunten. Het effect in de spits is veel groter, omdat de maatregelen van het mobiliteitsplan voornamelijk woon-werkverkeer beïnvloeden.

	2015	**Referentie 2040**	**Mobiliteitsplan**
Van/naar gemeente Utrecht	310.000	400.000	350.000
Van/naar stad Utrecht (ten oosten van A2)	*250.000*	*310.000*	*260.000*
Van/naar regio U10*	270.000	370.000	310.000
Doorgaand (zonder relatie met regio U10*)	340.000	390.000	400.000

Totaal	**1.160.000**	**1.470.000**	**1.320.000**

Tabel 45 | *(excl. Woerden, Leerdam en Zederik, dus alleen deel Vianen van gemeente Vijfheerenlanden) *Aantal voertuigkilometers gemeentelijk, regionaal en doorgaand verkeer op het hoofdwegennet in de ochtendspits*

	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Van/naar gemeente Utrecht	34%	35%	33%
Waarvan van/naar stad Utrecht (ten oosten van A2)	*27%*	*26%*	*25%*
Van/naar regio U10*	29%	32%	29%
Doorgaand (zonder relatie met regio U10*)	37%	34%	38%

Tabel 46 | *(excl. Woerden, Leerdam en Zederik, dus alleen deel Vianen van gemeente Vijfheerenlanden) *Aandelen gemeentelijk, regionaal en doorgaand verkeer in voertuigkilometers op het hoofdwegennet*

De hoeveelheid voertuigkilometers van en naar Utrecht neemt met het mobiliteitsplan minder sterk toe dan in de referentie 2040 (t.o.v. 2015). Omdat het aantal verplaatsingen van en naar de stad (ten oosten van de A2) licht afneemt, is de conclusie dat het verkeer van en naar de stad langer over het hoofdwegennet rijdt. Het aandeel van het gemeentelijke verkeer neemt af. Het aandeel doorgaand verkeer neemt toe.

Nemen hierdoor dan ook de files af? Dat is moeilijk te zeggen. De drukte op de weg (voertuigkilometers in de ochtendspits) neemt met het mobiliteitsplan minder toe dan in de referentie 2040, maar er is nog steeds een toename t.o.v. 2015. Echter, de capaciteit van het hoofdwegennet neemt ook toe met de verbreding van de A27 en A12.Om hierover een onderbouwde uitspraak te kunnen doen, is eigenlijk een modelberekening met een dynamisch verkeersmodel nodig.

	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Binnen de Ring Utrecht (in de stad)	1.800.000	2.100.000	1.900.000
In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern	600.000	800.000	700.000
Totaal op stedelijk wegennet gemeente Utrecht	2.400.000	2.800.000	2.600.000
Op het snelwegennet (grondgebied gemeente Utrecht)	5.400.000	7.400.000	7.200.000
Totaal	7.800.000	10.300.000	9.900.000

Tabel 47 | *Hoeveelheid voertuigkilometers wegverkeer (personenauto en vrachtverkeer) op (delen) wegennet gemeente Utrecht (etmaal) in personenauto-equivalenten (vrachtwagen telt zwaarder mee dan een personenauto)*

	2015	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Binnen de Ring Utrecht (in de stad)	100	116	104
In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern	100	132	126
Totaal op stedelijk wegennet gemeente Utrecht	100	120	109
Op het snelwegennet (grondgebied gemeente Utrecht)	100	138	135
Totaal	100	132	127

Tabel 48 | *Groei-index voertuigkilometers wegverkeer (personenauto en vrachtverkeer) op (delen) wegennet gemeente Utrecht (etmaal)*

Daar waar de groei-index van het aantal personenauto's in het gebied ten oosten van de A2 ongeveer 96 was, is de groei-index van het aantal voertuigkilometers groter, namelijk 104. Dat betekent dat er weliswaar minder autoverkeer rijdt in de stad in 2040, maar dat dit verkeer wel gemiddeld een iets langere afstand aflegt. Dat betekent dat vooral korte ritten zijn vervangen door andere vervoerwijzen. Tevens is door de maatregelen sprake van een klein beetje omrijden (niet veel langzamer, maar wel een langere route voor een klein deel van het verkeer).

4.6 Effecten multimodale reis

In het verkeersmodel is speciaal voor de berekeningen van het mobiliteitsplan een nieuwe vervoerwijze gemodelleerd: de multimodale reis. Dan gaat het vooral om combinatie-reizen auto – OV, auto – fiets en auto – lopen. Deze combinatiereizen kennen een overstap op een set van locaties voor parkeren op afstand, transferia aan de rand van de stad en P+R in de regio. In het mobiliteitsplan is niet aangegeven welke locaties concreet worden voorgesteld, maar voor de berekeningen zijn we uitgegaan van de bij de uitgangspunten beschreven set. Omdat het mobiliteitsplan niets zegt over de haalbaarheid of wenselijkheid van de afzonderlijke locaties, presenteren we ook geen resultaten per locatie, maar alleen het totaal aan gebruik van P+R.
In de 2015 situatie is geen multimodale reis gemodelleerd. We hebben alleen de resultaten voor de 2040-situaties.
In de referentiesituatie zitten alleen P+R-locaties die in 2021 al bestaan (USP, Westraven, Papendorp, Leidsche Rijn Centrum) en het huidige OV-netwerk. In de situatie van het Mobiliteitsplan is een netwerk van P+R-locaties in de regio toegevoegd, met een daarop aansluitend OV-netwerk dat gebruikt maakt van het Wiel met Spaken. Bij de berekeningen is uitgegaan van een gemiddelde autobezetting van 1,1, omdat de meeste ritten woon-werkverkeer betreffen.

	Referentie 2040	Mobiliteitsplan
Autoverkeer v/n P+R vanuit regio	44.000	40.000
OV v/n P+R	21.000	37.000
Fiets v/n P+R	11.000	4.000
Lopen v/n P+R	17.000	4.000
Aantal benodigde parkeerplaatsen	18.000	17.000
P+R-gebruik in verhouding tot totale autoverkeer v/n Utrecht	6%	5%

Tabel 49 | *Overzicht P+R-gebruik in 2040 (etmaal)*

De referentiesituatie kent ene iets hoger P+R-gebruik dan de situatie met alle maatregelen van het mobiliteitsplan. Dit lijkt vreemd, want in de referentiesituatie zit geen regionaal P+R-netwerk. De verklaring is dat het P+R-gebruik vooral afhangt van de kwaliteit van fiets- en OV-netwerk. In de situatie van het Mobiliteitsplan worden fiets en OV meer gebruikt, is er dus minder autoverkeer en dus ook een kleinere behoefte om van P+R gebruik te maken.
Het P+R-gebruik zelf is echter heel verschillend. In de referentiesituatie maken 22.000 auto's (helft van 44.000 verplaatsingen in en uit de P+R) gebruik van slechts 4 locaties die daarvoor dan fors uitgebreid moeten worden, gemiddeld meer dan 10.000 parkeerplaatsen per locatie. In de situatie van het mobiliteitsplan verdelen de 20.000 auto's zich over meer dan 20 locaties, dus gemiddeld minder 1000 parkeerplaatsen per locatie.
Dat veel meer gebruik wordt gemaakt van locaties in de regio is ook te zien in het relatief grotere gebruik van OV om verder naar de bestemming te reizen (en vice versa). De P+R-locaties in de regio liggen niet op een logische fietsafstand van de bestemmingen. In de referentiesituatie zullen logischerwijs meer P+R-gebruikers van de fiets gebruik maken of gaan lopen.
Dit betekent ook dat in de referentiesituatie deze auto's nog wél de Ring Utrecht belasten, in de situatie met het mobiliteitsplan juist niet. Het P+R-gebruik betreft zo'n 5 à 6% van het totale autoverkeer van en naar Utrecht.

5 Effecten per stap

Hierboven zijn de totaaleffecten van het totaal aan 5 stappen van het mobiliteitsplan weergegeven en toegelicht. In onderstaande paragrafen worden de effecten per stap weergegeven. Er heeft geen gedetailleerde analyse per modaliteit met effecten op netwerken etc. plaatsgevonden per stap.

De effecten per stap zijn cumulatief, oftewel de effecten van een stap t.o.v. de vorige stap. Daarmee zijn de effecten optelbaar tot een totaaleffect. Er heeft geen analyse plaatsgevonden wat b.v. het effecten van stap 3 is indien de maatregelen uit stap 1 en 2 niet zijn meegenomen. Zo zouden de absolute aantallen reizigers in stap 3 voor alle modaliteiten hoger liggen als geen rekening wordt gehouden met meer thuiswerken (zit in stap 2). De relatieve effecten per stap zijn wel indicatief voor de losse effecten van de maatregelen in die stap.

De effecten per stap hebben betrekking op het deel van Utrecht dat ten oosten van de A2 ligt. De effecten per stap voor Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn of de gehele gemeente zijn niet geanalyseerd.

5.1 Stap 1

Voor stap 1 ten opzichte van het basisjaar 2015 en de referentiesituatie 2040 gelden de volgende effecten:

	Fiets	OV	Auto
2015	380.000	255.000	560.000
Referentie 2040	655.000	385.000	620.000
Stap 1: slim bestemmen	**670.000**	**395.000**	**590.000**

Tabel 50 | *Absolute aantallen verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Door een slim ruimtelijke ordening, namelijk bouwen bij OV-knooppunten en wonen, werken en voorzieningen dicht bij elkaar in multifunctionele wijken bouwen, vindt er een verschuiving van vervoerstromen plaats van auto naar OV en fiets. Netto is er zelfs een kleine afname van mobiliteit ten opzichte van de referentie.

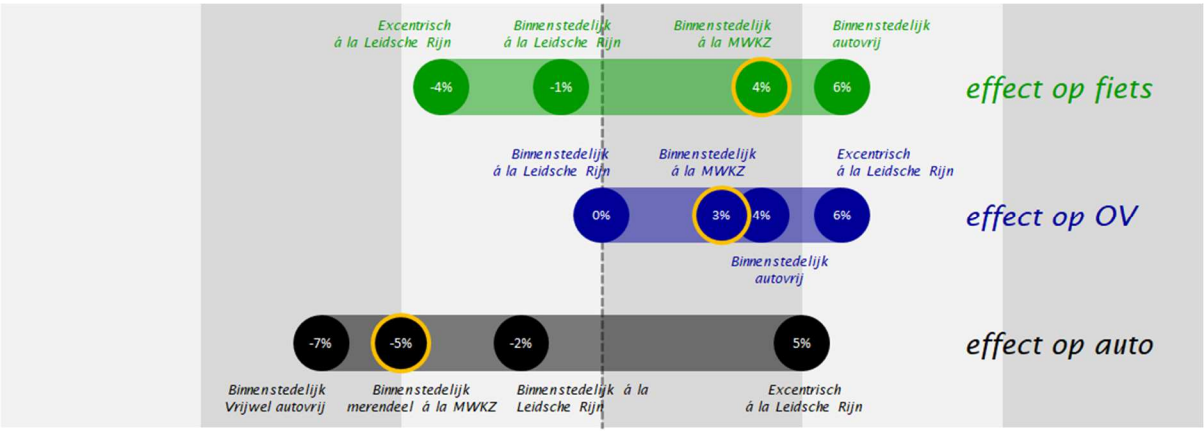
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
stap 1: slim bestemmen	**176**	**154**	**105**

Tabel 51 | *Groei-index verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal, 2015 = 100)*

	Fiets	OV	Auto
stap 1: slim bestemmen	**4**	**3**	**-5**

Tabel 52 | *Verschil in groei-indexpunten voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Deze getallen corresponderen met de geel-gerande bollen in onderstaande figuur.



De andere cijfers in deze figuur betreffen expert-judgement en zijn niet met het verkeersmodel berekend.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	40%	23%	37%
Stap 1: slim bestemmen	**40%**	**24%**	**36%**

Tabel 53 | *Modal split verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

De verschuiving van auto naar fiets en OV is ook in de modal split terug te zien. Bij fiets is de toename van het aandeel echter afgerond niet te zien.

5.2 Stap 2

Voor stap 2 ten opzichte van stap 1 gelden de volgende effecten:

	Fiets	OV	Auto
2015	380.000	255.000	560.000
Referentie 2040	655.000	385.000	620.000
Stap 1: slim bestemmen	670.000	395.000	590.000
Stap 2: anders reizen	**655.000**	**375.000**	**580.000**

Tabel 54 | *Absolute aantallen verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

In stap 2 neemt de mobiliteit bij alle vervoerwijzen af door meer thuiswerken. Het effect van meer buiten de spits reizen komt niet tot uiting in deze etmaalcijfers. Zie hiervoor de tabel met voertuigkilometers (na stap 5) waarin wel de spitsen apart zijn aangegeven. De auto neemt relatief minder af omdat de ruimte die in de spits op het wegennet ontstaat, leidt tot een kleine verschuiving van fiets en OV naar de auto.

	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
Stap 1: slim bestemmen	176	154	105
Stap 2: anders reizen	**172**	**147**	**103**

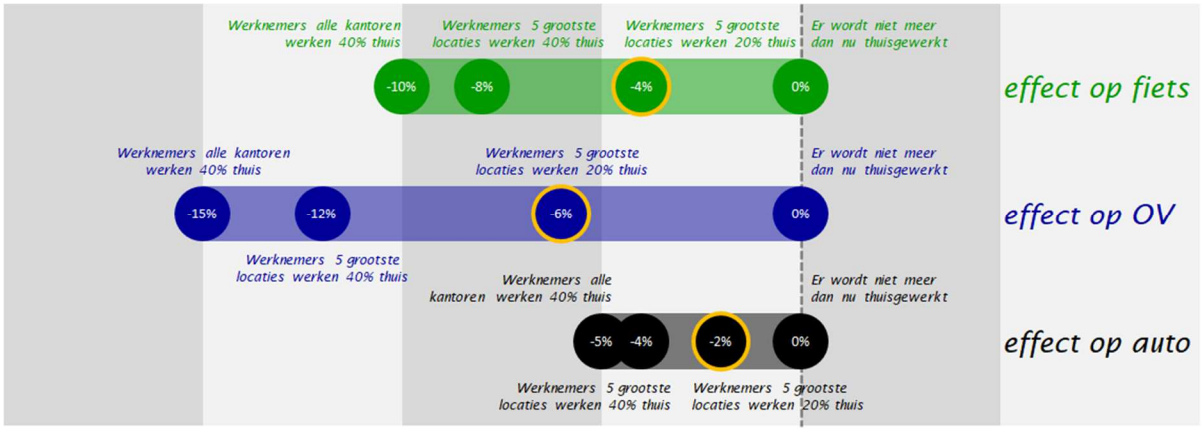
Tabel 55 | *Groei-index verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal, 2015 = 100)*

De afname bij alle vervoerswijzen is ook in de groei-indices te zien.

	Fiets	OV	Auto
stap 1: slim bestemmen	4	3	-5
stap 2: anders reizen	**-4**	**-6**	**-2**

Tabel 56 | *Verschil in groei-indexpunten voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Deze getallen corresponderen met de geel-gerande bollen in onderstaande figuur.



De andere cijfers in deze figuur betreffen expert-judgement en zijn niet met het verkeersmodel berekend.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	40%	23%	37%
Stap 1: slim bestemmen	40%	24%	36%
Stap 2: anders reizen	**41%**	**23%**	**36%**

Tabel 57 | *Modal split verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Omdat de afname vooral op woon-werkverkeer zit, is de afname bij OV iets groter dan bij de fiets en ook groter dan bij de auto. Daarom is er een kleine verschuiving in modal split tussen OV en fiets.

5.3 Stap 3

Voor stap 3 ten opzichte van stap 2 gelden de volgende effecten:

	Fiets	OV	Auto
2015	380.000	255.000	560.000
Referentie 2040	655.000	385.000	620.000
Stap 1: slim bestemmen	670.000	395.000	590.000
Stap 2: anders reizen	655.000	375.000	580.000
Stap 3: netwerken op orde	**650.000**	**415.000**	**565.000**

Tabel 58 | *Absolute aantallen verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

De grote kwaliteitsverbetering in het OV en fietsnetwerk, gecombineerd met meer P+R, leidt tot een forse groei van het OV-gebruik. Er zit ook een groei op het fietsnetwerk, maar er is tegelijkertijd een verschuiving van fiets naar OV op die corridors waar OV sterk wordt verbeterd. Het OV groeit ook flink doordat de meeste gebruikers van de P+R in de regio verder met OV naar hun bestemming reizen. Het autogebruik neemt verder af door de verbeteringen bij fiets en OV en door P+R. Autoverkeer vanuit de regio naar de P+R-locaties zit niet in deze getallen (ze rijden immers niet meer van en naar (Utrecht).

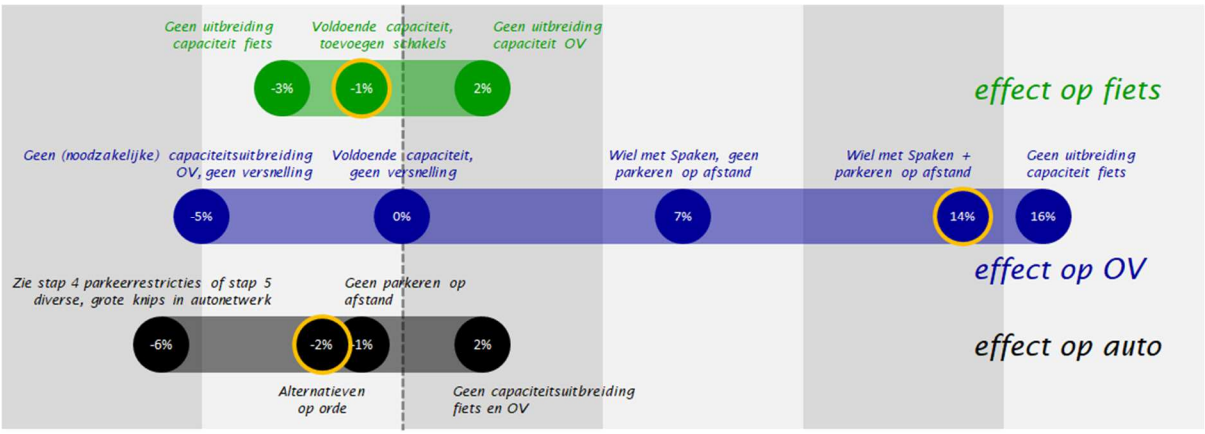
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
Stap 1: slim bestemmen	176	154	105
Stap 2: anders reizen	172	147	103
Stap 3: netwerken op orde	**171**	**161**	**101**

Tabel 59 | *Groei-index verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal, 2015 = 100)*

	Fiets	OV	Auto
Stap 1: slim bestemmen	4	3	-5
Stap 2: anders reizen	-4	-6	-2
Stap 3: netwerken op orde	**-1**	**14**	**-2**

Tabel 60 | *Verschil in groei-indexpunten voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Deze getallen corresponderen met de geel-gerande bollen in onderstaande figuur.



De andere cijfers in deze figuur betreffen expert-judgement en zijn niet met het verkeersmodel berekend.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	39%	23%	37%
Stap 1: slim bestemmen	41%	24%	36%
Stap 2: anders reizen	41%	23%	36%
Stap 3: netwerken op orde	**40%**	**25%**	**35%**

Tabel 61 | *Modal split verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

In lijn met de grote groei van het OV neemt ook het aandeel OV toe, ten koste van auto en een beetje van fiets.

5.4 Stap 4

Voor stap 4 ten opzichte van stap 3 gelden de volgende effecten:

	Fiets	OV	Auto
2015	380.000	255.000	560.000
Referentie 2040	655.000	385.000	620.000
Stap 1: slim bestemmen	670.000	395.000	590.000
Stap 2: anders reizen	655.000	375.000	580.000
Stap 3: netwerken op orde	650.000	415.000	565.000
Stap 4: slim parkeren	**665.000**	**420.000**	**540.000**

Tabel 62 | *Absolute aantallen verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Het verminderen, begrenzen of beperkt uitbreiden van parkeermogelijkheden in verschillende specifieke delen van de stad (binnenstad/centrum en grotere werkgebieden bij OV-knooppunten) leidt tot een verdere modal split naar fiets en OV. Dit effect is relatief sterk omdat in stap 3 deze alternatieven sterk zijn verbeterd.

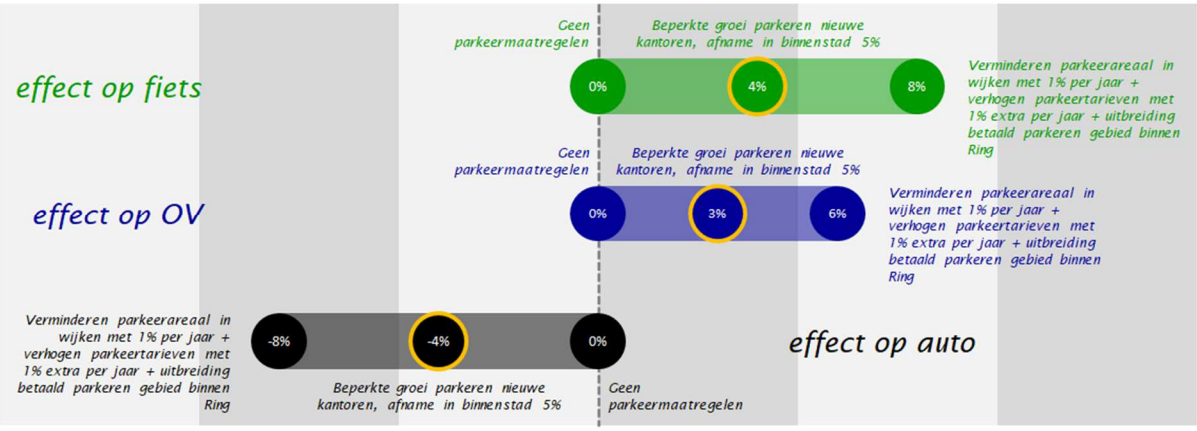
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
Stap 1: slim bestemmen	176	154	105
Stap 2: anders reizen	172	147	103
Stap 3: netwerken op orde	171	161	101
Stap 4: slim parkeren	**175**	**164**	**96**

Tabel 63 | *Groei-index verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal, 2015 = 100)*

	Fiets	OV	Auto
Stap 1: slim bestemmen	4	3	-5
Stap 2: anders reizen	-4	-6	-2
Stap 3: netwerken op orde	-1	14	-2
Stap 4: slim parkeren	**4**	**3**	**-4**

Tabel 64 | *Verschil in groei-indexpunten voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Deze getallen corresponderen met de geel-gerande bollen in onderstaande figuur.



De andere cijfers in deze figuur betreffen expert-judgement en zijn niet met het verkeersmodel berekend.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	39%	23%	37%
Stap 1: slim bestemmen	41%	24%	36%
Stap 2: anders reizen	41%	23%	36%
Stap 3: netwerken op orde	40%	25%	35%
Stap 4: slim parkeren	**41%**	**26%**	**33%**

Tabel 65 | *Modal split verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Het aandeel auto neemt af. Tegelijkertijd nemen de aandeel van fiets en OV evenredig toe.

5.5 Stap 5

Voor stap 5 ten opzichte van stap 4 gelden de volgende effecten:

	Fiets	OV	Auto
2015	380.000	255.000	560.000
Referentie 2040	655.000	385.000	620.000
Stap 1: slim bestemmen	670.000	395.000	590.000
Stap 2: anders reizen	655.000	375.000	580.000
Stap 3: netwerken op orde	650.000	415.000	565.000
Stap 4: slim parkeren	665.000	420.000	540.000
Stap 5: slim sturen	**665.000**	**420.000**	**540.000**

Tabel 66 | *Absolute aantallen verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

De maatregelen in deze stap leiden niet tot een substantiële aanpassing van het gebruik per vervoerwijze.

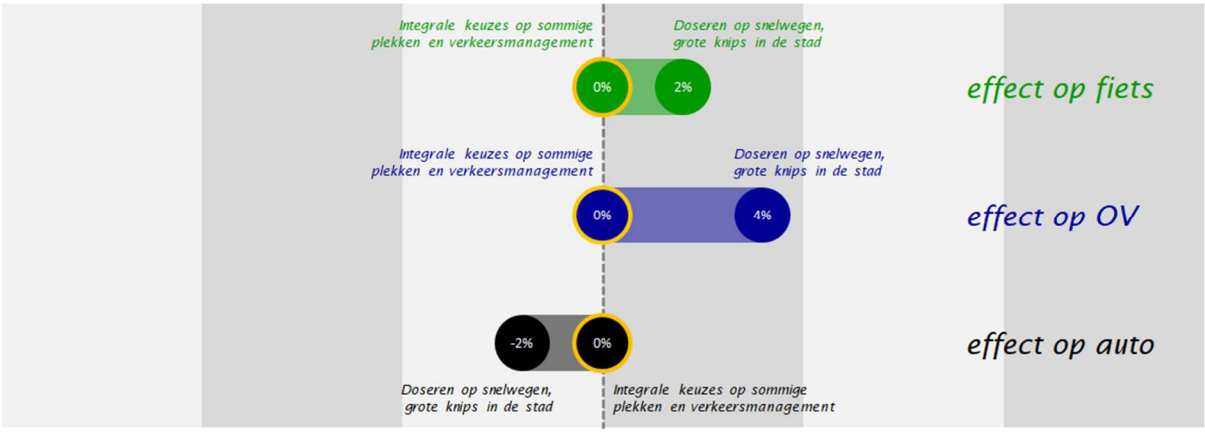
	Fiets	OV	Auto
2015	100	100	100
Referentie 2040	172	151	110
Stap 1: slim bestemmen	176	154	105
Stap 2: anders reizen	172	147	103
Stap 3: netwerken op orde	171	161	101
Stap 4: slim parkeren	175	164	96
Stap 5: slim sturen	**175**	**164**	**96**

Tabel 67 | *Groei-index verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal, 2015 = 100)*

	Fiets	OV	Auto
Stap 1: slim bestemmen	4	3	-5
Stap 2: anders reizen	-4	-6	-2
Stap 3: netwerken op orde	-1	14	-2
Stap 4: slim parkeren	4	3	-4
Stap 5: slim sturen	**0**	**0**	**0**

Tabel 68 | *Verschil in groei-indexpunten voor verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

Deze getallen corresponderen met de geel-gerande bollen in onderstaande figuur.



De andere cijfers in deze figuur betreffen expert-judgement en zijn niet met het verkeersmodel berekend.

	Fiets	OV	Auto
2015	32%	21%	47%
Referentie 2040	39%	23%	37%
Stap 1: slim bestemmen	41%	24%	36%
Stap 2: anders reizen	41%	23%	36%
Stap 3: netwerken op orde	40%	25%	35%
Stap 4: slim parkeren	41%	26%	33%
Stap 5: slim sturen	**41%**	**26%**	**33%**

Tabel 69 | *Modal split verplaatsingen in, van en naar Utrecht (deel ten oosten van A2, etmaal)*

De modal split blijft eveneens gelijk.

5.6 Effecten in de spitsen

Bovenstaande cijfers betreffen de effecten over een heel etmaal. In de volgende tabellen is samengevat hoe de effecten per stap in de spitsen zijn.

	Fiets		OV		Auto	
	Ochtend spits	Avond spits	Ochtend spits	Avond spits	Ochtend spits	Avond spits
2015	59.800	237.400	56.600	54.600	85.300	99.200
Referentie 2040	98.500	122.500	85.500	83.700	93.800	105.200
Stap 1	99.800	124.700	87.300	85.800	90.100	101.400
Stap 2	85.400	112.100	65.400	69.400	81.500	93.100
Stap 3	85.100	111.600	72.000	76.800	79.200	89.900
Stap 4	86.500	113.300	72.900	77.600	76.300	87.000
Stap 5	86.500	113.300	72.900	77.600	76.300	87.000

Tabel 70 | *Tabel verplaatsingen in, van en naar Utrecht (ten oosten van A2) in de ochtend- en avondspits (7-9 u resp. 16-18 u)*

	Fiets		OV		Auto	
	Ochtend spits	Avond spits	Ochtend spits	Avond spits	Ochtend spits	Avond spits
2015	100	100	100	100	100	100
Referentie 2040	165	52	151	153	110	106
Stap 1	167	53	154	157	106	102
Stap 2	143	47	116	127	96	94
Stap 3	142	47	127	141	93	91
Stap 4	145	48	129	142	89	88
Stap 5	145	48	129	142	89	88

Tabel 71 | *Tabel indexcijfers verplaatsingen in, van en naar Utrecht (ten oosten van A2) in de ochtend- en avondspits (7-9 u resp. 16-18 u)*

Met name stap 2 heeft in de spitsen een veel groter effect dan voor ene heel etmaal. Dat komt omdat in deze stap ook een effecten van 10% spitsmijden door kantoorpersoneel is verondersteld en 70% reizen van studenten buiten de spits. Met name in het OV is de groei in de spitsen daarom relatief gering (na stap 2). Dit is zeer relevant voor de benodigde capaciteit in de spits en daarom zeer gunstig voor lagere exploitatiekosten. Als studenten in de spits blijven reizen, dan zal de groei van het OV juist hoger uitvallen dan in stap 1.

5.7 Voertuigkilometers per stap

	Binnen de ring	Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern	Totaal stedelijk wegennet gemeente	Snelwegen net	Totaal
2015	1.790.000	590.000	2.380.000	5.380.000	7.760.000
Referentie 2040	2.390.000	880.000	3.270.000	7.730.000	11.000.000
Stap 1	2.330.000	880.000	3.220.000	7.720.000	10.930.000
Stap 2	2.290.000	860.000	3.150.000	7.650.000	10.800.000
Stap 3	2.140.000	810.000	2.950.000	7.440.000	10.390.000
Stap 4	2.130.000	810.000	2.930.000	7.420.000	10.350.000
Stap 5	2.130.000	810.000	2.930.000	7.420.000	10.350.000

Tabel 72 | *Tabel voertuigkilometers per stap (etmaal)*

Per stapt neemt het aantal voertuigkilometers af, maar bij stap 3 is de afname het grootst. Dit komt voor een groot deel doordat P+R-gebruik verschuift naar locaties in de regio. De grootste reductie zit dan ook op het snelwegennet. Stap 2 (meer thuiswerken) heeft daarna het grootste effect op het aantal voertuigkilometers. Voor de wegen in Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern is er alleen een afname van de voertuigkilometers in stap 3 door de modal shift. De maatregelen in de andere stappen zijn maar zeer beperkt van toepassing op het autogebruik in Leidsche Rijn.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1814
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	15
Titel	Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
ID	1868
Behandelend ambtenaar	Ittersum, Wilbert van
Telefoon	06 - 41 55 40 17
E-mail	wilbert.van.ittersum@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

U16TRECHT

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF

MAART 2021



VOORWOORD

Voor u ligt het Integraal Ruimtelijk Perspectief U16. Daarin hebben 16 gemeenten in de regio Utrecht een gezamenlijke ontwikkelrichting tot 2040 opgesteld. Wij zijn trots dat er een ambitieus gezamenlijk perspectief ligt dat concreet maakt hoe de regio op een gezonde en duurzame wijze zal groeien en omgaat met de maatschappelijke opgaven. Hiermee ligt er een ruimtelijke en uitvoeringsgerichte vertaling van de ambities uit de Ruimtelijk Economische Koers die door gemeenten is omarmd. En bereiden we ons voor op de uitvoering in het ruimtelijk domein voor de komende jaren.

In onze regio zijn we nog niet eerder zo ver geweest. Als enige regio in Nederland hebben we een brede integrale aanpak op wonen, werken, mobiliteit, groen, landschap, water, energie, en gezondheid. Dit valt ook andere regio's in het land op.

Met dit IRP versterken de gemeenten de samenwerking, doordat we een stevig signaal afgeven dat de 16 gemeenten schouder aan schouder staan in de ambitie, de afwegingen en de aanpak om de regio (door) te ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Hiermee bundelen en versterken we de kracht richting inwoners, bedrijven, medeoverheden en andere partners. Kunnen we slagvaardig aan de slag met de uitvoering in verschillende allianties en hebben we een titel om elkaar aan te spreken op hoe we de regio samen vormgeven.

Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de regionale opgaven die voor ons liggen. We vinden dit niet alleen voor het eigen grondgebied van de gemeente, maar we vinden dit ook voor de regio als geheel. Omdat gemeenten voor elkaars opgaven staan, kunnen zij eenduidig en sterker optreden naar andere bestuurslagen, zoals het Rijk en de provincie. Daarbij is het belangrijk om consistent en eensgezind het IRP als basis te gebruiken voor het regionale verhaal. En het mee te nemen als basis bij gemeentelijke omgevingsvisies.

Het IRP is opgebouwd met de lokale beleidslijnen als basis en er zijn (boven)lokale en regionale keuzes gemaakt. Over veel onderwerpen is overeenstemming, andere onderwerpen vragen erom de dialoog voort te zetten. Daarom maken we met dit IRP keuzes, benoemen we een aantal gezamenlijke vraagstukken en geven we opdrachten aan onszelf voor de volgende fase.

Bestuurlijk opdrachtgevers Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP)

Klaas Verschuure en Sander Jansen

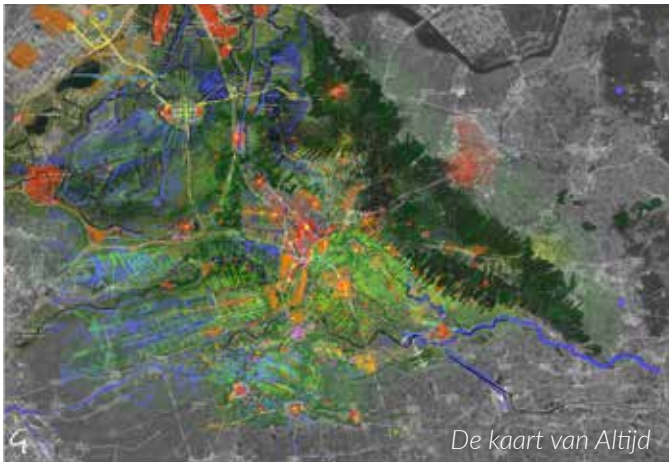


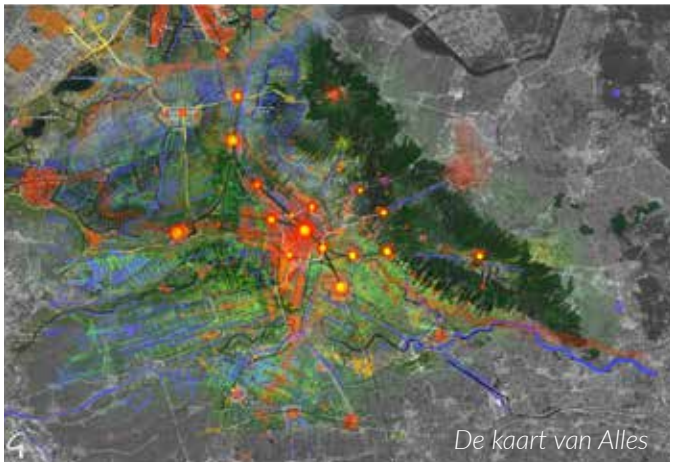
INHOUDSOPGAVE

1.	**INLEIDING: VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF**	**6**
1.1	Een gezamenlijk en integraal perspectief voor de regio	8
1.2	Wat vooraf ging aan het IRP	14
1.3	De opgave: wat de regio de komende jaren te doen staat	18
2.	**WAAR WE NAARTOE WILLEN IN 2040: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN**	**24**
2.1	Het Perspectief: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen	30
2.2	Acht redeneerlijnen die leiden tot ruimtelijke keuzes	38
2.3	Thematische verdieping	72
2.4	De regio in lagen	98
3.	**UITWERKING IN DEELGEBIEDEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE DEELGEBIEDEN**	**102**
3.1	De Kromme Rijn Vallei	106
3.2	Noordoostflank	112
3.3	Vecht en Venen	118
3.4	Woerd, Waard en Vijfheerenlanden	124
3.5	De Centrale As	128
4.	**UITVOERINGSSTRATEGIE: NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO**	**136**
4.1	Uitvoeringsstrategie	138
4.2	Adaptief ontwikkelpad IRP	148

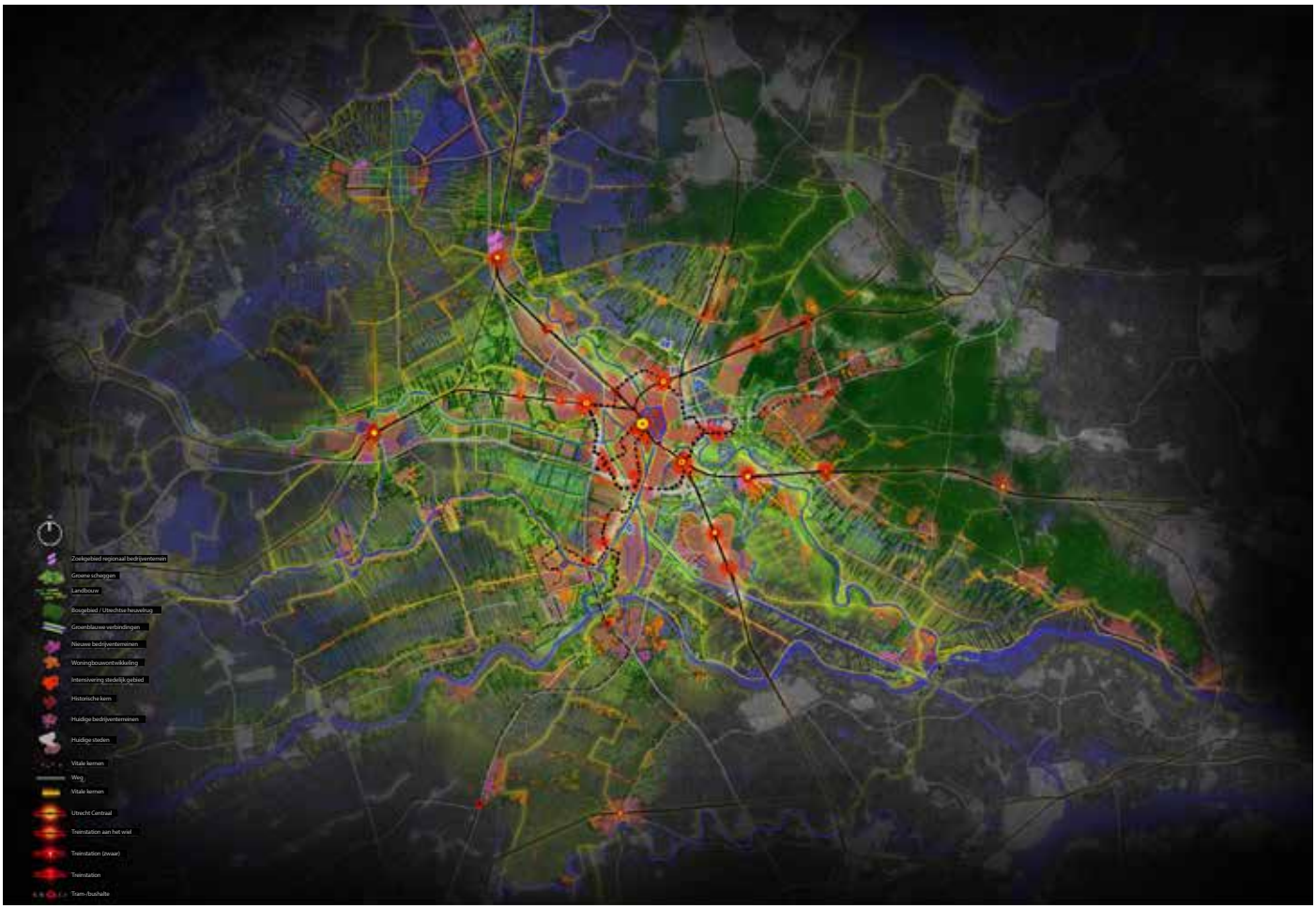
1

INLEIDING:
VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF





Uit: de Ruimtelijke Contour (2020)



Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040

1.1 EEN GEZAMENLIJK EN INTEGRAAL PERSPECTIEF VOOR DE REGIO

16 Utrechtse gemeenten werken samen aan een integraal perspectief voor 2040. Niet omdat het moet, maar omdat we zien dat we voor een opgave staan die we alleen samen kunnen oplossen. Als we samenwerken aan een inhoudelijk perspectief, krijgen we samen meer voor elkaar.

Dit perspectief is dus geen plan dat top-down boven de regio hangt, maar een doorkijk naar 2040 die van ons allemaal is en waarmee wij ons allen verbinden aan het oplossen van de regionale opgaven. Daarvoor is samenwerking niet alleen nodig in het opstellen van dit perspectief, maar ook richting uitwerking en uitvoering. Wat in dit perspectief staat nemen wij op in onze gemeentelijke visies en omgekeerd.

Waarom een gezamenlijk perspectief?
De urgentie van dit perspectief komt doordat de regio Utrecht een van de snelst groeiende regio's van Nederland is en een van de meest competitieve regio's van Europa. De basis van het succes ligt in de uitstekende kwaliteit van leven. Aantrekkelijke steden en dorpen liggen in een regio met de mooiste landschappen en de meest bijzondere cultuurhistorische elementen van het land. Het onderwijs is uitstekend en daarmee biedt de regio kansen voor iedereen. Deze bijzondere kwaliteit van leven trekt mensen van binnen en buiten Nederland naar onze regio.

Dit succes gaat gepaard met een vraag naar ruimte voor de groeiende econome en ruimte voor bestaande en voor nieuwe bewoners. Dit levert ook meer beweging op die het mobiliteitssysteem moet kunnen opvangen. Dit terwijl ook veel van het groeiende (inter)nationale verkeer door onze regio rijdt.

Tegelijkertijd komen er nieuwe opgaven op ons af. We moeten ruimte geven aan een veranderend klimaat en tegelijkertijd deze verandering tegengaan. Meer ruimte voor water en natuur, maar ook ruimte om op een duurzame manier in onze energie te voorzien.

Slim omgaan met de ruimte
Om aan al deze vragen naar ruimte te voldoen moeten we op een andere manier nadenken over de toekomst van onze regio. Hoe geven we ruimte aan de groei en maken we tegelijk onze regio groener en mooier? Wat voor regio laten we na aan de generaties na ons? Hoe zorgen we ervoor dat ook zij kunnen leven in een gezonde regio? Hoe zorgen we ervoor dat dit op een sociaal rechtvaardige manier gebeurt? Hoe zorgen we voor een goede balans tussen mens en natuur?

Als iedere gemeente en iedere sector verder bouwt aan haar eigen toekomst, lopen we aan tegen grenzen van de ruimte. Een beslissing om op een bepaalde plek te bouwen heeft invloed op keuzes elders in de regio. Bovendien is deze plek dan niet meer te gebruiken voor een andere functie.

Om deze veranderingen in goede banen te leiden is het dus nodig om te denken door verschillende schaalniveaus heen en om de verschillende opgaven integraal te benaderen.

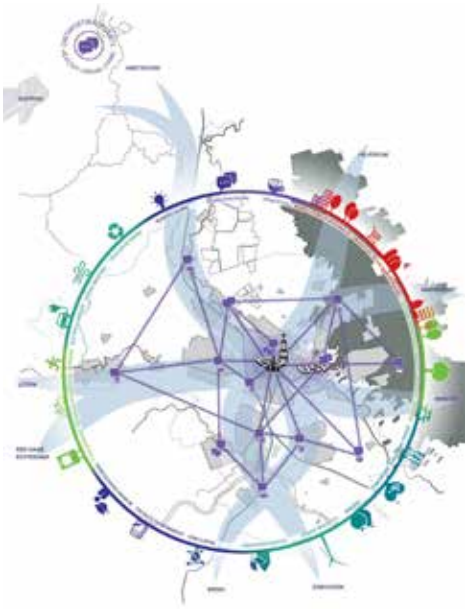
Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is de plek waar de samenwerkende gemeenten in de U16 hun visie geven op hoe de regio ruimte kan maken voor al deze verschillende functies. Het perspectief kijkt naar hoe de regio er in 2040 uit kan zien en hoe dat voor iedereen een aantrekkelijk perspectief kan zijn.

Het integraal denken over de regio vereist keuzes. Niet alles kan zomaar, want de optelsom van de wensen is op veel plekken groter dan de ruimte die we hebben. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met die ruimte.

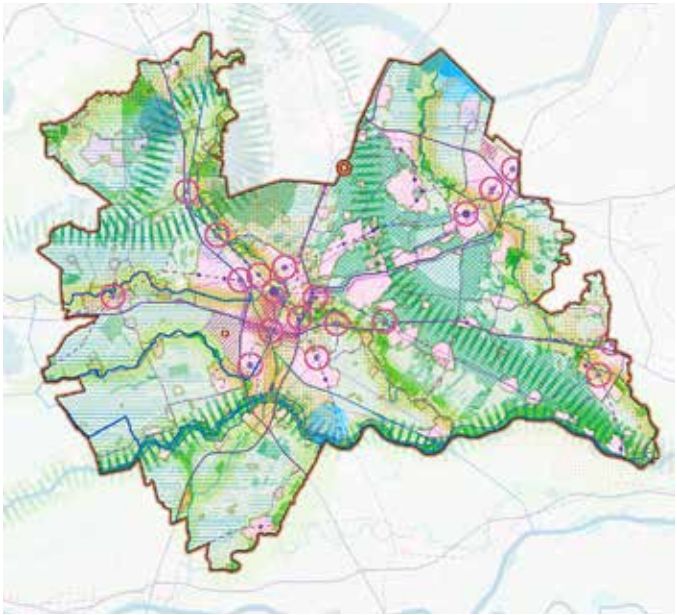
In stappen van koers naar perspectief
U16 is het samenwerkingsverband van 16 gemeenten. Met de Ruimtelijk Economische Koers (REK) van 2018 heeft de regio ervoor gekozen om de groei op een duurzame wijze op te vangen. De regio wil zich (door)ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen en in 2040 de internationaal erkende regio op dit terrein zijn.

Met het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt daar concreet invulling en uitvoering aan gegeven. Met het REP maakt de U16 een integrale en breed gedragen visie en strategie op de toekomst (tot 2040) van de metropoolregio Utrecht. De zestien samenwerkende gemeenten brengen de thema's wonen, werken, mobiliteit, groen, landschap, water en energie samen in een integrale visie het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP).

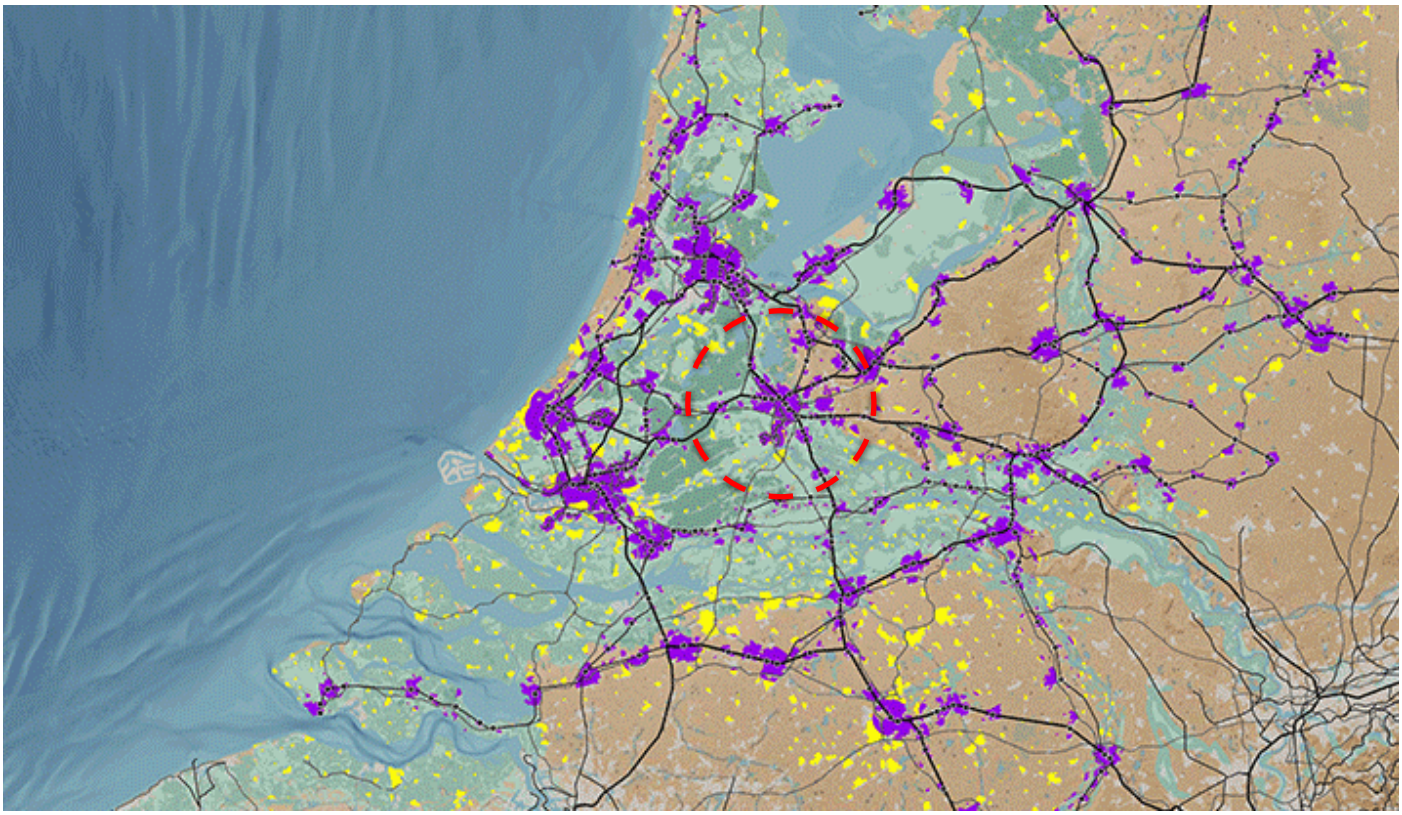
In het IRP geeft de regio aan wat haar thematische en ruimtelijk-programmatische opgaven zijn, welke hoofdrichtingen worden gekozen voor de toekomstige ontwikkeling van de regio en hoe al deze elementen samenhangen in een geïntegreerde visie en strategie.



Uit: de Ruimtelijke Economische Koers (REK)



Provinciale Omgevingsvisie POVI (BVR, 2021)



Nationale Omgevingsvisie (NOVI), Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, september 2020

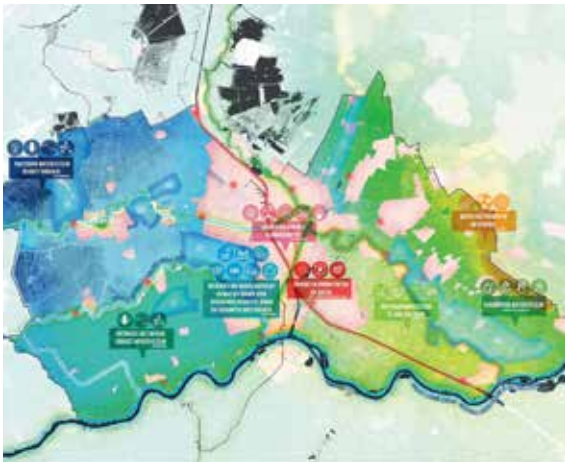
Aan het ruimtelijk economisch programma REP is de afgelopen drie jaar in fasen gewerkt. Er is een gezamenlijke koers bepaald, er is een integraal afwegingskader opgesteld, de opgaven zijn in beeld gebracht, er is een ruimtelijke contour gemaakt en een verstedelijkingsstrategie.

Al deze eerdere fasen hebben geleid tot dit nu voorliggende Integraal Ruimtelijk Perspectief. Het IRP is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat een strategie en een adaptief ontwikkelpad. De volgende stap in het REP wordt het gezamenlijk afspraken maken over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie op basis van allianties.

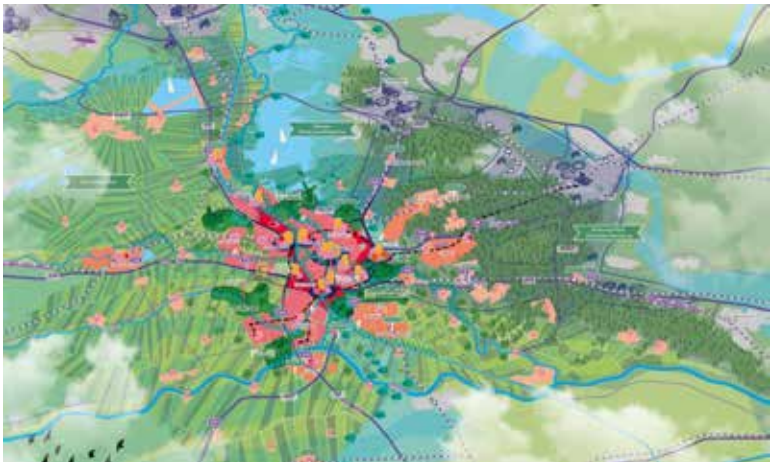
Dit IRP is niet alleen door de U16 gemeenten opgesteld, maar is tot stand gekomen vanuit een brede samenwerking en afstemming met onder meer thematische bestuurstafels, 16 colleges van B&W en gemeenteraden, de Provincie Utrecht, UNed, waterschappen, Regionale Energiestrategie (RES) en met consultatie van legio experts.

Het IRP als het cement tussen andere plannen
In dezelfde periode waarin het IRP is gemaakt, zijn ook op andere tafels belangrijke kaders en visies tot stand gekomen. Vanuit het Rijk de NOVI, vanuit de Provincie de POVI, in UNed verband het MIRT onderzoek en visie Utrecht Nabij en meerdere lokale ruimtelijke strategieën.

Het IRP is in dit kader een integraal en een regionaal perspectief. Het is tot stand gekomen samen met de 16 gemeenten en hangt daardoor dus niet boven de gemeenten, maar is een gezamenlijk beeld. Door de regionale aanpak is het méér dan een optelsom van 16 gemeentelijke visies. Samen wordt invulling gegeven aan regionale opgaven, waarbij over gemeentegrenzen heen gekeken wordt. Dit levert een gezamenlijke aanpak op, waarbij gemeenten een eenduidige boodschap hebben naar andere bestuurslagen en stakeholders.



Waterpraatkaart Stichtse Rijnlanden (2019)



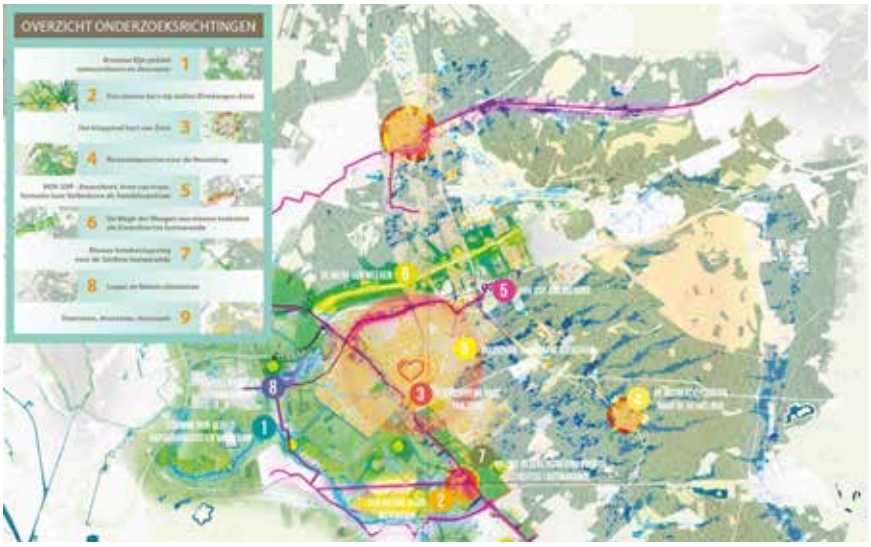
Utrecht Nabij (2020)



NOVI-perspectiefgebied Utrecht, Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 concept (RSU2040)



Propositie van Zeist, Gemeente Zeist, oktober 2020



Regionale Omgevingsagenda Lopikerwaard 2040, Gemeenten IJsselstein, Lopik, Montfoort, Oudewater, Woerden en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, maart 2020

Het IRP is te zien als een convenant tussen de gemeenten. Samen geven we invulling aan de regionale opgaven. Het is een adaptief perspectief, dus in de toekomst kan de inhoud veranderen. Het IRP kan ook gezien worden als cement tussen de gemeentelijke visies, waarbij het IRP de visies aan elkaar bindt en het regionale huis sterker maakt. Het is dus meer dan een optelsom van gemeentelijke visies. In de uitvoeringsstrategie wordt de positionering en de samenwerking verder uitgewerkt.
Het IRP volgt en geeft tegelijk ook de regionale inbreng aan de NOVI, de POVI en de MIRT afspraken met het Rijk. Het IRP heeft op hoofdlijnen dezelfde uitgangspunten, zoals een gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen, de focus op binnenstedelijk en gemengd bouwen, op en nabij OV-knooppunten, het ontwikkelen van meerdere metropoolpoorten, het wiel met spaken, verdichten op regiopoorten, versterken van groen en landschap en de vitaliteit van kernen.

Het IRP kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de POVI. De U16 ziet dit als input voor en een constructieve bijdrage aan het gesprek over de ruimtelijke kaders vanuit Rijk en Provincie.

Gedeelde visie, verschillende rollen
Vanuit een intensieve coöperatie is er een belangrijke en rijke strategische stap gezet in de regio, waarbij er sprake is van een gedeelde visie op de regio Utrecht vanuit Rijk, Provincie, regiogemeenten en waterschappen, die vertaald zijn in drie regionale plannen: POVI, IRP en Utrecht Nabij.

Hierbij heeft elke overheid eigen rollen; accommoderen, bewaken en uitvoeren. Deze rollen zijn vaak ook nog wisselend; op thema's, schaal en in verschillende gebieden.

Om de veranderingen van de komende decennia met vertrouwen tegemoet te treden is een gezamenlijke visie op de ruimte van de Utrechtse regio daarbij zo belangrijk.

We geven zo antwoord op de eisen die deze tijd aan onze besturen stelt, en werken gezamenlijk, maar met oog voor de eigen verantwoordelijkheden aan een robuuste regio in balans; aan gezond leven in een stedelijke regio.



Foto: Woerden, Aerophotostock

1.2 WAT VOORAF GING AAN HET IRP

Het IRP is een stap in het ruimtelijk programmeren. De eerdere stappen die hierin zijn genomen vormen de uitgangspunten van dit IRP. Deze uitgangspunten vatten we hier kort samen:

Fase 1: De Ruimtelijk Economische Koers (2018)
In de Ruimtelijk Economische Koers is door de regio gekozen voor een regio waar gezond stedelijk leven voor iedereen centraal staat. De zes geformuleerde toekomstbeelden uit het REK vormen de principes die ten grondslag liggen aan alle te maken verstedelijkingskeuzes in de regio. De zes toekomstbeelden zijn:

1. Utrecht is in 2040 de Internationaal erkende regio voor life sciences, gezondheid en duurzaamheid;
2. Gemeenten in de regio zijn economisch complementair;
3. We kiezen voor een ongedeelde regio met voldoende woningen voor alle doelgroepen;
4. We groeien, met voorrang, op binnenstedelijke locaties, dat leidt tot kwaliteit en interactie;
5. We geven voorrang aan duurzame mobiliteit;
6. Groen, landschap en cultuurhistorie leveren een onmisbare bijdrage aan de stedelijke regio.

Ladder van verstedelijking
Een belangrijk uitgangspunt voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief, vormt de door de regio gehanteerde ladder van te maken verstedelijkingskeuzes (waar laten we de opgaven voor wonen, werken en voorzieningen fysiek landen in de regio). In het kort komt deze ladder neer op een aantal uitgangspunten die voorrang geven aan binnenstedelijk en nabij OV bouwen, juist om het waardevolle landschap te sparen en om duurzame mobiliteit te stimuleren. Deze locatieladder betekent dat we bij voorkeur de grote keuzes voor verstedelijking benaderen via onderstaande volgorde:

1. Op binnenstedelijke locaties nabij OV-knooppunten
2. Overige binnenstedelijke locaties
3. Buitenstedelijke locaties nabij bestaande OV-knooppunten
4. Ontwikkelkansen nabij nieuwe OV-knooppunten en buitenstedelijk met hoogwaardig OV

Naast deze ladder voor verstedelijkingslocaties is het in de koers ook belangrijk dat op lokaal niveau vitaliteit van dorpen en steden geborgd moet worden.

Fase 2: De contour REP (2020)
De contour REP heeft de uitgangspunten van de REK vertaald in een aantal kaartbeelden. Hierbij is een eerste integratieslag gemaakt en zijn toekomstbeelden geschetst van de regio, waarbij in de “kaart van altijd” de keuzes zijn vastgelegd die sowieso doorgang kunnen hebben. In de “kaart van alles” zijn alle mogelijke plannen ingetekend, waardoor een beeld ontstaat van de keuzes die gemaakt kunnen worden. In de contour is een beoordelingskader opgesteld waaraan de uiteindelijke keuzes getoetst worden, maar deze keuzes zijn in de contour dus nog niet gemaakt. Ook zijn er onderzoeksvragen geformuleerd die beantwoord moeten worden om tot keuzes te komen. Deze onderzoeksvragen zijn zoveel mogelijk in dit IRP beantwoord.

Beoordelingskader Contour
In het kader van de Contour is door de regio een beoordelingskader gemaakt, om verstedelijkingskeuzes af te wegen. Dit beoordelingskader zal in de vervolgstap Programmeren gehanteerd worden om de hoofdkeuzes te beoordelen.

Vanuit de inhoudelijke hoofddoelen: bevorderen van een gezonde, duurzame energieke regio; versterken economie; faciliteren verstedelijkingsopgave; verhogen ruimtelijke kwaliteit; en faciliteren slimme en toekomst vaste mobiliteit, zijn naast de bovengenoemde ladder ook als belangrijke uitgangspunten uit het beoordelingskader te distilleren o.a.:

- Het bevorderen van een gezonde leefstijl;
- Vergroten van de ruimtelijke kwaliteit;
- Het maken van gemengde gebieden;
- Nabijheid van wonen, werken, voorzieningen, groen en landschap;
- Het juist niet mengen met woningbouw van cruciale en potentievolle werkgebieden;
- Nieuwe woongebieden nabij de belangrijke werkgebieden van de toekomst;
- Het ontlasten van Utrecht Centraal door kwalitatief en kwantitatief goede alternatieve knopen te maken;
- Zicht op uitvoering en bekostiging.

Dit zijn slechts een aantal van de doelen uit het beoordelingskader. Deze hebben richting gegeven aan de keuzes die in het IRP worden gemaakt.



Foto: Bunnik Kromme Rijn, Ben Jurgens

Onderzoeksvragen Contour
In het kader van de besluitvorming rond de Contour REP zijn onderzoeksvragen per thema meegeven voor de uitwerking in het IRP en Programmeren. Deze onderzoeksvragen hebben aan de basis gelegen voor het maken van dit IRP. Op vrijwel alle vragen is in dit IRP een antwoord geformuleerd. Sommige onderzoeksvragen zijn voor deze fase nog iets te gedetailleerd en zullen in de fase van Programmeren worden opgepakt. In de bijlage bij dit IRP is een overzicht van de onderzoeksvragen opgenomen en daarbij aangegeven waar in het IRP hierop wordt ingegaan.

Verschillende gemeenteraden hebben moties en amendementen bij de Contour vastgesteld. In een separaat document is richting de raden teruggekoppeld hoe deze zijn verwerkt in dit IRP.

Fase 3 (nu): Integraal Ruimtelijk Perspectief
Dit perspectief is gebouwd op de uitgangspunten uit de eerdere fases. Samen met de 16 gemeenten, de Provincie, waterschappen en andere belanghebbenden zijn op basis van de al staande uitgangspunten keuzes gemaakt voor het integrale perspectief. Deze keuzes worden in de komende hoofdstukken toegelicht.

Fase 4 (toekomst): Regionaal Programmeren
Na het afronden van het perspectief staat het programmeren centraal. Dit worden concrete afspraken over welk programma waar wordt gerealiseerd. Het gaat dus veel meer om de stap richting de uitvoering. Op het niveau van de hele regio, maar ook lokaal en in deelgebieden. Vraagstukken op regionale schaal vergen veelal samenwerking tussen gemeenten, maar ook met Rijk en Provincie. In deze fase zetten we ook in op participatietrajecten om de discussie breder te voeren. Programmeren gaat over het langjarig met elkaar scherp sturen en monitoren om de benoemde opgaven te realiseren. Het gaat om flexibiliteit en adaptief meebewegen met de veranderende context. Er zal in slimme allianties gewerkt worden om de benodigde slagkracht in organisatie en middelen te bewerkstelligen.



Foto: Zegveld, Veenweiden Innovatiecentrum

1.3 DE OPGAVE: WAT DE REGIO DE KOMENDE JAREN TE DOEN STAAT

De regio Utrecht groeit. Om deze groei op te vangen staat de regio voor een keuze voor hoe deze groei in te vullen. De vraag naar ruimte is groot, terwijl de regio niet groter wordt. Het doorgaan op de bekende manieren van groei, vooral in verstedelijking en mobiliteit, loopt tegen grenzen aan. Daarom moet er op een andere manier gekeken worden naar de systemen en naar combinaties van functies. Er is een schaalsprong nodig, waarin landschap, dorp en stad in balans zijn.

Toekomstgericht en integraal denken nodig
Hiervoor is integraal en toekomstgericht denken nodig. Onze opgaven worden voor een deel bepaald door ons gedrag, zoals hoe we wonen, werken, recreëren en bewegen. Tegelijkertijd hebben ook veranderingen op een hoger schaalniveau impact op hoe we onze regio kunnen en moeten inrichten. Dan gaat het bijvoorbeeld over klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze opgaven kunnen we alleen het hoofd bieden als we ze in samenhang met elkaar zien. Hoe we hiermee omgaan bepaalt de regio die wij achterlaten voor de volgende generaties.

De opgaven die in dit IRP worden opgelost zijn per pijler verkend in de contour REP en in een aantal pijlerrapporten en onderzoeken verder verdiept. De vijf pijlers zijn:

- Groen, landschap en water
- Mobiliteit
- Wonen
- Werken
- Energie

Per pijler is de opgave scherp geduid. In dit IRP worden deze opgaven vertaald naar ruimte en met elkaar geïntegreerd.

De invloed van de coronapandemie
Ten tijde van het opstellen van het IRP is Nederland gebukt onder de beperkingen die de coronapandemie met zich meebrengt. Dit heeft directe effecten op ons gedrag en op onze samenleving. Economische sectoren staan onder druk, thuiswerken is de norm geworden en de immigratie is afgeremd.

Voor een deel zitten er in deze gedragsverandering kansen, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit. Aan de andere kant kan de economische schade nog jaren negatief doorwerken. Op dit moment is nog niet te zeggen welke blijvende effecten corona zal hebben op de toekomst van onze regio. Daarom houden wij vooralsnog vast aan de prognoses voor bijvoorbeeld bevolkingsgroei en daarmee de woningbehoefte die wij nu kennen.

De weg richting uitvoering van dit perspectief verloopt via een adaptief ontwikkelpad en via het regionaal programmeren. Indien daar aanleiding toe is zullen bijgestelde prognoses in deze vervolgfases worden meegenomen.

De opgave per thema samengevat:
1. Opgave landschap, water en groen
De opgave voor landschap, water en groen is om:
- De intrinsieke kwaliteit van landschap, inclusief de natuurwaarden en cultuurhistorie, te behouden en te verbeteren, de 'Utrechtse Trots'. De ontwikkeling van inherente natuurwaarden, inclusief de biodiversiteit, en de afleesbaarheid van cultuurhistorie maken hier onderdeel van uit.
- De toegankelijkheid van landschap, natuur en water te verbeteren en daarmee ruimte te bieden voor de groeiende recreatieve behoefte van een groeiende bevolking.
- Ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin zoveel mogelijk te behouden en mee te laten groeien met de verstedelijkingsopgave, ondanks de groeiende druk op de ruimte.
- Invulling te geven aan een nieuwe en duurzame balans tussen landbouw, natuur, waterbeheer en recreatie. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden over waar welk aspect in het landschap leidend is en/of waar en hoe deze aspecten elkaar juist kunnen versterken. Transitie naar circulaire, biodiverse en economisch rendabele landbouw maakt daar onderdeel van uit. Ook de energieopgave de juiste plek in het landschap geven valt onder deze opgave.

In het pijlerrapport Groen en Landschap is een kwantitatieve vertaling gemaakt van deze opgave. In totaal gaat het om het toevoegen van ruim 4.000 ha natuur- en recreatiegebied inclusief het toevoegen van ruim 400 kilometer aan recreatieve en ecologische verbindingen. . Binnen deze groene opgave moet ook ruimte gevonden worden voor de klimaatopgave. Ook het bieden van een economisch perspectief voor de agrarische sector in balans met natuur, water, bodemdaling en stikstofreductie is onderdeel van deze opgave. De opgave voor landschap, water en groen is nauw verbonden aan de doelstellingen voor gezond leven.

Water en klimaatverandering
Klimaatverandering én de groei van wonen en werken zorgt voor een grote druk op het watersysteem. Er treden vaker extremere weersomstandigheden op, met bijvoorbeeld ondergelopen straten of waterkwaliteitsproblemen als gevolg. Het punt is bereikt dat we het niet meer binnen het watersysteem kunnen oplossen.

De afvoer van water gaat nu voor het grootste deel van de regio via het Amsterdam-Rijnkanaal, waarin nauwelijks ruimte is om deze extremere buien op te vangen. Het is nodig het watersysteem te optimaliseren én de afhankelijkheid ervan te verkleinen door meer waterrobuuste inrichting van steden en polders. Naast het optimaliseren van het watersysteem moet worden gewerkt aan een inrichting van stad en land die kan omgaan met hogere temperaturen en te veel of te weinig water.

Om de regio veilig te houden versterken de waterschappen de komende jaren de dijken langs de Lek; grote projecten met velen meekoppelkansen. Daarnaast moeten gevolgen van overstromingen, mochten die zich toch voordoen, worden tegengegaan.

In de lager gelegen gebieden van de regio (veenweidegebieden en diepe polders) is het watersysteem kwetsbaar en spelen bodemdaling en verzilting. Bij nieuwe ontwikkelingen is het essentieel om ook daar het watersysteem robuuster te maken, waarbij ook een tekort aan water wordt voorkómen.

2. Opgave mobiliteit

De opgave voor mobiliteit is groot en is niet door de regio alleen op te lossen. De belangrijkste infrastructuur voor wegen en spoor wordt beheerd door het Rijk, waardoor samenwerking tussen bestuurslagen essentieel is. Daarbij komt dat veel van het verkeer in de regio een bestemming en/of oorsprong buiten de regio heeft. De drukte op de weg en in de trein wordt dus voor een aanzienlijk deel bepaald door ontwikkelingen buiten onze regio.

Deze opgave is in U Ned in samenwerking met het Rijk en de Provincie onderzocht in het MIRT onderzoek Utrecht Nabij. Het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij sluit nauw aan bij de uitgangspunten van de REP Contour en daarmee is er een stevige gezamenlijke basis voor samenwerking tussen Rijk en Regio voor verstedelijking en mobiliteit.

Uit deze onderzoeken blijkt dat de regio Utrecht richting 2030 afstevent op ernstige mobiliteitsknelpunten voor zowel auto, OV als fiets. De opgaven zijn het grootst in het stedelijk gebied van Utrecht en aan de randen ervan. Plekken waar ook veel aanvullende verstedelijking gepland staat.

De opgaven voor mobiliteit zijn slechts voor een beperkt deel afkomstig uit de verstedelijkingsambities. De regio zal door sterke autonome groei en door reeds gerealiseerde en geplande verstedelijking op alle modaliteiten vastlopen. Met name de wegen lopen vast, waardoor auto's en bussen vertraging oplopen. Daar komt bij dat deze congestie op veel plekken nu al voor overlast zorgt. Omdat de alternatieven (fiets, OV en deelmobiliteit) in veel gevallen onvoldoende concurrerend zijn met de auto (te langzaam, oncomfortabel, te druk) kiest verkeer binnen de regio nu in grote meerderheid voor de auto. Als we de problematiek op de wegen willen verminderen, is het verbeteren van de alternatieven de belangrijkste opgave.

Ook is er een opgave om de nabijheid te verbeteren voor plekken die wel fysiek dichtbij stedelijk kerngebied liggen, maar niet goed verbonden zijn met één van de modaliteiten, bijvoorbeeld het zuidelijke deel van het stedelijk gebied (m.n. Nieuwegein en IJsselstein) voor wat betreft OV. De bijkomende opgave bij het ontwikkelen van deze plekken komt voort uit de ambitie van gezond leven in een stedelijke regio; op deze drukke plekken willen we gezonde woon- en werkmilieus mogelijk maken door geluidsoverlast van mobiliteit te reduceren en bijvoorbeeld barrières op te heffen of nieuwe verbindingen te maken.

Vanuit deze opgaven voor mobiliteit komt een inzet op een schaalsprong van met name het regionale OV systeem als drager voor de verstedelijking in de regio in beeld, in combinatie met een schaalsprong voor fietsverkeer en regionale afstemming voor het beperken van autoverkeer in de spits. Het doorgaande bovenregionale verkeer blijft gebruik maken van de bestaande hoofdstructuur van spoorwegen en snelwegen.

3. Opgave wonen

De totale woningbehoefte tot 2040 is ca. 104.000 tot 125.000 volgens de prognoses die samen met de Provincie zijn opgesteld. In de afgelopen jaren is deze behoefte een aantal keer naar boven bijgesteld, met name omdat de (buitenlandse) migratie naar de regio steeds hoger uitpakte dan voorspeld en de modellen daarop zijn aangepast. Het is juist de factor migratie die sterk gevoelig is voor conjuncturele schommelingen of andere maatschappelijke factoren, zoals we hebben kunnen zien in 2020. Daarom wordt gewerkt met een bandbreedte, waarbij we tot voor de coronapandemie op koers zaten richting de bovenkant van de bandbreedte. De komende jaren zal duidelijk worden welk effect het economisch herstel heeft op de bevolkingsgroei en met name de migratie.

Daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouwaantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel. Dit betekent dat op de korte termijn wordt gestuurd op:

- Tot 2030: een planbehoefte van 87.100 – 97.500
- 2030 – 2040: woningbehoefte van 37.00 – 50.000
- Totaal: planbehoefte 124.100 – 147.500

We hanteren een bandbreedte in deze opgave om te zorgen voor een robuust woningbouwprogramma dat bestand is tegen veranderende omstandigheden in de komende 20 jaar door bijvoorbeeld tegenvallende aantallen woningen in binnenstedelijke projecten en bijgestelde prognoses voor de woningbehoefte. Het biedt ook mogelijkheden om plannen naar voren te halen en naar achteren te schuiven.

Kwalitatieve opgave

De vraag naar woningen heeft een belangrijke kwalitatieve component. Er is in 2020 een verdiepend onderzoek gedaan naar de kwalitatieve woningwensen in de regio door het bureau Companen. Het onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op het realiseren van stedelijke woonmilieus. Binnen de agglomeratie betekent dit centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen is gericht. In de agglomeratie is eveneens een behoefte aan groenstedelijke milieus, waarvoor aan de randen van de stedelijke agglomeratie ruimte voor moet worden gevonden.

Buiten de stedelijke agglomeratie is een overschot aan dorpse milieus. Ook hier is dus behoefte aan milieus die net een stapje stedelijker zijn. Dit biedt kansen voor doelgroepen die in het kader van doorstroming en vitaliteit gewenst zijn in de kleinere en middelgrote kernen.

Toegankelijke woningmarkt voor iedereen

Het tekort aan woningen heeft geleid tot een woningmarktsituatie waarbij er niet voor iedere doelgroep voldoende ruimte is. Bij het inhalen van dit woningtekort is het van belang dat de opgave voor kwetsbare en minder kapitaalkrachtige doelgroepen in de gehele regio een plek krijgt. Om te zorgen voor een inclusieve regio en het tegengaan van ongelijkheid in de regio is het van belang dat iedere gemeente haar verantwoordelijkheid neemt om te bouwen voor verschillende inkomensgroepen (sociaal en middensegment) en specifieke doelgroepen die kwetsbaar zijn of moeilijk aan een woning kunnen komen.

Vitale kernen

Tenslotte is het voor het perspectief van de regio als geheel voorwaardelijk dat alle kernen in de regio een vitaal toekomstperspectief hebben. In vitaliteit voor kleine en middelgrote kernen spelen bevolkingsopbouw, woningvoorraad, economie, voorzieningenaanbod, mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid een rol. Kleine en middelgrote kernen zijn allemaal verschillend en deze aspecten zullen dus in iedere kern in een andere mate spelen.



Foto: HNWblog

4. Opgave werken

Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie. De belangrijkste opgaven voor de economie:

Voldoende werkgelegenheid voor iedereen
De groei van de regio en met name stad Utrecht vertaalt zich naar een groei van ten minste 80.000 arbeidsplaatsen tot 2040 (Bron: STEC). 70.000 zullen landen in de stad Utrecht. Van deze arbeidsplaatsen voorzien we

- Ca. 15.000 arbeidsplaatsen via werken vanuit huis.
- Ca. 28.000 arbeidsplaatsen in kantooromgevingen,
- Ca. 18.000 arbeidsplaatsen in gemengde milieus voor maatschappelijke doeleinden,
- Ca. 9.000 arbeidsplaatsen in wetenschap gerelateerde omgeving
- Ca. 15.000 arbeidsplaatsen erbij op bedrijventerreinen. Dit vraagt om circa 216 ha bedrijventerrein extra tot 2040 via ofwel intensivering en menging danwel uitbreiding.

Het is van belang dat er arbeidsplaatsen worden gecreëerd voor alle opleidingsniveaus in de regio.

Versterken van het economisch profiel
De regio Utrecht kenmerkt zich door een grote diversiteit aan soorten werklocaties op relatief korte afstand van aantrekkelijke woonmilieus op een centrale plek in Nederland. Het versterken van de economische profielen in de regio draagt bij aan het versterken van de economie als geheel. Een duidelijk voorbeeld is de aanwezigheid van het wetenschappelijk cluster dat zich steeds sterker profileert onder het thema life sciences. Maar ook de maakindustrie in Utrecht West kan sterker worden door sterkere profilering, waarbij complementariteit van verschillende clusters het uitgangspunt zou moeten zijn.

Circulaire economie
Nederland en ook de regio Utrecht moet meer vaart maken om tot een meer zorgvuldige omgang met (grond)stoffen, en productielijnen om te gaan. Zo willen we ook recht doen aan groei van de economie binnen de mogelijkheden die de aarde biedt zonder haar grondstoffen steeds verder uit te putten. Dit is niet alleen een opgave vanuit schaarste, maar juist ook een motor voor innovatie, een stimulans om betere netwerken te maken voor mensen en goederen.

5. Opgave Energie

In het najaar van 2015 spraken 195 landen in Parijs met elkaar af om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en daarmee de opwarming van de aarde tegen te gaan. De Europese lidstaten hebben, op basis van het Parijsakkoord, afspraken gemaakt over het terugdringen van de CO_2-uitstoot. Voor Nederland ligt er een enorme maatschappelijke opgave op het gebied van de energietransitie.

In het Nationale Klimaatakkoord is besloten dat Nederland in 2030 49% CO_2-reductie gerealiseerd moet hebben ten opzichte van 1990. Het doel voor 2050 is een reductie van 95%. Dat betekent energie besparen, overstappen op duurzame technieken en duurzame energiebronnen in de regio benutten. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie heeft een doorwerking op alle pijlers: van het verduurzamen van de woningvoorraad tot duurzame mobiliteit, Van het verduurzamen van productieprocessen en het zorgen voor goed openbaar vervoer tot het opwekken van duurzame elektriciteit.

In de U16 willen we in uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen ambities ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 (landelijk 35TWh). Dat is 1/6 van onze verwachte elekltriciteitsbehoefte in 2050. We benutten zoveel mogelijk de daken, maar dat is niet genoeg voor de opgave. We maken daarom ook ruimte voor zonnevelden en windmolens. Langs snelwegen, bij bedrijventerreinen en in het landelijk gebied. Ook na 2030 is er een substantiële opgave om duurzame opwek ruimtelijk in te passen.

2

WAAR WE NAARTOE WILLEN IN 2040:

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. In dit hoofdstuk maken we dit concreet in een integraal ruimtelijk perspectief op de regio. We schetsen dit perspectief (2.1) en werken dit vervolgens uit in ruimtelijke keuzes langs redeneerlijnen (2.2) en langs thema's (2.3).

Bestaande situatie Regio Utrecht 2020





Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040







Foto: Kerckebosch, BDP

2.1 PERSPECTIEF: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio Utrecht kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Om dit te bereiken moeten we scherpe keuzes maken. We kiezen er daarom voor om de bestaande kwaliteiten van de regio zo goed mogelijk te benutten en waar mogelijk te versterken. We gaan daarom zorgvuldig om met de ruimte die we hebben.

We bouwen dus niet zomaar het groen vol, maar zoeken juist naar een manier van groeien die de groene kracht van de regio versterkt. Zo houden we ruimte om het landschap, de cultuurhistorie en de natuur (samen de Utrechtse Trots) de komende decennia te versterken. Door ons groen te koesteren zorgen we niet alleen voor ruimte voor mens en natuur, maar sorteren we ook voor op de uitdagingen die de verandering van het klimaat op ons pad brengen.

Door het landschap te sparen versterken we tegelijkertijd de kwaliteit van onze steden, dorpen en stads- en dorpsranden. Door binnen en aan de randen van onze dorpen en steden de ruimte te vinden voor groei, kunnen we zo goed mogelijk gebruik maken van alles wat onze steden en dorpen zo mooi maken. We versterken bestaande voorzieningen en gebruiken bestaande infrastructuur zo goed mogelijk. Bestaande en nieuwe (multimodale) OV knopen worden de brandpunten van onze regio.

Deze versterking van zowel ons landschap als onze steden vereist wel een andere manier van denken en van werken.

Ten eerste hebben we een schaalsprong nodig in ons denken over het landschap als drager van de regio. We scheppen een nieuw perspectief voor het landelijk gebied, waar een nieuwe balans tussen productie (landbouw), natuur en recreatie gevonden moet worden die lokaal werkt. We trekken het landschap en groen diep onze dorpen en steden in, waardoor het landschap ook midden in de stad nooit ver weg is.

Ten tweede hebben we een schaalsprong nodig in ons denken over mobiliteit. Als we doorgroeien zoals de afgelopen jaren, loopt de weginfrastructuur hopeloos vast, wat de leefbaarheid en gezondheid van de regio onder druk zet. Daarom wordt een regionaal netwerk van OV en fiets de drager van de groei. Het OV Netwerk “wiel met spaken” verbindt OV knopen binnen en buiten de stad Utrecht tot diep in de regio. Een netwerk van ondersteunend OV, aantrekkelijke fietsverbindingen en overstapmogelijkheden op multimodale hubs zorgt voor mobiliteitskeuzes in alle hoeken van de regio. De groei van automobiliteit proberen we af te buigen door functies dichtbij elkaar te organiseren en gedragsverandering te stimuleren. Waar autoverkeer onvermijdelijk is wordt lokaal gekeken naar de beste manier om dit in te passen of kan ervoor gekozen worden om te accepteren dat het autoverkeer er in de spits iets langer over doet.

Binnen deze basis van landschap, gedragen door een uitstekend mobiliteitssysteem vinden we ruimte voor groei die onze regio verder versterkt. Zo ontwikkelen we door naar dé plek voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

Dit werken we verder uit in zeven perspectieven.

Perspectief 1: In 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving

Het leven van bestaande en nieuwe inwoners speelt zich in 2040 af in een gezonde en groene leefomgeving. Gezond en Groen begint bij de voordeur met o.a. speeltuintjes, sportvoorzieningen, parken en openbare ontmoetingsplaatsen en is verbonden met een netwerk van grote en kleine landschappelijke structuren op verschillende schaalniveaus, van plantsoen tot groene oever, van Heuvelrug tot veenweidegebied van Lekdijk tot Waterlinie en alles er tussenin. Landschap, water en groen vormen het centrale motief waarlangs het gezond leven plaatsvindt.

Binnen deze hoogwaardige landschappelijke context geven we vorm aan de stedelijke groei van wonen en werken en de toekomst van een circulaire economisch rendabele landbouw. We zorgen voor voldoende ruimte voor water, duurzame energieopwekking, recreatie en natuur.

‘Groen groeit mee’ is het leitmotief van de visie op de verstedelijking. Dit betekent dat we als regio kiezen om te groeien in landschappelijke kwaliteit en kwantiteit. Voor de stedelijke groei van de regio is de groei van de landschappelijke kwaliteit met het groene en blauwe netwerk voor natuur en recreatie randvoorwaardelijk. De woon- en werklocaties worden natuurinclusief, zowel in de openbare ruimte rekening als in de woningen en andere gebouwen.

Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag en gezonde mobiliteit. De leefomgeving stimuleert om te wandelen, fietsen, spelen, sporten en ontmoeten. Uitstoot van verkeer en industrie moet in 2040 teruggedrongen zijn. Dit stimuleren wij door te werken met een maatschappelijke handreiking waarmee ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt worden.



Foto: IJsselstein, UitinIJ

Perspectief 2: In 2040 is duurzame mobiliteit de logische keuze
We zorgen ervoor dat in 2040 het kiezen voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

Door een schaalsprong in het OV en fietssysteem wordt het OV voor de gehele regio beter toegankelijk. Het wiel met spaken vormt de basis van het regionale mobiliteitssysteem, dat op verschillende plekken wordt gevoed door regionale buslijnen en door een uitstekende fietsinfrastructuur. Op meerdere stations kan er op- en overgestapt worden op het (inter)nationale spoorwegnet. Stations ontwikkelen zich door tot multimodale hubs en op verschillende plekken wordt de overstap tussen verschillende modaliteiten makkelijk en comfortabel gemaakt.

Het autoverkeer is in 2040 een stuk schoner, maar de wegcapaciteit blijft een beperkende factor in de regio. Daarom werken we samen aan het beperken van de drukte in de spits, zodat we de hoeveelheid benodigd nieuw asfalt kunnen beperken.

Als regio voor gezond leven zijn fietsen en wandelen de meest vanzelfsprekende keuzes. De infrastructuur voor gezonde mobiliteit is uitstekend op orde. Een uitgebreid regionaal netwerk van fietsinfrastructuur helpt ons snel en comfortabel door de regio te bewegen.

Perspectief 3: In 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden
De structuren van landschap, water en groen vormen de basis voor de kwaliteit van de regio en het mobiliteitssysteem zorgt ervoor dat we ons door de regio kunnen bewegen. Om het landschap zoveel mogelijk te ontlasten en het mobiliteitssysteem zo optimaal mogelijk te voeden kiezen we als grote lijn voor het concentreren van de groei van het aantal inwoners en banen rond de OV-knooppunten. Deze OV-knooppunten worden allemaal een stapje intensiever gebruikt dan we tot nu toe gewend zijn en we creëren daarmee een woon-werkmilieu dat stedelijker en meer gemixt is dan nu. Dit moet per knooppunt verder ingevuld worden op een manier die lokaal passend is. Zo is bijvoorbeeld stedelijkheid rond station Utrecht Leidsche Rijn van een andere orde dan stedelijkheid rond een knooppunt als Breukelen.

Een stedelijke en gemengde woonomgeving sluit niet alleen aan bij ambities voor groen en mobiliteit, maar sluit ook aan bij de kwalitatieve woningbehoefte. De bevolking ziet er in 2040 anders uit dan vandaag. We bouwen om in 2040 de woningmarkt in balans te hebben. Voor een groot deel betekent dit dat we bouwen voor de doorstroming. Door een betere balans in de woningvoorraad en meer doorstroming komen meer mensen terecht in de woning die zij wensen. Een groot deel van de voorraad van eengezinswoningen kent in 2040 andere bewoners, waarbij de huidige vergrijzingsgolf in de toekomst leidt tot meer beschikbare gezinswoningen.

In de regio worden afspraken gemaakt over woningbouwprogrammering, waarbij de verantwoordelijkheid voor sociale en kwetsbare doelgroepen wordt gedeeld. Er zijn voldoende betaalbare woningen voor iedereen.

Perspectief 4: In 2040 profiteert iedereen in de regio van een sterke economie die volop in transitie is naar circulariteit
We werken op klimaatadaptieve, tenminste energieneutrale en waterrobuuste bedrijventerreinen. In dit IRP maken we ruimte voor de drie grootste uitdagingen voor de economie in de regio.

De kracht van de regio zit niet alleen in de kwaliteit van leven, maar ook in de kracht van de economie. In dit IRP maken we ruimte voor de drie grootste uitdagingen voor de economie in de regio: De transitie naar een duurzame economie, het zorgen voor werkgelegenheid voor iedereen en het behoud en versterken van het economische profiel in de regio. We verdichten daar waar mogelijk en zijn complementair in de regio.

Hiervoor wordt ruimte gemaakt op verschillende manieren. Enerzijds zullen we steeds meer werken in gemengde stedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen bij elkaar komen. Plekken met een hoge dichtheid die intensief gebruikt worden. Rondom multifunctionele knooppuntlocaties die aangesloten zijn op het nationale treinennet is ruimte voor nieuwe kantoren. Rond het USP en de plekken die daarmee zijn verbonden ontwikkelt het wetenschapsmilieu zich verder door, waarbij het profiel van life sciences verder wordt versterkt. Ook stedelijke bedrijvenlocaties met lichte bedrijvigheid en productie worden geïntensiveerd en gecombineerd met o.a. wonen, bijvoorbeeld in de A12-zone en rond de regionale multimodale hubs.



Foto: Houten, Siebe Swart

Maar niet alle functies lenen zich voor menging. Daarom reserveren we ruimte voor niet-mengbare bedrijvigheid die zich daardoor ook verder kan ontwikkelen. Ook beschermen we werkmilieus die kwetsbaar maar economisch waardevol zijn, vooral voor startende ondernemers. Juist op de niet-mengbare bedrijventerreinen geven we invulling aan de ruimte die de circulaire ketens vragen. De vraag naar bedrijventerreinen wordt opgelost door een combinatie van verdichting op bestaande terreinen en (intensief) programmeren van nieuwe terreinen. Dit betekent ook dat er nieuwe regionale bedrijventerreinen nodig zijn.

Samen creëren we in deze verschillende gebieden genoeg werkgelegenheid voor de groeiende bevolking. Hoewel de verschillende soorten werkgebieden ieder andere eisen stellen aan hun omgeving werken we voor alle gebieden aan het versterken van het profiel, zodat verschillende gebieden complementair zijn aan elkaar en we binnen de regio niet op locaties met elkaar concurreren.

Perspectief 5: In 2040 zijn ook kleine en middelgrote kernen in de regio vitaal en bieden een gezonde leefomgeving
Naast meer stedelijke, compacte en op fiets en OV gerichte milieus spelen er lokaal specifieke vraagstukken, met name in de kleinere kernen in de regio, waarvoor ook ruimte gemaakt moet worden. Deze kernen dreigen te krimpen door huishoudensverdunning – door demografische veranderingen wonen er gemiddeld steeds minder mensen in een woning. Voor gemeenten waar deze opgave speelt worden afspraken gemaakt over het bijbouwen van woningen voor de eigen vitaliteit en marktdynamiek. Het versterken van de vitale kernen zorgt ervoor dat toegang tot werk, voorzieningen en landschap overal in de regio goed georganiseerd is.

Perspectief 6: In 2040 is de regio op weg naar energieneutraliteit
We hebben energie nodig om te werken, te wonen en voor vervoer. Ons huidige gebruik van fossiele brandstoffen hiervoor zorgt voor opwarming van de aarde. We zitten aan het begin van een transitie van fossiele energie naar duurzame energie. Regionaal nemen wij hierin onze verantwoordelijkheid.

In 2040 willen we een flink eind op weg zijn naar de nationale klimaatdoelen voor 2050 (95% CO_2 reductie). Dit betekent dat we voldoende ruimte hebben voor duurzame opwekking van energie, en dat het verminderen van energieverbruik volop onderdeel is van de manier waarop we leven en onze samenleving inrichten.

Perspectief 7: In 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio die zich voorbereid op zeespiegelstijging
Het klimaat verandert. Hierdoor neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Daarbij is het niet de vraag of de zeespiegel zal stijgen maar hoeveel deze stijgt. In sommige scenario's loopt dat op tot 2 meter aan het einde van deze eeuw of zelfs nog meer. Welke invloed dit precies heeft op onze regio is nog niet met zekerheid te stellen, maar het is belangrijk om nu de keuzes te maken die ons ook na 2040 goed positioneren voor een veranderend klimaat.

Het leren leven met meer water zet de huidige manier van het inrichten van de economie, leefbaarheid, landbouw en natuur onder druk, maar biedt ook volop kansen om de regio mooier en gezonder, veiliger en duurzamer te maken. In 2040 willen we onze samenleving en leefomgeving aangepast hebben aan de gevolgen van klimaatverandering. Klimaat- en waterrobuust inrichten en voorbereid zijn op zeespiegelstijging is dan een vanzelfsprekend onderdeel van onze plannen.

Zoals afgesproken in de regionale adaptatiestrategie zorgen we ervoor dat in 2040 nieuwbouw en herstructurering klimaatadaptief gebeurt. Dit betekent met voldoende ruimte voor water, minder stenen en het juiste groen. Hiermee beperken we water- en droogteoverlast en gaan we hittestress tegen. Het bebouwd gebied fungeert steeds meer als spons, waarbij water zo lang mogelijk wordt vastgehouden en water wordt gebufferd voor droge perioden. We zorgen voor voldoende koelte- en schaduwplekken en zwemwater, zodat de regio ook bij warm weer leefbaar is. We zetten in op klimaatadaptieve landbouw en natuurontwikkeling.

De verstedelijksstrategie gaat uit van het concentreren van verstedelijking rond knooppunten. Concentratie betekent ook dat deze locaties effectiever beschermd kunnen worden tegen zeespiegelstijging in de toekomst. Zo beschermen we ook de 'vitale en kwetsbare functies' die essentieel zijn voor het functioneren van de maatschappij tegen extreme weersinvloeden – denk hierbij aan het elektriciteitsnet, ICT-voorzieningen, gezondheidszorg, etc.

Een leefbare en gezonde regio is een waterrobuuste en klimaatbestendige regio met veel ruimte voor water en groen. De groenblauwe daken, groene gevels en boomrijke straten en pleinen zorgen voor koele woningen en aangename ontmoetingsplekken in de zomer, zonder hittestress. Hevige regenval zorgt niet voor overstorten van rioolsystemen, maar wordt opgevangen in wadi's en



Foto: Maarsseveense Plassen, Droomplekken

waterpleinen. En het robuust aangelegde watersysteem met voldoende verversing zorgt ook bij hogere temperaturen voor een goede waterkwaliteit met volop leven en levendigheid in en langs het water.

In de toekomst zal in delen van de regio de grondwaterstand verhoogd moeten worden om verzilting door stijging van de zeespiegel het hoofd te bieden. We streven daarbij naar een natuurlijk, robuust en veerkrachtig (grond) watersysteem, dat in balans is en ook pieken kan opvangen in natte en droge perioden.

We versterken het klimaatbewustzijn en handelingsperspectief van bewoners en bedrijven. Op die manier werken we samen aan een gezonde en leefbare regio. De inzichten die nu ontwikkeld worden in het kennisprogramma zeespiegelstijging worden in de toekomst in het perspectief op de regio verwerkt. Daarbij zijn nieuwe waterkeringen, verhogen van infrastructuur en meer open water niet uitgesloten.

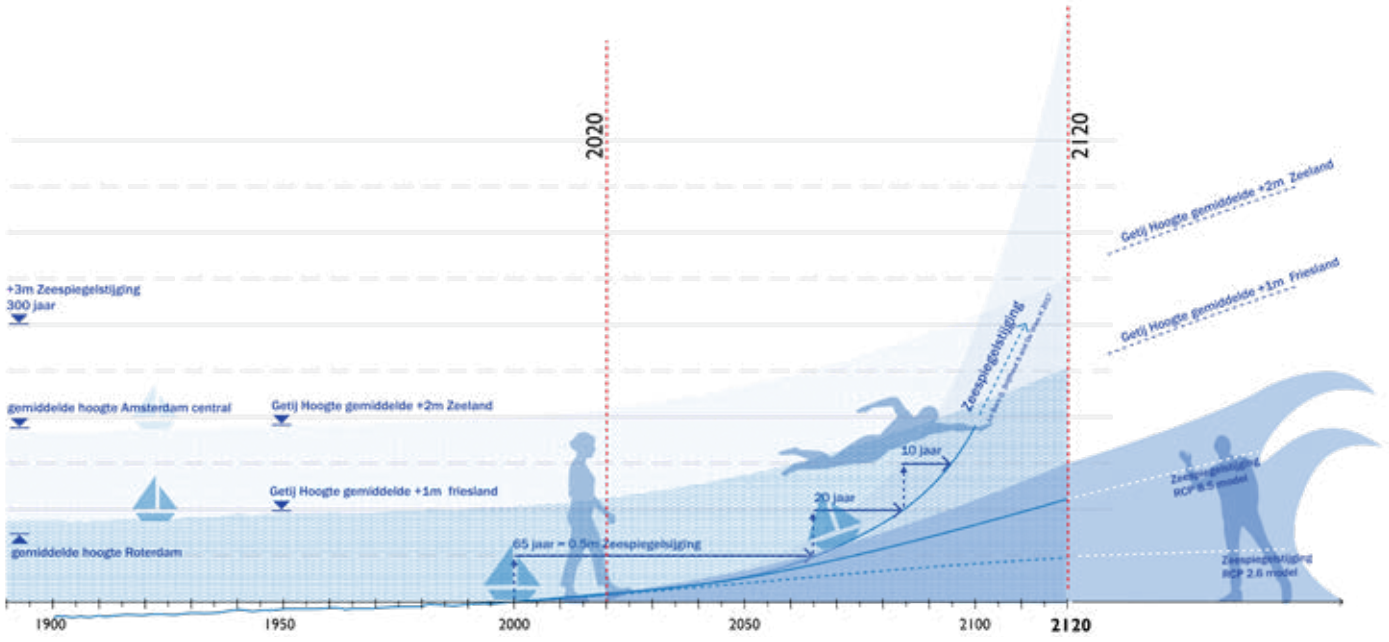
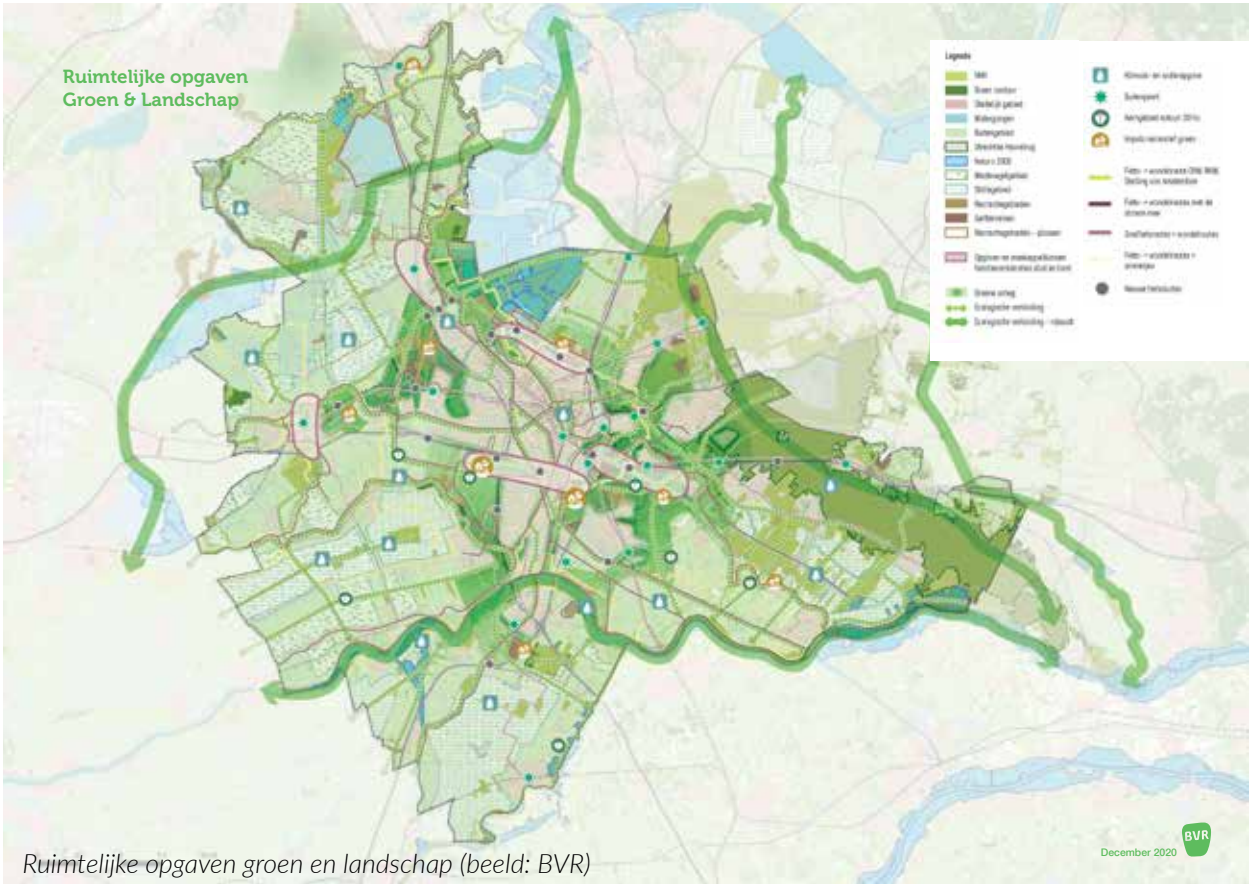
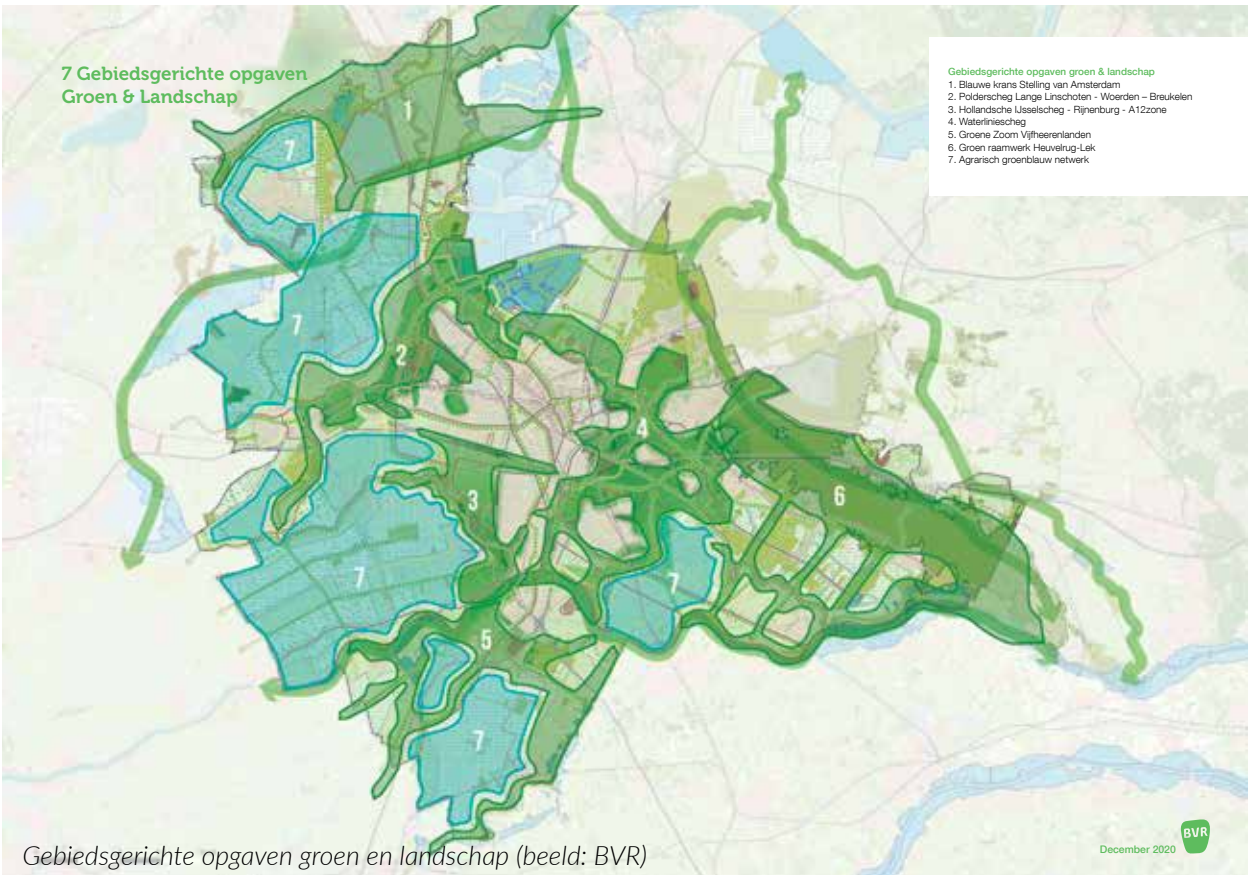


Diagram: Hoe lang kunnen we tegen de druk van het water vechten? (KuiperCompagnons)



Ruimtelijke opgaven groen en landschap (beeld: BVR)



Gebiedsgerichte opgaven groen en landschap (beeld: BVR)

2.2 ACHT REDENEERLIJNEN DIE LEIDEN TOT RUIMTELIJKE KEUZES

De perspectieven op de regio leiden tot integrale ruimtelijke keuzes die hieronder worden toegelicht aan de hand van de acht redeneerlijnen.

REDENEERLIJN 1: DE UTRECHTSE TROTS ALS BASIS
Ontwikkeling landschap, water en groen is voorwaardelijk voor de groei van de regio

Het landschap, de cultuurhistorie, de natuurgebieden, parken, plassen en rivieren vormen de grote trots van de regio. De ambitie tot het behoud en de versterking van deze landschappen en groenstructuren is de eerste stap in de visie op de verstedelijking van de regio. Het leggen van deze groene basis is een voorwaarde om te komen tot de visie voor gezond leven in een stedelijke regio. Groen is voorwaarde voor groei.

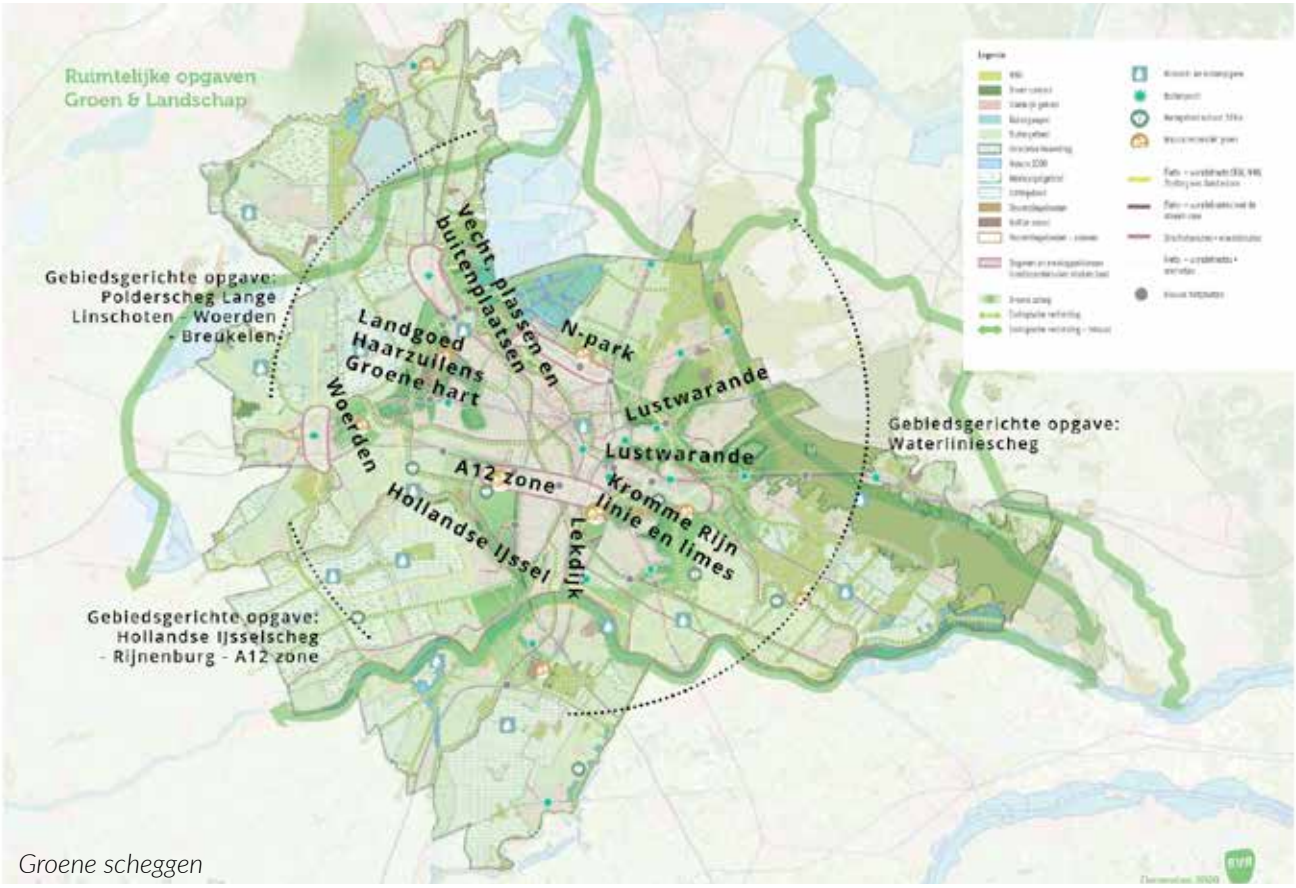
Daarom wordt de financiering van de landschappelijke opgave in samenhang bezien met de verstedelijking. De landschappelijke opgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. Groenopgaven in de stedelijke openbare ruimte en aansluitend op stedelijke ontwikkelingen zijn direct te koppelen. Andere regionale opgaven zijn indirect randvoorwaardelijk.

De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee', waarin de provincie Utrecht samenwerkt met de waterschappen en regio's, speelt hierin een belangrijke rol.

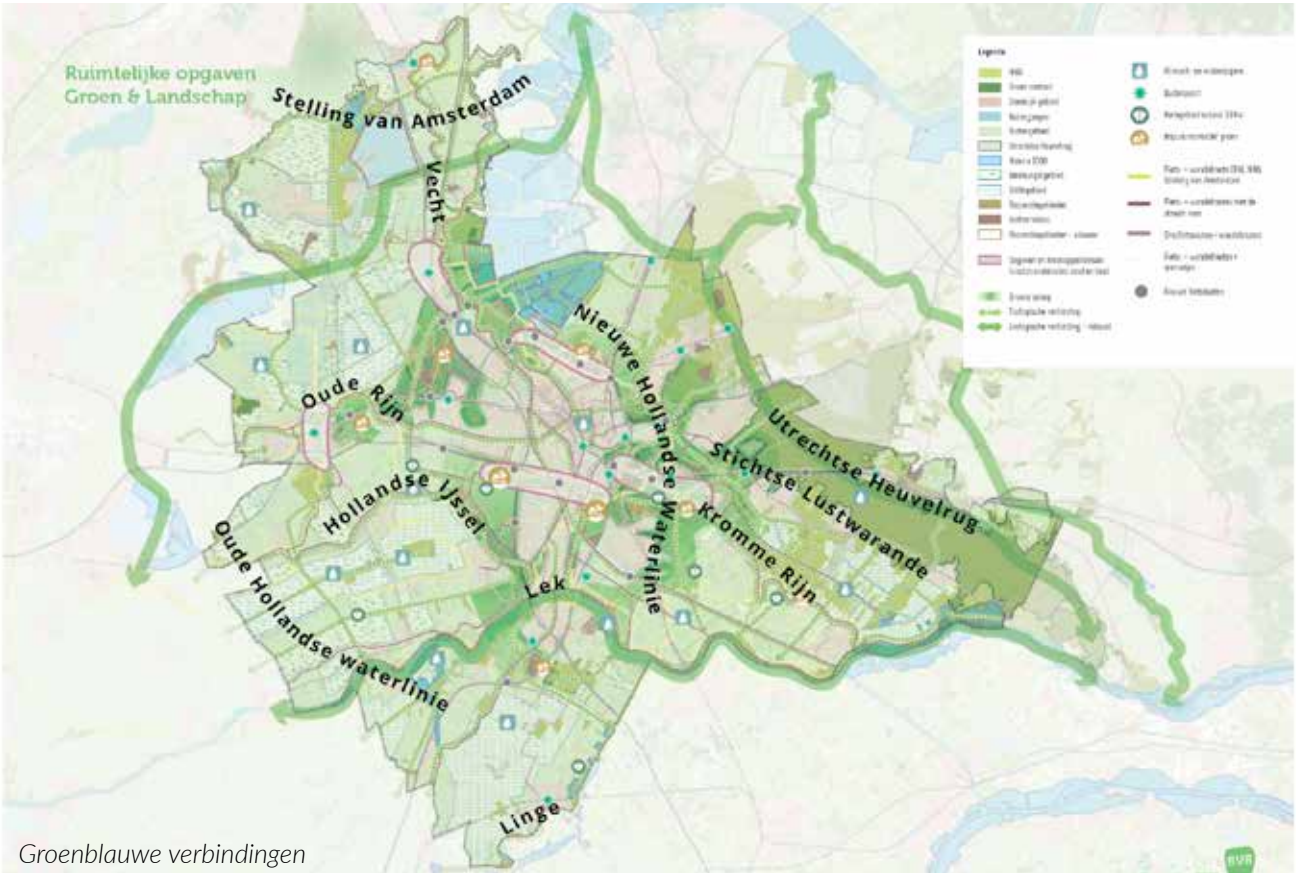
De ruimtelijke keuzes voor groen, landschap en water staan niet op zichzelf. De keuze om groen voorop te zetten betekent ook iets voor de ontwikkeling van steden en dorpen. Het is ook een keuze om zo weinig mogelijk (grootschalige) uitleglocaties te ontwikkelen en waar deze toch nodig zijn in te zetten voor de verbetering van het omliggende landschap.

Keuzes die bij deze redeneerlijn horen:

- Op alle schaalniveaus wordt daarom gekozen voor een ambitieus programma voor landschap, water en groen dat meegroeit met de regio. Dit betekent:
  - Het versterken van de intrinsieke kwaliteit van het landschap, inclusief de natuurwaarden en cultuurhistorie
  - Vergroten van de ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin.
  - Vergoten van de toegankelijkheid van landschap, en daarmee ruimte te bieden voor de groeiende recreatieve behoefte van een groeiende bevolking.
  - Het bieden van perspectief aan het landelijk gebied en specifiek aan de agrarische sector
  - Ruimte voor en/of integreren van de wateropgave en klimaatadaptatie
  - Adem- en beweegruimte voor een groeiende bevolking met een steeds grotere behoefte aan ruimte voor recreatie en natuurbeleving
- Kiezen voor deze acht principes voor de realisatie van de programmatische opgave voor landschap water en groen:
  - Het Utrechts landschap is de kwaliteitsdrager voor de hele U16. Dit betekent dat alle ontwikkelingen in de regio ruimtelijk zijn verbonden met het landschap. Onafhankelijk van de aard van de ontwikkeling, wordt er over nagedacht hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot het versterken van de kwaliteit van het landschap.
  - Slim clusteren van de landschapsopgaven per deelgebied. Gebiedsgericht uitwerken van de landschapsopgaven in coalities van verschillende stakeholders, gemeenten en andere partijen gekoppeld aan of gecombineerd met andere doelen.
  - Stad en land verbinden door de opgaven voor recreatie, natuur en landschap te verweven met die van de stad. Door deze ruimtelijk de steden in te trekken met groenblauwe verbindingen, scheggen en het aanleggen van ontbrekende schakels in het netwerk. De druk op bestaande kwetsbare gebieden wordt verspreid.
  - Biodiversiteit: Logisch ecologisch netwerk bouwen dat bestaande en nieuwe natuurgebieden met elkaar verbindt en zorgt voor verbeterde mogelijkheden tot uitwisseling van flora en fauna, wat zorgt voor een grotere biodiversiteit.
  - Landschapselementen herstellen die sinds midden 20e eeuw zijn verdwenen uit het landschap en bouwen aan een fijnmazig netwerk van levendige boerensloten en soortenrijke slootkanten.
  - Meekoppelkansen in verschillende opgaven benutten, met name op locaties waar landschaps- en natuuropgaven nabij water-, stedelijke ontwikkelings- of energieopgaven liggen.
  - Landschap, water en groen-inclusief ontwikkelen, waarbij de verbinding tussen landschap, water en groen en de (stedelijke) ontwikkeling vanzelfsprekend is en een winwinsituatie ontstaat.
  - Toekomstbestendige landbouw, waarbij een duurzaam economisch perspectief wordt geboden aan de agrarische sector en waar deze sector in transitie naar circulaire kringloop landbouw, waar ook een belangrijke beheerder van het waardevolle landschap is.
- Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:
  - Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie en ook water. Landgoederen zijn daarbij een voorbeeld van een economische verdienmodel om voor versterking van natuur en recreatie en behoud cultureel erfgoed te zorgen.



Groene scheggen



Groenblauwe verbindingen

- Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart

- Kiezen voor een leefbare en gezonde regio is ook kiezen voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio:
  - De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren met wandel- en fietspaden.
  - De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress. De groenblauwe daken, groene gevels en boomrijke straten en pleinen zorgen voor koele woningen en aangename ontmoetingsplekken in de zomer, zonder hittestress.
  - Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt. Hevige regenval wordt opgevangen in wadi's en waterpleinen (en zorgt niet voor overstorten van rioolsystemen). En het robuust aangelegde watersysteem met voldoende verversing zorgt ook bij hogere temperaturen voor een goede waterkwaliteit met volop leven en levendigheid in en langs het water.
  - Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief & klimaatadaptief ontworpen.

De schaalsprong voor landschap, water en groen voor de regio U16 op basis van deze redeneerlijn is gekwantificeerd (U16 Ruimtelijke Opgave Groen & Landschap 2020-2040, BVR dec 2020) en bestaat uit:

- Groene scheggen zorgen voor de verbinding tussen stad en landschap en dat groene kwaliteiten vanuit de stad dichtbij en goed toegankelijk zijn. De groene scheggen zijn landschappen van elk tientallen km2 groot. In deze scheggen liggen diverse functies van landbouw tot natuur, recreatie en cultuurhistorie. De intensiteit van recreatief bezoek en gebruik varieert van parken in de stad, recreatiegebieden in de stadsranden zo dicht mogelijk bij de woonomgeving (2-5 km) afstand van de centra, tot verder weg gelegen gebieden met natuur, landbouw en recreatie tot recreatief medegebruik in het agrarisch gebied. Deze groene scheggen sluiten aan op de groenstructuren in de stad Utrecht, zoals in de RSU verder uitgewerkt en brengen daarmee het groen vanuit de regio tot in de haarvaten van de stad. Er zijn 6 á 10 scheggen benoemd.

- Groen Blauwe verbindingen zijn groen ingerichte langzaamverkeer-verbindingen langs de hoofdstromen en structuren van de regio zoals de Vecht, de Hollandse waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug (zie kaart) Deze zijn nodig om grote landschappen voor recreanten te ontsluiten (over land en water) en om ecologische verbindingen te maken. Daarbij heeft het fietsnetwerk ook een belangrijke rol in de regionale verplaatsingen voor wonen, werken en onderwijs. Door fiets- en wandelroutes te voorzien van groene bermen, natuurvriendelijke oevers en beplantingen en om de paar km groene rustpunten te creëren, ontstaat in de U16 een robuust netwerk langs de U16 stromen en cultuurhistorische structuren. Een deel van het netwerk is reeds aanwezig. Om het netwerk te completeren zijn 38 natuurschakels en 13 recreatieve verbindingen benoemd. Om barrières op te heffen zijn 19 fietsducten, 3 ecoducten en 16 kleinere faunapassages benoemd.

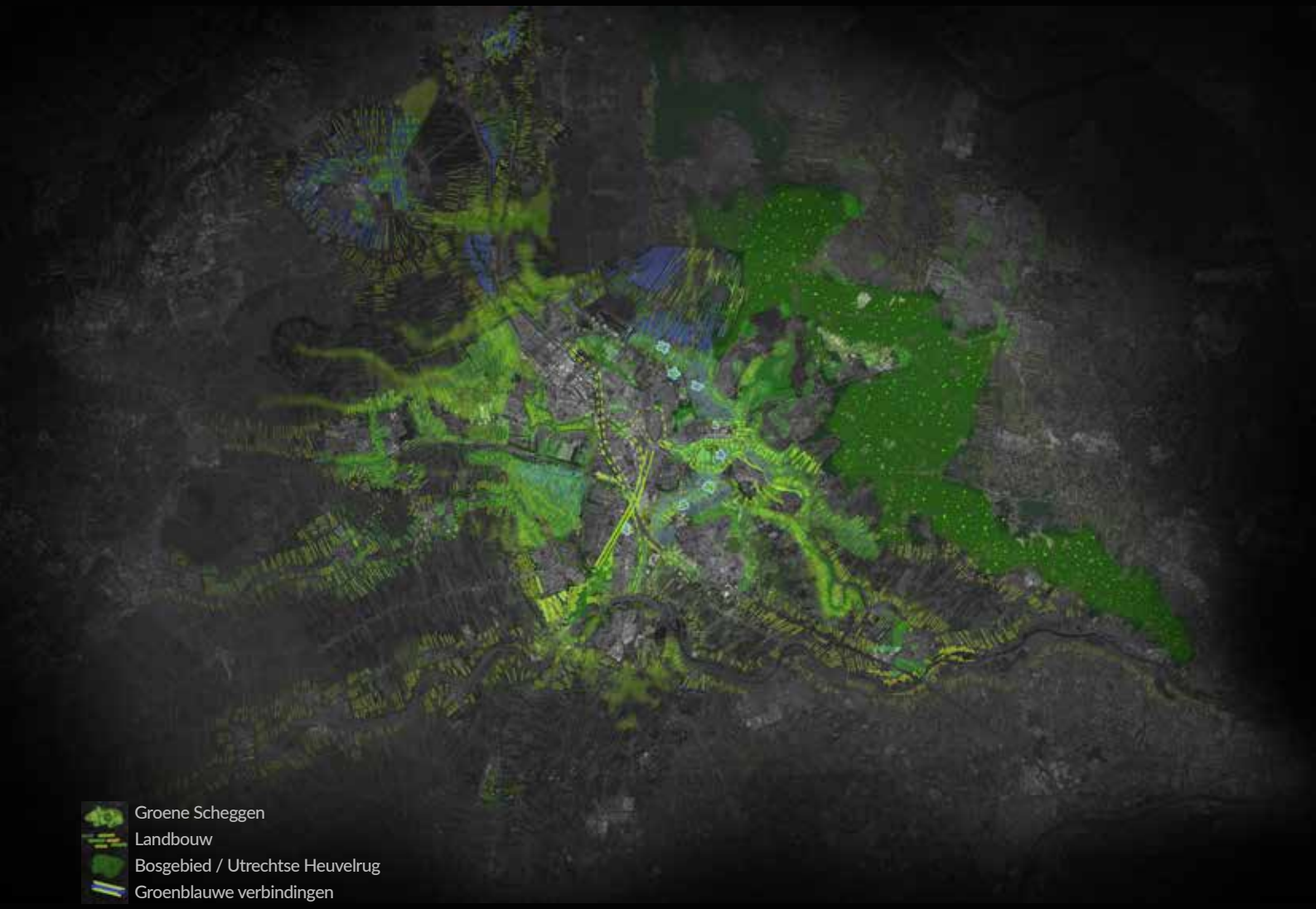
- Regionale natuurkerngebieden hebben een oppervlakte van minimaal 30 ha en worden gerealiseerd in gebieden waar Natuur Netwerk Nederland ontbreekt. Er zijn 7 natuurkernen benoemd om het Natuur Netwerk Nederland te completeren (realiseren van de NNN is een zelfstandige opgave die door de provincie in de regio wordt uitgevoerd).

- Groene contour gebieden, natuurgebieden die nog niet gerealiseerd zijn op aangewezen landbouwgronden in de U16. Gedeeltelijk vallen deze samen met de scheggen maar het grootste deel ligt in het landelijk gebied.

- Herstel van erfbeplanting en kleine landschapselementen in landelijk gebied.

In totaal gaat het om het toevoegen van 4.110 ha natuur en recreatiegebied. Dat is inclusief 394 kilometer aan nieuwe recreatieve en ecologische verbindingen. Daar komt het beheer van natuuringerichte slootkanten nog bij, waarvoor 10.000 km oever in aanmerking komt.
Ook worden snelfietsroutes en 9 buitenpoorten. bestaande stations die zich ontwikkelen tot recreatief transferia, die een gezond alternatief vormen voor de autobereikbaarheid van landschappen en recreatiegebieden buiten de stad, benoemd die onder mobiliteit in dit IRP worden gekwantificeerd.

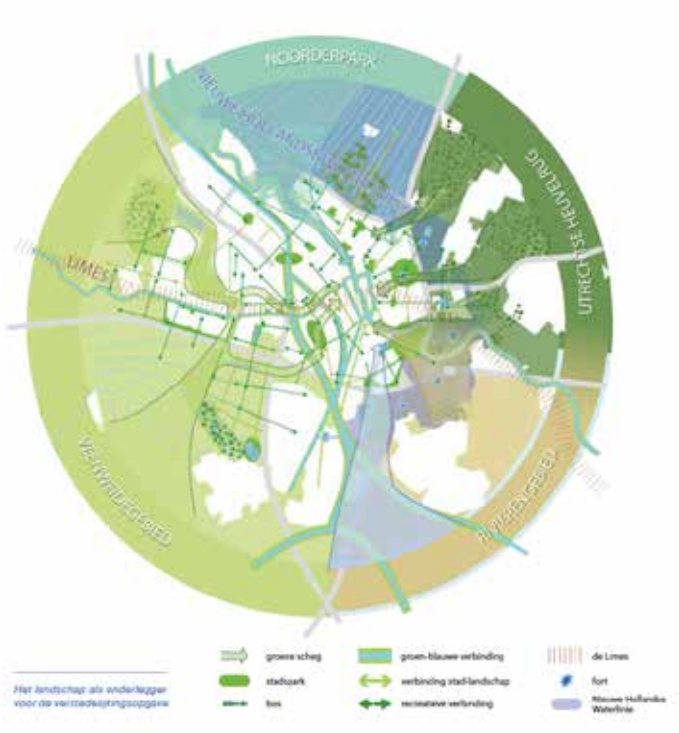
De wateropgave is nog niet gekwantificeerd in dit overzicht maar kan veelal meegekoppeld worden in het oppervlak van andere opgaven.



Versterken van de groen-blauwe netwerken

Vertaling van de ambitie in regionale opgaven
De opgave is ruimtelijk vertaald in een zeven gebiedsgerichte (intergemeentelijke) opgaven en vier algemene opgaven. De gebiedsgerichte benadering geeft aanleiding om samenwerkingen aan te gaan en te werken aan ontwikkeling van concrete landschappelijke programma's die voorwaardelijk zijn voor de verdere groei van de regio.

De vier algemene opgaven om de schaalsprong te maken zijn:
- Financiën regelen voor beheer/onderhoud en inrichting van bestaande en nieuwe natuur- en recreatiegebieden waaronder ook kleine landschapselementen.
- U16 Netwerk groenblauwe verbindingen versterken en toevoegen van nieuwe verbindingen ten behoeve van recreatie en natuur en een aantrekkelijke en klimaatrobuuste leefomgeving.
- Stimuleren van de transitie van reguliere landbouw naar economisch rendabele kringlooplandbouw.
- Water en groen behouden en toevoegen in de steden en dorpen. Voor het bestaande stedelijke gebied is niet een aparte gebiedsopgave omschreven. Hier liggen echter ook nadrukkelijk opgaven voor landschap, groen en klimaatadaptatie



Groen van landschap tot voordeur: Ook voor de RSU is het landschap de onderlegger (beeld: RSU)

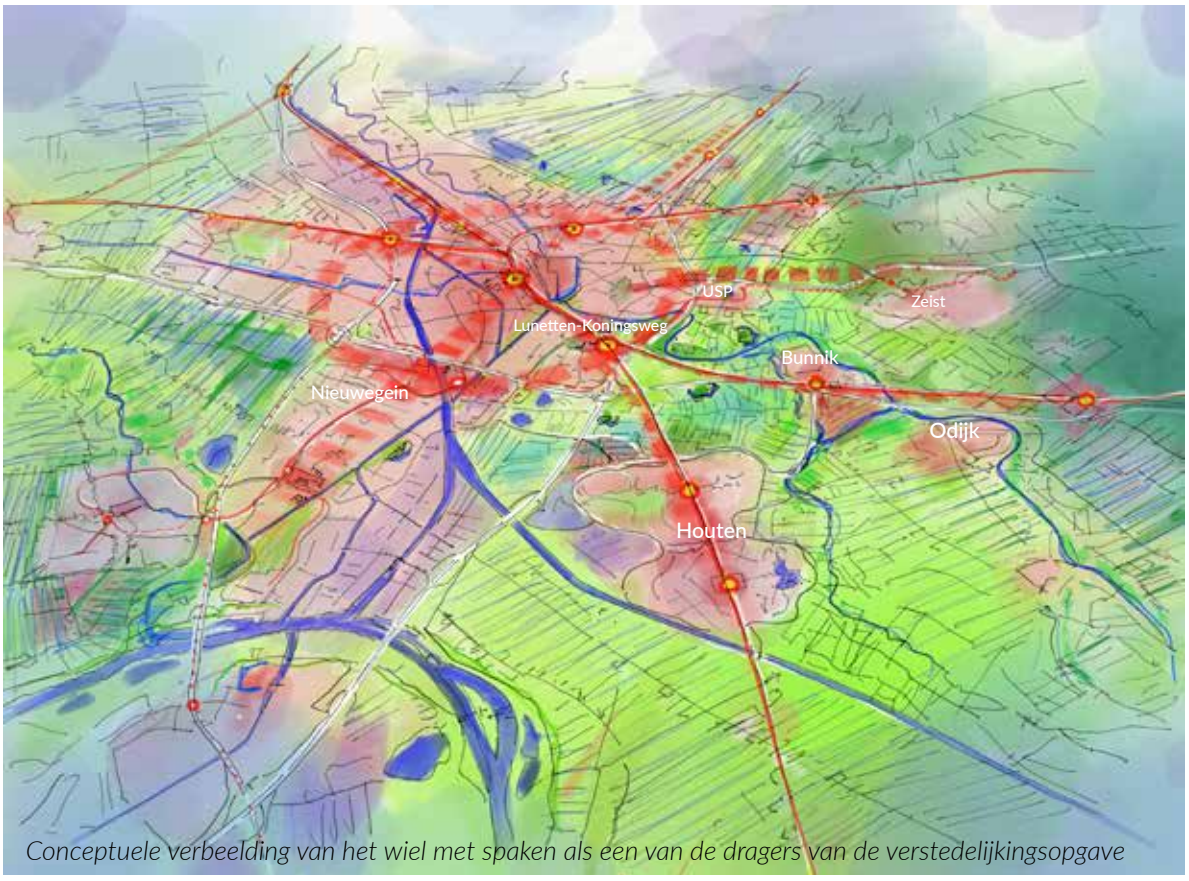
Deze gebiedsgerichte opgaven om de schaalsprong te maken zijn:
1. *Blauwe krans Stelling van Amsterdam*
2. *Polderscheg Lange Linschoten - Woerden – Breukelen*
3. *Hollandsche IJsselscheg - Rijnenburg - A12zone*
4. *Waterliniescheg*
5. *Groene zoom Vijfheerenlanden*
6. *Groen raamwerk Heuvelrug-Lek*
7. *Agrarisch groenblauw netwerk*

Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:
- Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie.
- Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart. De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren. Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief ontworpen.
- De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress en nieuwe verstedelijking wordt klimaatadaptief ontworpen. Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt.
- De financiering van de groen-blauwe agenda is nog niet geborgd. De financieringsopgave is een gezamenlijke opgave van 16 gemeenten en andere overheden en stakeholders, waarvoor onderzocht wordt hoe hiervoor financiële dekking georganiseerd kan worden. Het uitgangspunt hierin is gezamenlijkheid.
- De financiering van deze opgave wordt in samenhang bezien met de verstedelijking, met name in de stedelijke openbare ruimte en de groene scheggen. Grotere groenopgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee' speelt hierin een belangrijke rol.

De ruimtelijke keuzes voor groen, landschap en water staan niet op zichzelf. De keuze om groen voorop te zetten betekent ook iets voor de ontwikkeling van steden en dorpen. Het is ook een keuze om zo weinig mogelijk (grootschalige) uitleglocaties te ontwikkelen en waar deze toch nodig zijn in te zetten voor de verbetering van het omliggende landschap.



Schetsverbeelding bestaand



Conceptuele verbeelding van het wiel met spaken als een van de dragers van de verstedelijkingsopgave

REDENEERLIJN 2:
KEUZES VOOR DUURZAME MOBILITEIT
Nabijheid en netwerk zorgen voor duurzaam mobiliteitsgedrag

De regio Utrecht ligt als een spin in het web van het Nederlandse auto- en spoorwegennet. Een groot deel van het verkeer in de regio is nationaal georiënteerd. Deze goede verbondenheid is een kracht van de regio, maar de opgaven die samenhangen met groeiende mobiliteitsstromen kunnen slechts deels door de regio beïnvloed worden.

We zorgen ervoor dat in 2040 het kiezen voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

Organiseren van nabijheid
Allereerst door het hiermee organiseren van nabijheid. Dit betekent dat functies als wonen, werken en voorzieningen steeds meer gemengd worden en ook toegang tot groen in de directe leefomgeving aanwezig is. Hierbij horen hogere dichtheden naarmate de OV bereikbaarheid beter is. Door nabijheid te organiseren zijn alle benodigde dagelijkse functies binnen wandel- en fietsafstand aanwezig.
Het versterken van de wandel- en fietsinfrastructuur draagt bij aan deze nabijheid en brengt wonen, werken, voorzieningen en recreatie dichter bij elkaar. Dit principe van nabijheid geldt voor de gehele regio. Het betekent dat in alle kernen invulling wordt gegeven aan nabijheid en het bij elkaar brengen van functie. Nabijheid kan ook relatief zijn door goede verbindingen met de fiets of het OV.

Schaalsprong OV en fiets: Wiel met spaken
Ten tweede door de toegang tot het OV op verstedelijkingslocaties voor zoveel mogelijk mensen zo makkelijk mogelijk te maken. Hiervoor wordt op regionaal niveau ingezet op het systeem “wiel met spaken” wat gefaseerd wordt gerealiseerd. Hierdoor wordt het bewegen van plek tot plek in de regio verbeterd met hoogwaardige en frequente verbindingen die minder alleen gericht zij op Utrecht Centraal, maar juist ook op een aantal andere knopen in het netwerk, zoals het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op een aantal knooppunten wordt het mogelijk over te stappen tussen dit regionale systeem en het nationale OV-netwerk of van auto op OV op zogenaamde multimodale hubs.

Dit systeem van het wiel met spaken steekt diep de regio in en wordt bij alle knooppunten gevoed door het verbeteren en aanleggen van fietsroutes en toeleidende OV-lijnen. Zo wordt ook de regio verbonden met het wiel met spaken en ontstaat een regionaal netwerk van hoogwaardige (snel)fietsroutes.

Beperken groei autoverkeer
In de regio is op de meeste corridors van het hoofdwegennet niet of nauwelijks ruimte voor groei van de automobiliteit. Iedere vergroting van de regionale wegcapaciteit leidt uiteindelijk tot grotere knelpunten op deze corridors, waarbij de Ring Utrecht de bottleneck is. Het ervoor zorgen dat de groei van automobiliteit in de spits afgeremd wordt is daarmee een belangrijk doel voor de regio. Als we de groei van de automobiliteit faciliteren staat dat haaks op onze uitgangspunten van gezond stedelijk leven en heeft dat negatieve impact op de leefomgeving: meer autoverkeer in de stad/ naar bestemmingen én extra druk op het hoofdwegennet, meer (geluids)overlast op omgeving en meer sluipverkeer.

Het is van belang om hierin samen met de Rijksoverheid op te trekken; als het Rijk de kosten van automobiliteit verder laat dalen en in het hele land meer snelwegcapaciteit toevoegt, roeien gemeenten met hun beperkende maatregelen tegen de stroom in. Uitgangspunt voor de gemeenten is dat de landelijke autonome groei van (auto) mobiliteit er niet toe mag leiden dat we rond regiopoorten of in kernen niet kunnen verstedelijken.

Daar hoort bij dat we met het Rijk tot afspraken komen waarbij we verstedelijking én de inzet van generiek mobiliteitsbeleid koppelen aan Rijksinvesteringen in alternatieven én het reduceren van (auto)mobiliteit op nationale corridors. Daarvoor zullen we per corridor of deelgebied (mobiliteitsscheg) in het vervolgonderzoek van U Ned scherp in beeld brengen welke stromen een regionale oorsprong hebben of afkomstig zijn van nieuwe verstedelijking en welk stromen het gevolg zijn van landelijke autonome groei van het autoverkeer.

Tevens gaan we samen met andere overheden aan de slag om de alternatieven beter te maken, maar ook gedragsverandering te stimuleren door bijvoorbeeld afspraken te maken over parkeerbeleid, beprijzen en het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen.

Deze inzet geldt voor de hele regio en is in het stedelijk gebied en de grote verstedelijkingslocaties direct om de stad, waar we door middel van het principe van nabijheid verstedelijking in hoge dichtheden kunnen combineren met OV en fietsoplossingen van zeer hoge kwaliteit, zeer kansrijk.



Foto: Uithoflijn, SpoorPro

Veelal op grotere afstand van de stad liggen verstedelijkingslocaties rond regiopoorten. Dit zijn goed multimodaal ontsloten locaties waarvan we een grote bijdrage aan de verstedelijkingsopgave verwachten. Het is op deze locaties niet realistisch om hetzelfde effect te verwachten van de inzet op ander mobiliteitsbeleid omdat voor veel reizen OV en fiets minder en auto meer vanzelfsprekend zijn dan in het stedelijk gebied.

Hoe verder van het kern OV-netwerk, hoe belangrijker het is om ook andere oplossingen te vinden voor het beperken van de spitsdruk van het autoverkeer. Ook in meer landelijk gelegen gebieden is het belang van investeren in OV en fiets groot en liggen kansen voor alternatieve maatregelen, waaronder mobility as a service, spitsmijden en het op de juiste plekken bieden van overstapmogelijkheden tussen de auto en andere modaliteiten.

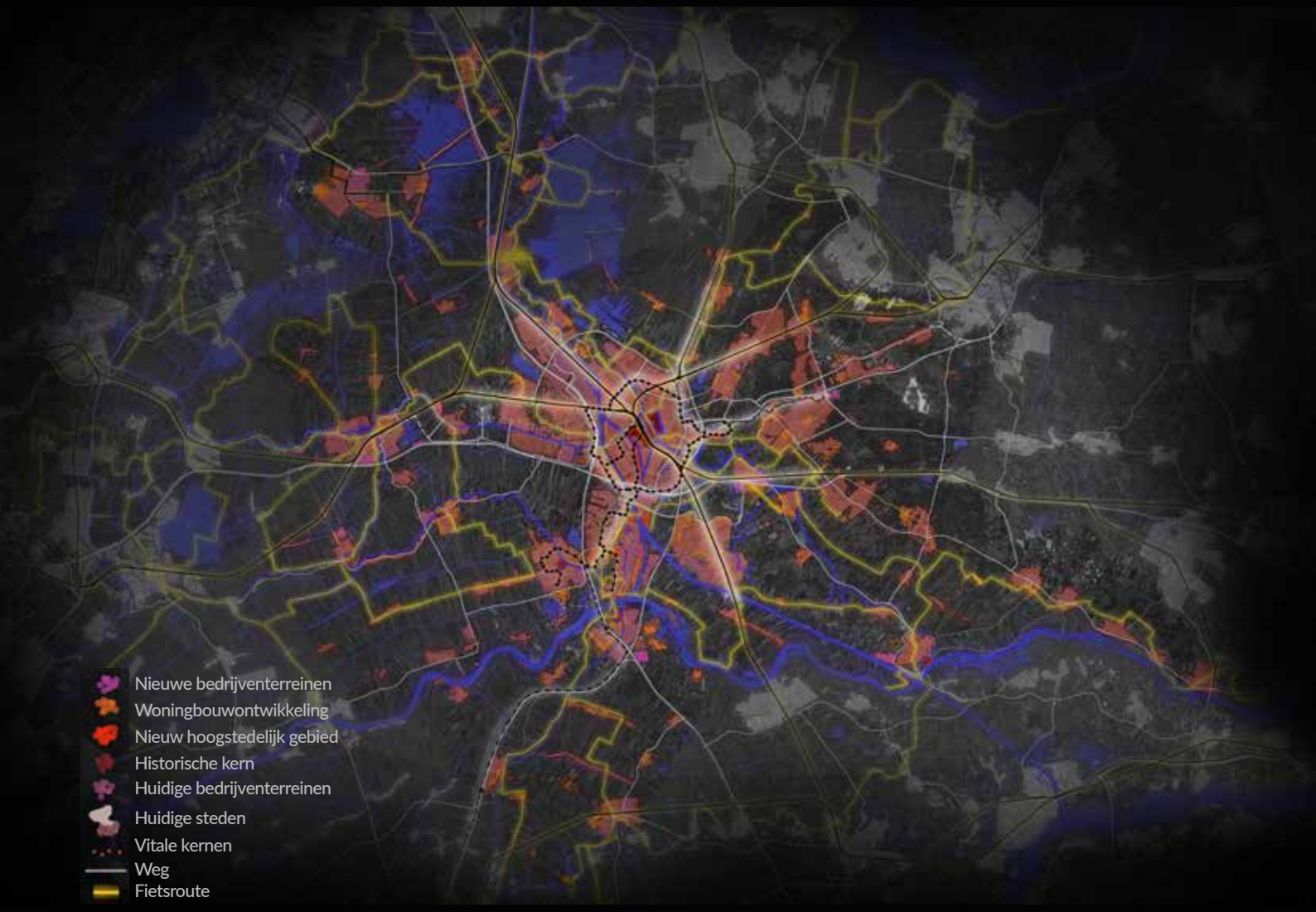
Adaptieve aanpak
Op deze plekken gaan we aan de slag met een pragmatische en adaptieve aanpak waarbij we vooropstellen dat we de gewenste verstedelijking mogelijk gaan maken en waarbij we ervoor waken dat de discussie over nationale netwerken, bijvoorbeeld de capaciteit van de Ring Utrecht, verhindert dat we bij verstedelijkingslocaties aan de slag kunnen. Dat betekent dat we op kwetsbare plekken als aansluitingen of kruisingen bekijken of beperkte investeringen lokale problematiek kunnen verlichten en/of verstedelijkingslocaties aantrekkelijker kunnen maken. En het betekent een gerichte inzet op ketenmobiliteit waarbij sterke OV-corridors gekoppeld worden aan fiets, P+R en deelmobiliteit op regiopoorten en multimodale hubs.

Als verstedelijking in combinatie met regionale en landelijke ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag er toch toe leidt dat automobiliteit rond deze locaties groeit en daarmee tot verdere belasting van het hoofd- én onderliggend wegennet leidt, dan zijn extra bovenplanse maatregelen noodzakelijk om de groei van de automobiliteit door deze ontwikkeling te compenseren, waarbij we voor wat betreft de financiering van deze maatregelen deels ook naar opbrengsten van verstedelijking zullen moeten kijken om ze mogelijk te maken. De uitwerking van deze adaptieve ontwikkelingsstrategieën zullen we ter hand nemen op het niveau van deelgebieden in nauwe samenwerkingen met de provincie, waarbij we op zoek gaan naar ruimte in het mobiliteitssysteem om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Concreet worden hiermee de volgende keuzes gemaakt:
1. Het verminderen van de mobiliteitsbehoefte door het principe van nabijheid toe te passen in de ontwikkeling van de regio. Het daily urban system (*wonen*, *werken*, *voorzieningen*) van bewoners ligt zoveel mogelijk in de buurt van elkaar en in de buurt van OV-knooppunten, waardoor het zo vanzelfsprekend mogelijk wordt om te voet, met de fiets of met het OV te reizen.
2. Het opbouwen van een integraal pakket aan mobiliteitsingrepen dat tot doel heeft om autoverkeer met bestemming Utrecht in de spits zoveel mogelijk te beperken. Dit wordt gedaan door:

- *Verbeteren van het regionale OV- en fietsnetwerk:*
  - Een systeemsprong fiets bestaat uit het creëren van een regionaal non-stop fietnetwerk dat alle woonkernen in de regio op een zo snel mogelijke manier verbindt met centra, OV-knooppunten en alle belangrijke bestemmingen in het stedelijk gebied.
    Hiervoor zijn nodig:
    - realisatie snelfietsroutes
    - realisatie regionale fietsroutes en missing links
    - combineren nieuwe OV-assen (Wiel met Spaken) met nieuwe fietsroutes
    - goede stallingen en deelfietsen bij OV-knopen

  - De aanleg van een regionaal OV systeem 'wiel met spaken' met hoogwaardige en frequente OV verbindingen die Utrecht en de regio directer met elkaar verbinden. Het wiel met spaken bestaat uit bestaande en nieuwe OV verbindingen, zoals de bestaande spoorlijnen en tramlijnen, maar ook nieuwe lijnen die niet op het centrum van Utrecht gericht zijn. Het wiel met spaken maakt het bebouwen en verdichten van een aantal locaties binnen en aan de rand van de stad Utrecht mogelijk, zoals de A12-zone, Papendorp, USP/Rijnsweerd en Lunetten-Koningsweg
    Hiervoor is nodig:
    - Wiel: De aanleg van het OV-wiel, dat bestaat uit hoogwaardige OV-verbindingen in een ring rond Utrecht, waar regionale OV lijnen op kunnen aanhaken. Het gaat om de verbinding van Leidsche Rijn – Westraven, Westraven – Lunetten – USP, USP – Overvecht en Overvecht – Leidsche Rijn.
    - Spaak: Het versnellen van de Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein via de Merwedekanaalzone
    - Spaak: De aanleg van een HOV-verbinding van het USP naar Zeist-Noord (en verder naar Amserfoort) waar een multimodale hub ontstaat en waardoor een tramverbinding Zeist-Nieuwegein mogelijk wordt, via USP en Lunetten.



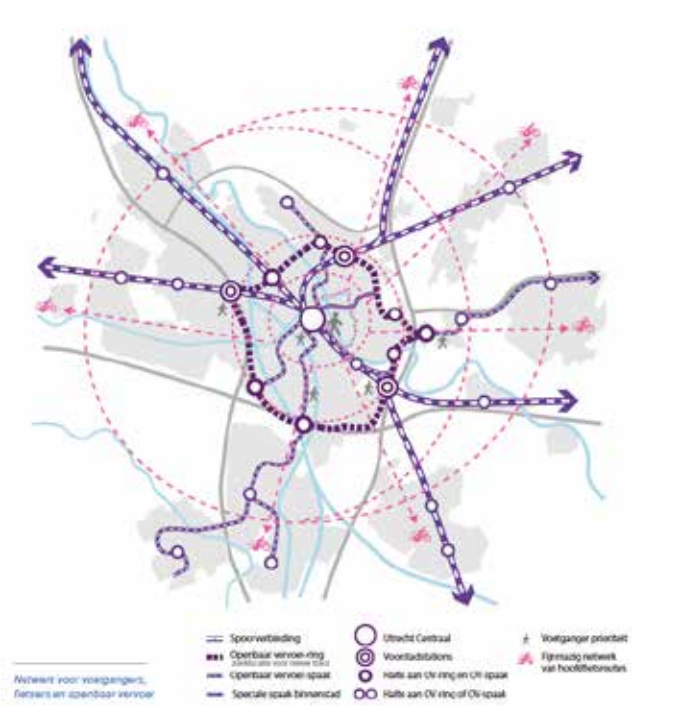
Mobiliteitsnetwerk 2040

- Spaak: Het uitbreiden van de spoorcapaciteit om frequentieverhoging van treinen mogelijk te maken. Op de corridor Breukelen – Utrecht – Maarn zijn maatregelen nodig die in UNED worden onderzocht. Deze zijn nodig om onder meer de stations Breukelen, Bunnik en Driebergen-Zeist te bedienen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg mogelijk te maken
- Op de corridor Woerden – Utrecht – Houten is de infrastructuur al op orde en voeren we met Rijksoverheid en spoorsector het gesprek over de meest wenselijke bedieningsmodellen.

◦ Ook buiten het wiel met spaken moet het toeleidende OV op orde zijn. Op een aantal multimodale knopen worden het wiel en de spaken gevoed door OV-lijnen vanuit de regio. Voorbeelden zijn versterkte OV-lijnen vanuit Uithoorn/De Ronde Venen naar Breukelen en Amsterdam-Bijlmer, vanuit Wijk bij Duurstede naar Bunnik en Lunetten/Koningsweg, vanuit de Lopikerwaard naar IJsselstein en/of Woerden en vanuit Vijfheerenlanden naar Utrecht.

- *Beïnvloeden van mobiliteitsgedrag:*
◦ Het regionaal afstemmen van prijsmechanismen door parkeerbeleid, waarbij betaald parkeren op de belangrijkste bestemmingen (m.n. binnen de ring Utrecht en op de nieuwe verstedelijkingslocaties) een belangrijk instrument is in combinatie met goede fiets- en OV-verbindingen.
◦ Het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen om de spitsdruk op het mobiliteitssysteem te verminderen.
◦ Het verkennen van mogelijkheden van wegbeprijzing (al dan niet naar tijd en plaats) of cordonheffing, in afstemming met landelijke ontwikkelingen op dit gebied.

- *Verbeteren van de weginfrastructuur waar dit knelpunten wegneemt, zoals:*
◦ Het toevoegen van multimodale hubs aan alle snelwegcorridors om automobilisten de mogelijkheid te geven om naar fiets of OV over te stappen als zij hun eindbestemming in het stedelijk gebied hebben.
◦ Het afmaken van de verbreding van de A27 tussen Houten en Everdingen
◦ Het compleet maken van knooppunt Everdingen
◦ Onderzoek naar het wegnemen van een aantal regionale knelpunten die samen hangen met regionale verstedelijkingslocaties, zoals de N210 bij IJsselstein, de Oostelijke rondweg van Woerden, een extra aansluiting bij Breukelen Noord, het volledig maken van de aansluiting van de Limesbaan (N421) en de N229 die door Odijk gaat.



Wiel, spaken en LV netwerk, zoals geïllustreerd in de RSU

Indien de groei van de regio op termijn alsnog leidt tot sterke groei van autogebruik in de spits ligt er een keuze voor tussen:

1. Sterker in te zetten op de maatregelen onder punt 2 hierboven: het verder versterken van fiets en OV en zwaarder inzetten op gedragsverandering.

   OF

2. Het alsnog uitbreiden van de regionale weginfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidende infrastructuur vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek. Dit staat echter op gespannen voet met de kwaliteit van leven in de te verstedelijken A12-zone en het vervolgonderzoek in U Ned is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass. Als uiterste optie zal de bypass wel in het IRP-kaartbeeld met de verste doorkijk figureren als een mogelijkheid.



Foto: Mijdrecht, Ruijgrok Makelaars.

REDENEERLIJN 3:
EEN GEZONDE REGIO BEGINT MET VITALE KERNEN
Kleine en middelgrote kernen groeien voor eigen behoefte en zijn complementair aan elkaar en de regio

In het Utrechtse landschap ligt een rijk netwerk van vitale kernen. Deze kernen blijven zich ontwikkelen waar dat mogelijk is in samenhang met de doelstellingen voor groen, landschap en mobiliteit. De vitale kernen voegen ieder een eigen karakter toe aan de regio en zijn daarmee een complementair onderdeel van de stedelijke regio.

De vitale kernen zijn de kernen die niet direct aangesloten zijn op het wiel met spaken en die vanuit het oogpunt van nabijheid en mobiliteit niet de locaties zijn waar de grote groeiopgave van de regio zijn plek vindt. De ontwikkeling van deze kernen is veel meer gericht op het behoud en de verbetering van de leefbaarheid in de kernen, die door demografische ontwikkelingen onder druk staan. Vitale kernen hebben ruimte nodig om invulling te geven aan dynamiek, veelal door woningbouw. Soms is er genoeg ruimte binnen de kernen zelf, maar soms is er ook uitleg nodig. De dynamiek die nodig is in de vitale kernen wordt aangegrepen om de kwaliteit van de kernen en het landschap waarin ze liggen een impuls te geven.

Belangrijke thema's zijn het creëren van ruimte voor doorstroming in de lokale woningmarkt (met name voor senioren en jongeren) en het ondersteunen van bestaande voorzieningen en werkgelegenheid. Het lokale MKB speelt een belangrijke rol in de maatschappelijke structuur. De ontwikkeling van deze kernen wordt gekoppeld aan andere opgaven zoals het verbeteren van groen, landschap, water, energie of werken. Ook binnen deze kernen is nabijheid een leidend principe. Dit betekent niet dat alle functies in iedere kern aanwezig kunnen zijn of dat alle voorzieningen behouden kunnen blijven. Het gaat erom dat voorzieningen in de dagelijkse leefomgeving toegankelijk zijn, soms ook in nabijgelegen kernen (verbonden vitaliteit), waarbij de kwaliteit van de verbindingen op orde moet zijn.

Bouwen voor de eigen woningbehoefte en vitaliteit is voor iedere gemeente mogelijk. De opgave voor vitaliteit is van belang voor de kwaliteit van de regio als geheel en is dus een gedeeld belang van alle 16 gemeenten. De vraag is dus vooral hoe lokaal invulling gegeven kan worden aan dat gedeelde belang. Het is daarbij belangrijk dat die behoefte in balans wordt gebracht met overige opgaven, met name rond groen en landschap en mobiliteit, waarbij afstemming met het provinciale beleid belangrijk is. De opgave wordt dus met elkaar gedeeld, vervolgens wordt deze lokaal op de best passende wijze ingevuld.

De opgave voor vitaliteit is geen grote groeiopgave. De verwachting is daarom dat ruimte geven aan vitale kernen de bevolking op peil houdt en daarmee geen grote groei van mobiliteitsvraag veroorzaakt. Het dient juist om krimp tegen te gaan en draagvlak te houden voor bijvoorbeeld OV-verbindingen.

Het uitgangspunt is daarmee dat ontwikkeling niet zou moeten leiden tot een belasting van het bestaande wegennet die de doorstroming in de spits extra belemmert. De ontwikkeling van vitale kernen gaat niet over een groeiopgave en is geen argument om weginfrastructuur in de regio structureel uit te breiden, temeer omdat deze uitbreiding weer noopt tot capaciteitsuitbreiding 'down the stream' van op- en afritten en snelwegen.

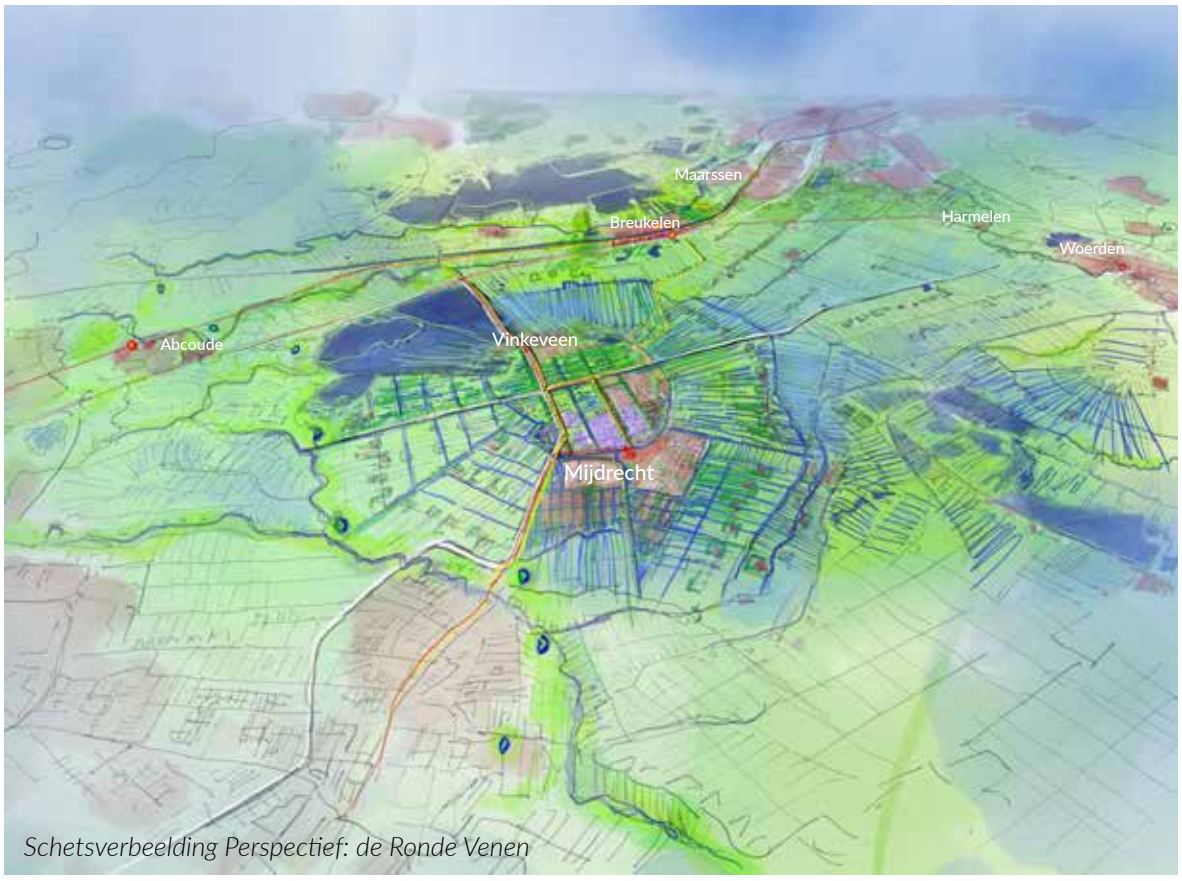
Dat wil niet zeggen dat lokaal geen aanpassingen mogelijk zijn aan de infrastructuur om verstedelijking en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door wegen om nieuwe verstedelijkingslocaties te leggen en infrastructuur slimmer te gebruiken. Deze lijn willen we ook met de provincie per deelgebied verder uitwerken ter vervanging van de huidige mobiliteitstoets, waarbij we het belang van het ontwikkelen van goede alternatieven (verbeteren van ov- en fietsverbindingen + multimodale overstappunten) bovenaan zetten.

Het uitgangspunt blijft evenwel dat in de spits niet of nauwelijks meer auto's het wegennet op rijden en dat we ook in de vitale kernen volop in zetten op spitsmijden en duurzame vormen van mobiliteit, waarbij de fiets volop ruimte krijgt en de verbindingen tussen kernen en Regioknopen met uitstekende OV-verbindingen wordt verbeterd, zowel met directe en snelle OV-lijnen als door de overstap tussen modaliteiten makkelijker te maken met multimodale hubs.

Bouwen voor eigen behoefte moet uiteindelijk bijdragen aan een kwalitatieve verbetering van de kern en het landschap waar de kern in ligt. De precieze opgave voor vitaliteit verschilt per gemeente en per kern. Dit betekent dat de invulling ook begint met de lokale behoefte voor vitaliteit in beeld te hebben en daar lokaal specifieke oplossingen bij te ontwikkelen. Nieuwe woningen zullen bijvoorbeeld in het segment en woonmilieu gebouwd moeten worden waar de lokale behoefte ligt en in een tempo dat de lokale markt kan absorberen. Als er teveel woningen tegelijk worden gebouwd zal dat een extra aanzuigende werking hebben op de regionale markt.



Schetsverbeelding Perspectief: Wijk bij Duurstede



Schetsverbeelding Perspectief: de Ronde Venen

Een aantal middelgrote kernen heeft groeiambities die de lokale woningbehoefte overstijgen. De definitie van vitaliteit is er hierbij ook op gericht om het voorzieningenniveau en economisch profiel van de kernen te versterken. Hiermee verbinden deze kernen zich aan de regionale opgave en zullen zij hierin ook een specifieke rol moeten nemen. Ook hier wordt gezocht naar manieren om dat binnen de kaders van het landschappelijke en mobiliteitssysteem in te passen. Uitbreiding bovenop de eigen behoefte wordt getoetst aan de verstedelijkingsladder zoals opgesteld in de Ruimtelijk Economische Koers en de Contour.

Concreet ligt hierbij de uitdaging om te onderzoeken hoe de ambities voor een aantal middelgrote kernen passen binnen de doelstellingen voor landschap, groen, water en verkeer:

- *Wijk bij Duurstede:* Woningbouw voor de eigen woningbehoefte is mogelijk indien dit het autoverkeerssysteem niet of nauwelijks meer belast dan de huidige situatie. Dit betekent dat er gezamenlijk ingezet moet worden op beter gebruik van OV, fiets en spitsmijden, zoals meer thuiswerken. Daarbij is een nauwe afstemming met de andere gemeenten aan de N229 en N227 noodzakelijk; ook deze kernen kunnen de bestaande wegen niet zwaarder belasten in de spits, aangezien de auto's uit Wijk dan achteraan de file aansluiten.

- *IJsselstein:* woningbouw en de omlegging N210 gaan hand in hand en mogen niet of nauwelijks leiden tot meer autopendel in de spits op bestaande provinciale en snelwegen. Het creëren van aantrekkelijke sluipverkeer routes door Nieuwegein en de Lopikerwaard dienen we tegen te gaan en bestaande en nieuwe bewoners moeten bestaande voorzieningen en OV in IJsselstein zo veel mogelijk versterken. IJsselstein kan bijdrage aan de behoefte aan een groenstedelijk woonmilieu en aan de landschapsontwikkeling en groene scheg Kromme IJsselpark. Door de aanwezigheid en mogelijke versnelling van openbaar vervoer zijn er in IJsselstein kansen om ook een bijdrage te leveren aan de regionale woningbouwopgave die past bij de verstedelijkingsladder.

- *De Ronde Venen/Mijdrecht:* woningbouw is aanleiding om te onderzoeken hoe een bijdrage geleverd kan worden aan een klimaatrobuuste regio door als regio een voorbeeld te zijn van innovatieve manieren van natuurinclusief bouwen en nieuwe ruimte voor waterberging in combinatie met natte natuurontwikkeling. Woningbouw mag slechts beperkt leiden tot meer autoverkeer op de N201, die daartoe volgens de bestaande plannen verbouwd dient te worden. De fiets en OV-netwerken kunnen vanuit Mijdrecht richting met name knooppunt Breukelen en Uithoorn flink verbeterd worden door snelfietsroutes en een systeem van directe en snelle buslijnen ondersteund door lokale lijnen, conform het OV-plan van de gemeente Ronde Venen. Binnen die kaders lijkt het mogelijk om ook in De Ronde Venen groeipotentie te benutten, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, gebruik makend van de bestaande (verbeterde) weginfrastructuur.

In totaal gaat de opgave voor vitaliteit om ca. 15% van de totale woonbehoefte of ca. 15.000 – 22.000 woningen



Foto: Vianen, Vrijstad Vianen

Vitale kernen: zelfstandig en verbonden

In vitaliteit voor kleine en middelgrote kernen spelen bevolkingsopbouw, woningvoorraad, economie, voorzieningenaanbod, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit een rol. Kleine en middelgrote kernen zijn allemaal verschillend en deze aspecten zullen dus in iedere kern in een andere mate spelen. De grootte van een kern speelt daarbij een belangrijke rol. Niet iedere kern kan een volledig voorzieningenprogramma ondersteunen en daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in twee soorten vitaliteit:

- *Zelfstandige vitaliteit:* de mate waarin een kern zelf vitaal is en de aspecten als wonen, werken en voorzieningen in balans zijn.
- *Verbonden vitaliteit:* Voorzieningen en werk zijn niet in dezelfde omvang in elke kern aanwezig, maar een kern kan toch vitaal zijn als deze zaken in de omgeving goed toegankelijk zijn met openbaar of eigen vervoer.

Dit alles betekent dat er geen eenduidig antwoord is op het vitaliteitsvraagstuk, maar dat er per kern gekeken moet worden naar zelfstandige en verbonden vitaliteit.

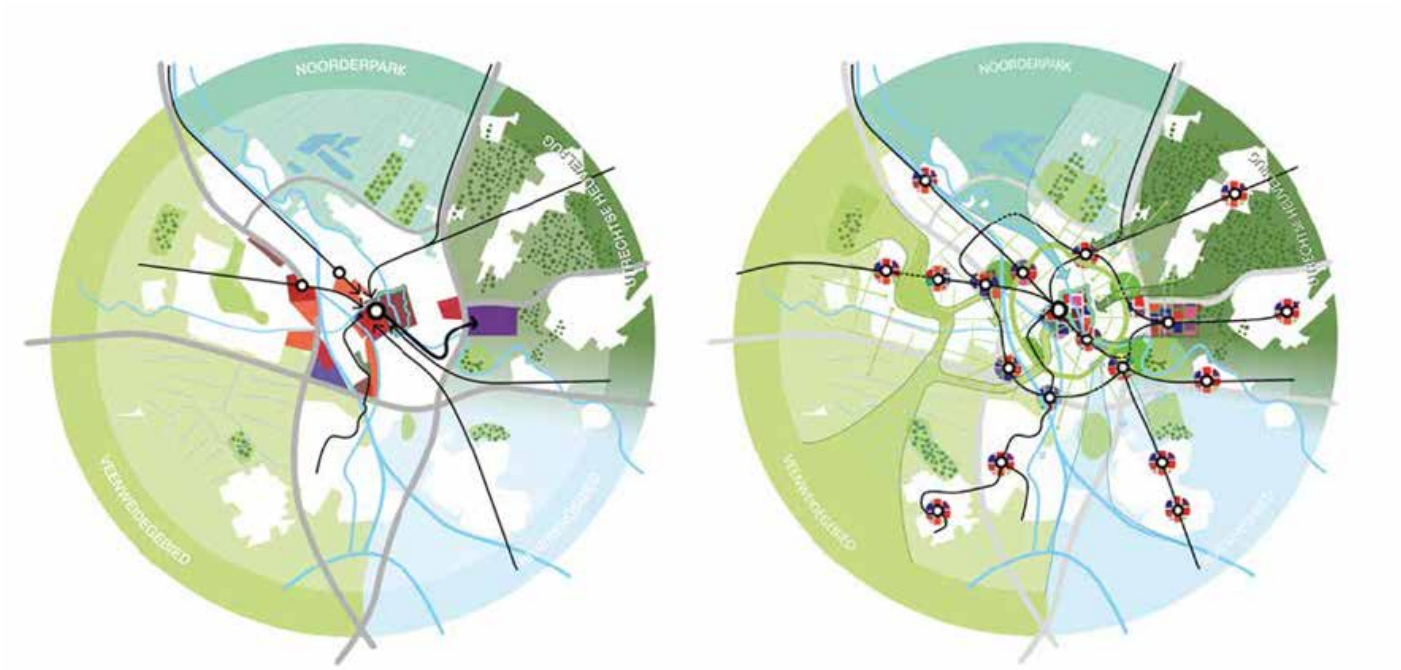
Handreiking vitaliteit met kwaliteit

Bij vitale kernen is inbreiding en uitbreiding met ruimtelijke kwaliteit een belangrijke opgave die ondanks een kleinere kwantitatieve opgave serieus genomen moet worden. Voorkomen moet worden dat bij (kleine) uitbreidingen alleen naar de kwantiteit wordt gekeken. Bij elke uitbreiding is het van belang dat deze bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de kern en het landschap. De provincie en ook verschillende gemeentes ontwikkelden hiervoor reeds richtinggevende documenten voor ruimtelijke kwaliteit.

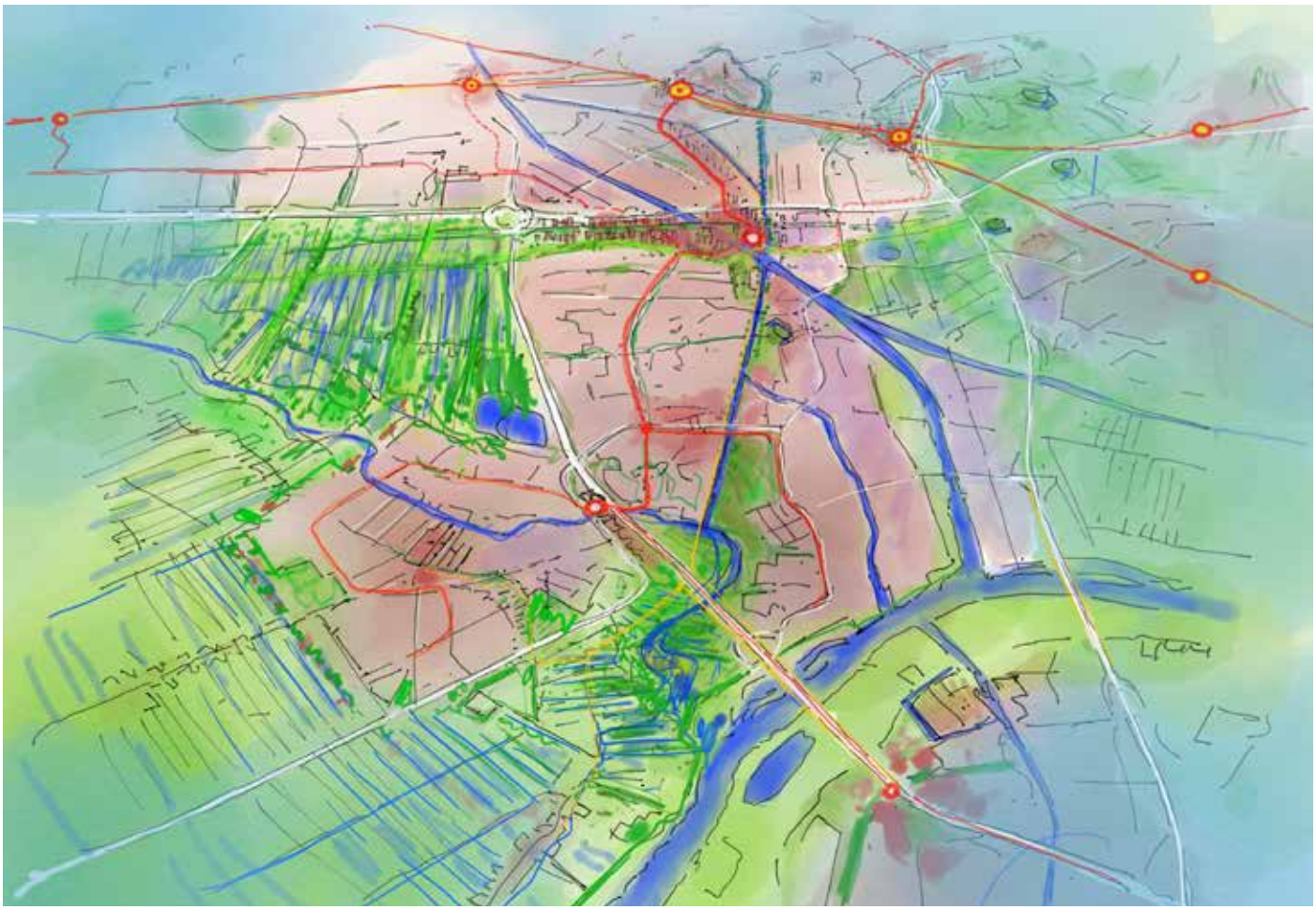
De regio stelt een handreiking voor 'vitaliteit met kwaliteit' op. Een beeldend inspiratiedocument dat ook 'de Utrechtse werkwijze' beschrijft om tot ruimtelijk meerwaarde te komen. Samen met initiatiefnemers wordt onderzocht hoe de uitbreiding van de kern bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit.

Onderwerpen die hierbij van belang zijn:
- cultuurhistorie (o.a. ontstaansbasis van de kern)
- stedenbouwkundige en architectonische eigenheid van de kern
- landschap (o.a. verkavelingspatroon, groenstructuur etc)
- water & klimaatadaptatie (o.a. belang van voldoende groen en water oppervlak)

Aan de handreiking kunnen goede voorbeelden ter inspiratie worden toegevoegd.



Van een stad in het landschap met één centrum naar een landschap in de stad met meerdere hoogstedelijke centra (beeld: RSU)



Schetsverbeelding Perspectief de Centrale As

REDENEERLIJN 4: NIEUWE METROPOOLPOORTEN MAKEN VAN UTRECHT HET POLYCENTRISCHE HART VAN DE REGIO

De stad Utrecht maakt een schaalsprong binnen de stadsgrenzen

Groen, landschap en mobiliteit zijn voorwaardelijk voor de groei van de regio - ook binnen de stad Utrecht. De stad vindt ruimte om te groeien en te vergroenen tegelijkertijd door de verstedelijking te concentreren in een aantal hoogstedelijke centra die goed worden verbonden met het OV.

De stad Utrecht als vliegwiel van de groei van de regio
De stad Utrecht groeit en ontwikkelt zich snel en de regio groeit met haar mee. Het onbetwiste hart van de regio is het centrum van Utrecht, waarbij het centraal station de best bereikbare plek van het land en daarmee ook van de regio is. Rond deze centrale plek ontwikkelt de stad zich snel.

Om de verdere groei van de stad en de regio ruimte te geven kiest Utrecht ervoor om naast de kwaliteiten die het centrum biedt, een aantal aanvullende hoogstedelijke centra toe te voegen, waarin wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit in samenhang worden ontwikkeld. Binnen tien minuten van de voordeur kan iedere Utrechter straks alle functies vinden die zij in haar dagelijks leven nodig heeft. Utrecht wordt een 10-minutenstad.

Metropoolpoorten: nieuwe hoogstedelijke centra
Deze nieuwe plekken zijn uitstekend verbonden met het OV. Ze zijn verbonden met het centrum van de stad en met de regio, maar ook met elkaar. Deze hoogstedelijke centra zijn volop gemengd en zijn aan elkaar gekoppeld door het wiel met spaken, en hebben ook allemaal een verbinding met het landschappelijke netwerk van de regio.

Deze hoogstedelijke centra hebben ook voor de regio betekenis. Het zijn plekken waar functies in hoge dichtheid en menging aanwezig zijn, waar veel mensen werken, wonen, naar school gaan en gebruik maken van stedelijke voorzieningen. Op een aantal plekken zijn het ook locaties waar je kunt overstappen van het regionale OV netwerk naar het nationale treinennetwerk, zoals in Lunetten/ Koningsweg en Leidsche Rijn Centrum.

Door de introductie van deze hoogstedelijke centra in Utrecht verandert dus ook de relatie tussen regio en stad. Het regionale OV netwerk wordt minder gericht op alleen Utrecht centraal en het wordt makkelijker door de regio en door de stad te bewegen. Door het wiel met spaken is straks niet alleen het centrum, maar de hele stad goed bereikbaar vanuit de regio. Utrecht Centraal blijft het hart van het regionale en nationale netwerk, maar krijgt voor het opvangen van de grote groeiopgaven hulp van de metropoolknopen.

Groene scheggen dringen het stedelijk weefsel in
Als contramal van de spaken die als assen van verstedelijking radiaal vanuit Utrecht de regio in steken, steken groene scheggen vanuit de regio de stad in. Tussen de verstedelijkingslocaties door dringt het groen van de regio de stad in, en vanuit iedere metropoolknoop wordt de relatie gelegd met een groene scheg en daarmee het Utrechtse landschap. Mobiliteit, verstedelijking en groen worden zo in relatie met elkaar gebracht.

De ontwikkeling van Utrecht concentreert zich op verschillende plekken:

Groot Merwede
Groot Merwede is het gebied waar de komende jaren grote groei zal plaatsvinden. Utrecht Centraal, het Jaarbeurskwartier, de Merwedekanaalzone, Nieuwegein City en Rijnhuizen bieden ruimte aan duizenden woningen die in bestaande plannen zitten en volop in de voorbereiding zijn. De A12 zone ligt als grootste regionale ontwikkellocatie in het midden van dit gebied. Daarbij zal het stationsgebied verder doorgroeien als één van de belangrijkste werklocaties van Nederland. Tot 2040 is er ruimte om nog eens 20.000 arbeidsplaatsen toe te voegen in het gebied. Gezond leven is het uitgangspunt in deze gebieden, waarbij het groen een essentiële rol speelt in de ontwikkeling.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal de Merwedelijn (één van de spaken – de tram van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein) worden versneld door het aanleggen van een nieuw tracé langs de Europalaan en door optimalisaties in Nieuwegein en IJsselstein. Doel is om binnen 15 minuten te kunnen reizen van Nieuwegein Centrum naar Utrecht Centraal. De bestaande tramlijn over de Beneluxlaan zal via de Bevrijdingslaan worden geleid naar een nieuw eindpunt in Papendorp.

Het resultaat is een duurzaam en groen binnenstedelijk woon-werkgebied dat door verbeteringen in de mobiliteitsstructuur tegelijkertijd ervoor zorgt dat de verbinding tussen Nieuwegein/IJsselstein en Utrecht verbetert.



Foto: Houten Castellum, Jaex Vastgoedpresentatie

A12-zone
De A12-zone is een belangrijke schakel in de verstedelijkingsstrategie van de regio. Een gebied dat nu niet optimaal gebruikt wordt en ervoor zorgt dat Nieuwegein en Utrecht verder van elkaar verwijderd voelen dan fysiek het geval is. Door het herschikken van functies en infrastructuur is hier ruimte voor verschillende stedelijke milieus. Vanuit de A12 zone ben je dus snel op Utrecht CS en in Nieuwegein Centrum, maar ook op het USP en in Leidsche Rijn Centrum, doordat de Merwedelijn en de Waterlinielijn elkaar hier kruisen. Hoewel er geen treinstation is en er dus geen goede nationale OV-bereikbaarheid is, is het voor het regionale OV een optimaal bereikbare locatie.

De ruimtelijke kwaliteit in de A12-zone wordt gedragen door de kanalen die door het gebied lopen en de groene verbindingen die er vanuit dit gebied zijn met de groene scheggen van de Hollandsche IJssel aan de Westkant en de Nieuwe Hollandsche Waterlinie aan de Oostkant. In deze zone wordt een ruimtelijke reservering gemaakt voor een mogelijke toekomstige infrastructuurverbinding, de regionale bypass van de A12. Bij het ontwerp van de A12 zone is het een voorwaarde dat deze mogelijke toekomstige weg de leefkwaliteit in het gebied niet mag verslechteren.

In Westraven kruisen wiel en spaak elkaar, waardoor hier ook de grootste stedelijke dichtheid mogelijk is. In De Liesbosch wordt de werkfunctie verder verdicht en wordt menging met woningbouw alleen mogelijk langs de Vaartsche Rijn, aansluitend op Westraven, onder de voorwaarde dat een systeemsprong op de vervoersknoop wordt gerealiseerd. De tramremise en de Galecopperzoom worden nieuwe stedelijke woongebieden die een nieuw type woonmilieu toevoegen aan Nieuwegein dat met name bijdraagt aan de doorstroming. Papendorp transformeert van een kantoorlocatie naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. In totaal gaat het om het toevoegen van 16.000 – 24.000 woningen en ten minste 7.500 arbeidsplaatsen.

Lunetten/Koningsweg
Aan de oostkant van de stad wordt een nieuw hoogstedelijk centrum gerealiseerd rond het station Lunetten/Koningsweg. Reizigers kunnen overstappen op OV naar het USP en naar de A12-zone en Nieuwegein (de Waterlinielijn). Dit deels nieuwe station wordt een plek waar wonen en werken in hoge dichtheid mogelijk is aan de voet van de aantrekkelijke landschappen van Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Landgoed Oostbroek en Nieuw Wulven. De Kromme Rijn kronkelt hier als belangrijke landschapsdrager de stad in. Het is een belangrijke opgave om verstedelijking in te zetten om deze landschappen beter aan elkaar te verbinden door barrières te overbruggen. Op deze manier is verstedelijking de toegang tot het groen aan de zuidoostkant van de stad, dat voor alle Utrechters wordt verbeterd.

USP/Rijnsweerd
Ook op het USP en in Rijnsweerd is ruimte voor nieuwe verstedelijking, waar het wetenschapsprofiel verder wordt versterkt en daarmee volop ruimte is voor werkgelegenheid, gemengd met nieuwe woningen.

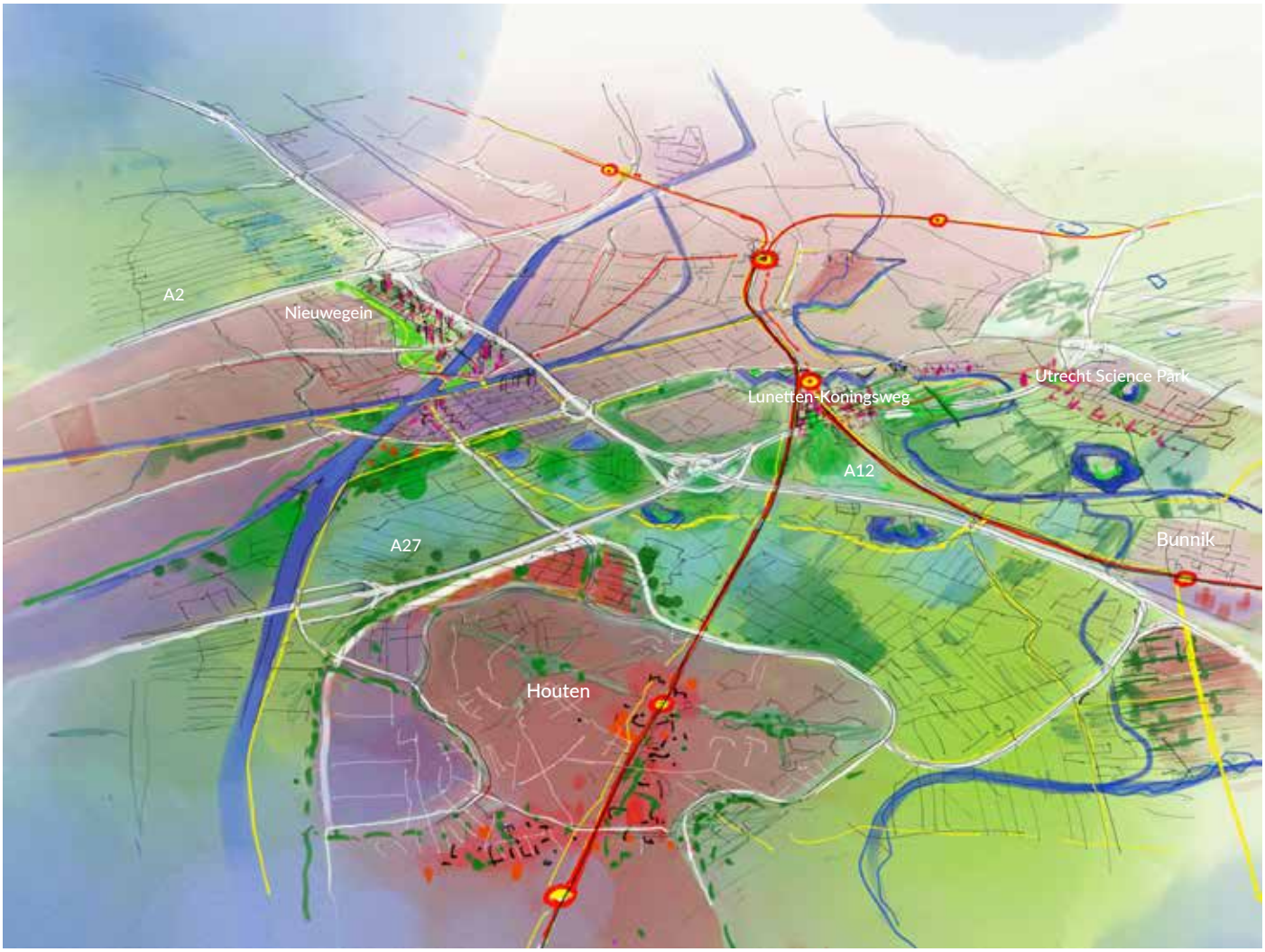
Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide
Aan de westzijde van de stad Utrecht is de stad de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het centrum van Leidsche Rijn ontwikkelt zich in hoog tempo tot een nieuwe hoogstedelijke hub.

In de omgeving van Leidsche Rijn Centrum liggen locaties waarmee Leidsche Rijn Centrum zich verder kan ontwikkelen tot hoogstedelijk centrum. In de directe omgeving van het station Leidsche Rijn wordt al hard gewerkt aan woon- en werkmilieus in hoge dichtheid, onder andere met het toevoegen van de hoogste woongebouwen van de stad bij station Leidsche Rijn.

Maar ook in het vierder kwadrant van Lage Weide, vlakbij station Leidsche Rijn liggen volop locaties waar ruimte is voor verdichting. Dit hoogstedelijk centrum zal sterker dan de andere centra in het teken staan van werken. Deelgebieden als Lage Weide vierde kwadrant en Werkspoor worden aangewezen voor verdichting, maar wonen zal hier geen grote rol spelen. Voor Lage Weide en Werkspoor wordt expliciet gekozen om het werkmilieu te beschermen, deels om ruimte te maken en houden voor bedrijven in zwaardere milieucategorieën (Lage Weide) en deels om ontwikkelruimte te geven aan de creatieve industrie (Werkspoor). Wel is er ruimte om deze gebieden intensiever te gebruiken, met name nabij de stations Leidsche Rijn en Zuilen.

Overvecht
Aan de noordkant van de stad wordt Overvecht doorontwikkeld tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën, en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen. Er worden betere verbindingen gemaakt met de stad, maar ook met het landschap van het Noorderpark.

In totaal is in Utrecht en het Nieuwegeinse deel van de A12 zone ruimte om in de hoogstedelijke centra ten minste 74.000 woningen toe te voegen - wanneer de hoge bandbreedte voor de A12-zone wordt aangehouden loopt dit op tot 82.000 woningen



Schetsverbeelding van regioknopen Houten en Bunnik

REDENEERLIJN 5: INTENSIVEREN REGIOPOORTEN
Nieuwe stedelijke woon- en werkmilieus bij OV-hubs met stad, regio en landschap binnen handbereik

Op korte afstand van de stad Utrecht liggen in alle windrichtingen steden en dorpen die uitstekend met de stad verbonden zijn en die bij hun OV knooppunten ruimte hebben voor verstedelijking. Deze locaties spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de regio door het verbinden van de lokale en regionale opgaven.

Ruimte voor verdichten en mengen
De regiopoorten hebben allemaal ruimte voor verstedelijking in de vorm van transformatie en verdichting nabij stations. In veel gevallen is transformatie en menging met werken een belangrijke opgave voor de regiopoorten. In Woerden, Breukelen, Bunnik, Houten en Zeist-Noord zijn de locaties die in beeld zijn voor verstedelijking nu deels werklocaties.

De verstedelijking kenmerkt zich in ieder geval door dichtheden die hoger zijn dan gebruikelijk in deze kernen. Dit sluit aan bij een kwalitatieve behoefte die er in deze kernen leeft om met name te bouwen voor doorstroming en voor starters op de woningmarkt. Het sluit ook aan bij de visie op mobiliteit door het organiseren van nabijheid, belangrijk om meer fietsgebruik te stimuleren, functiemenging en intensief gebruik van OV knooppunten.

De precieze uitwerking van de woon-werkmilieus zal lokaal gebeuren, maar het uitgangspunt is dat het een stapje stedelijker wordt dan tot nu toe gebruikelijk. In de visie op kwalitatieve woonmilieus in de regio is daarom voor de regiopoorten de term Regionaal Transformatiemilieu als categorie toegevoegd.

Verbonden met het landschap
De regiopoorten hebben veelal een sterke ruimtelijke relatie met het groene landschap dat dichtbij ligt. Er liggen koppelkansen om regiopoorten te ontwikkelen in samenhang met de groen- en landschapsopgave. Dit draagt niet alleen bij aan het gezonde leefmilieu in deze regiopoorten, maar kan deze plekken ook een dubbelrol geven als buitenpoort, waar de toegang tot het landschap vanuit het OV mogelijk is.

Regiopoorten als multimodale hub
De regiopoorten zijn ook plekken die als bronpunten gebruikt worden voor het regionale OV-systeem. Reizigers uit de regio stappen op deze plekken over van de fiets of de bus op het wiel met spaken. Daarbij hebben sommige regiopoorten ook een functie als multimodale hub, wat de inpassing van parkeervoorzieningen noodzakelijk maakt.

Investeringen nodig in infra
Voor het goed functioneren van de regiopoorten is het nodig dat de stations van goede kwaliteit zijn en frequent bediend worden. Voor Woerden en Houten is de infrastructuur al op orde en zullen de sprinterfrequenties voor 2030 verhoogd worden. Voor Houten geldt dat de wijze van verstedelijking onderdeel is van het debat over de Ruimtelijke Koers, waarbij de juiste balans wordt gezocht tussen binnenstedelijke verdichting en uitleg.

Voor de regiopoort Zeist-Noord is het nodig dat de tramlijn van het USP doorgetrokken wordt naar Zeist-Noord en eventueel verder naar Amersfoort. Voor het extra intensiveren in Nieuwegein-Centrum is het nodig dat de Merwedelijn naar Utrecht versneld wordt. Voor de regiopoorten Bunnik en Breukelen is het nodig dat de sprinterfrequentie verhoogd wordt.

Hiervoor is het uitbreiden van de spoorinfrastructuur tussen Utrecht en Maarn noodzakelijk.

Het gebruik van de fiets wordt bij deze regiopoorten gestimuleerd door ze te voorzien van hoogwaardige voorzieningen voor voor- en natransport (ruime bewaakte stallingen, deelfietsen, onderhoud, etc.)

De belangrijkste regiopoorten zijn:
- Woerden (binnenstedelijk en transformatie)
- Nieuwegein (binnenstedelijk en transformatie)
- Houten (binnenstedelijk, transformatie en mogelijke uitleg)
- Bunnik (binnenstedelijk, transformatie en uitleg in hoge dichtheid georienteerd op OV en fiets)
- Zeist-Noord (binnenstedelijk en transformatie)
- Breukelen (binnenstedelijk en transformatie)

De opgave voor regioknopen is adaptief. Er zijn aanvullende knopen in de regio die mogelijk versterkt kunnen worden als regioknoop in combinatie met aanvullende verstedelijking. Bijvoorbeeld, Bilthoven, Vianen Lekbrug en Driebergen-Zeist. Daarbij worden OV-bediening en verstedelijking in balans met elkaar gezien. Deze regiopoorten zijn stedelijke en goed verbonden plekken. De woonmilieus die hier gebouwd worden moeten aansluiten bij het mobiliteitsprofiel van de plek.

In totaal kunnen in de gemeenten met regiopoorten ca. 35.000 – 40.000 woningen worden gebouwd



Foto: Maarssen, Kondor Wessels

REDENEERLIJN 6: NIEUWE UITLEGLOCATIES (BEPERKT) NODIG
Uitleg alleen een optie als OV aanwezig is en het landschap wordt versterkt

Landschap en mobiliteit zijn voorwaardelijk voor de ontwikkeling van de regio. In de prioritering van locaties voor wonen en werken staan uitleglocaties dan ook onderaan de lijst. De mate waarin uitleglocaties voor woningbouw nodig zijn hangt af van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte die er overblijft onderaan de streep. De mate waarin potentiële uitleglocaties in beeld blijven hangt af in hoeverre ze bijdragen aan de doelstellingen voor landschap en mobiliteit.

In de Contour REP is een aantal grotere uitleglocaties benoemd, die in de verstedelijkingsstrategie zijn afgewogen.

Vanuit kwantitatief oogpunt is het niet nodig om grootschalige uitleglocaties te ontwikkelen, indien de verwachting van de metropoolpoorten en regiopoorten waargemaakt kunnen worden. Toch is er ook in dit geval nog wel iets nodig.

Bunnik-Zuid
Vanuit het oogpunt van nabijheid van werkgelegenheid en OV en de bijdrage aan het versterken van bestaande voorzieningen en structuren is Bunnik-Zuid benoemd als locatie waar uitleg mogelijk zou moeten zijn, maar uitsluitend op een manier waarop de ontwikkeling als regiopoort gezien kan worden en niet als traditionele uitleglocatie. Dit betekent dat in hoge dichtheid gericht op de OV-knoop gebouwd zou moeten worden. Een relatief stedelijk woonmilieu, dat mensen stimuleert om op de fiets te stappen naar het USP of de trein te pakken naar andere plekken in de regio. Voor deze plek geldt, net als voor de eerder genoemde groeiambities van middelgrote kernen, dat het niet logisch is om het wegennet uit te breiden voor deze ontwikkeling en dat we, in afstemming met de andere gemeenten in de Kromme Rijn streek, komen tot een visie op de mobiliteitsontwikkeling die de autostromen in de spits beperkt.
De opgave kan eveneens gecombineerd worden met het versterken van de landschapsopgave rond de Kromme Rijn en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een katalysator van de vele landschappelijke opgaven in dit gebied.

Rijnenburg
De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals
die ook rondom de andere knooppunten
worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de ruimtebehoefte uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Voor de regionale woningbouwopgave blijft Rijnenburg dus in beeld als strategische ontwikkellocatie. Indien de woningbehoefte toch groter blijkt of de productie op andere locaties tegenvalt kan Rijnenburg zorgen voor robuustheid in de vraag naar stedelijke ontwikkeling. Realisatie van Rijnenburg kan alleen onder voorwaarde dat het OV en fiets op deze locatie goed georganiseerd is en het geen extra druk op de snelwegen veroorzaakt.

Breukelen-West en Loenersloot
Tot 2040 zijn Loenersloot en Breukelen-West geen locatie voor woningbouw. Voor Loenersloot geldt dat hier geen OV-knoop aanwezig is en voor beide locaties geldt dat ze het landschap te zeer zou aantasten.

Gemengde woon-werkmilieus
In dit IRP voegen we aan de woonmilieus een categorie toe: het regionale transformatiemilieu. Het betreft OV knooppunten die in de toekomst verkleuren van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Het gaat om de opgave voor bedrijventerreinen en informele bedrijfsruimten die zich laat mengen met wonen. Dit zijn dus bedrijfsfuncties in lage milieucategorieën.

Kwalitatief woononderzoek laat zien dat er behoefte is aan meer gemengde milieus in hogere dichtheden, ook buiten de stad Utrecht. Per locatie zal de juiste vorm en mate van menging gezocht moeten worden die het beste past bij de plek.

Voorbeelden zijn Houten Noordwest en het Stationsgebied van Breukelen.



Lage Weide, Eneco

REDENEERLIJN 7: VERDICHTEN EN (NIET) MENGEN WERKLOCATIES

De metropoolpoorten en regiopoorten zijn gemengde woon-werklocaties. De werkopgave (80.000 banen) komt voor een groot deel terecht in deze stedelijke knopen en gemengde transformatiemilieus. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen in de markt en de vraag naar specifieke werkruimte in kantoormilieus, wetenschapsmilieus en gemengde milieus.

In de ontwikkeling van de werklocatie van de toekomst is net zoals bij woonlocaties steeds meer van belang de omgeving van hoge kwaliteit is. Bereikbaarheid per OV en fiets, toegankelijkheid van groen, ontmoeting en toegang tot voorzieningen zijn belangrijk. Daarnaast bieden werklocaties ook kansen voor een koppeling met andere opgaven, zoals klimaatadaptatie en energie en moet de inrichting van werklocaties net als woonlocaties ingezet worden vanuit het thema gezond leven.

De keuzes voor wonen en werken lijken daardoor steeds meer op elkaar, en locaties kunnen daarom ook steeds mee beide functies bedienen.

Voor de ontwikkeling van werklocaties zijn naast deze koppelkansen keuzes nodig die een ruimtelijke uitwerking hebben.

Keuzes per type werklocatie

Tot 2040 worden in de regio naar verwachting ca. 80.000 arbeidsplaatsen gecreëerd, waarvan 70.000 banen in de stad Utrecht en zo'n 10.000 banen in de overige gemeenten. Per type werklocatie wordt een specifieke ruimtelijke keuze gemaakt:

- *Kantoren*: tot 2040 behoefte aan maximaal 853.000 m2 BVO kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht is (kwantitatief) voldoende aanbod aan kantoormeters en is het mogelijk om kantoormeters te transformeren naar woningen.
- *Wetenschap/campus*: De life science, health en duurzaamheidssectoren groeien snel. Hiervoor is aanvullende ruimte nodig op of direct rond het Utrecht Science Park en USP Bilthoven of mogelijke satellietlocaties.
- *Informele bedrijfsruimte*: Ca. 30% van de werkgelegenheid bevindt zich in gemengde gebieden (informele bedrijfsruimten, werken vanuit huis, overige). De groei in dit segment levert een vraag op van maximaal ca. 68.000 m2 aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties.
- *Werken vanuit thuis*: Het aantal banen dat geregistreerd staat op een woning neemt tot 2040 naar verwachting met ca. 12.000 toe. *Het is belangrijk om hierin te benadrukken dat het niet gaat om het aantal mensen dat parttime thuis werkt, maar het gaat om banen die geregistreerd staan op een woning en waarvoor dus geen ander kantoor of werkplek beschikbaar is. Het aantal mensen dat (parttime) thuis werkt ligt hoger.*
- *Detailhandel*: Door de groei van online bestedingen neemt naar verwachting de vraag naar detailhandelsruimte af. In totaal zal er in 2040 70.000m2 tot 190.000m2 WVO minder nodig zijn. Dit betekent inzet op het compact maken van winkelcentra en het verkleinen van het winkeloppervlak, met name in de regio. In de stad Utrecht is door de sterke bevolkingsgroei nog vraag naar enige uitbreiding.
- *Bedrijventerreinen*: Er is tot 2040 nog ca. 216 ha aan bedrijventerreinen te programmeren. Een deel van deze opgave kan terechtkomen in gemengde stedelijke gebieden, maar een aanzienlijk deel laat juist niet mengen of heeft bescherming nodig. Zo wordt bijvoorbeeld voor Lage Weide en Werkspoor in Utrecht specifiek gekozen om de werklocaties niet te mengen met woningbouw, deels omdat dit niet wenselijk is vanuit milieucontouren en hinder, deels om innovatieve werkmilieus te beschermen tegen verdringende effecten die menging met woningbouw met zich meebrengen. Bereikbaarheid voor OV en fiets zijn van belang voor deze bedrijventerreinen.



Foto: Utrecht, De Architect

Bedrijventerreinen
We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten. Centraal staat de toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen. Dit betekent het volgende:

- Toekomstbestendig betekent dat regionaal ruimte wordt gemaakt voor de groei van bedrijventerreinen op de juiste plek. We creëren een sterkere profilering van terreinen die een betere onderlinge samenhang hebben.
- Toekomstbestendig betekent het bieden van een aantrekkelijke werkomgeving voor werknemers. Dit is voor bedrijven steeds meer van belang om talent te trekken en te behouden. Om als regio aantrekkelijk te blijven met een onderscheidend economisch profiel is het creëren van een aantrekkelijke en uitdagende werkomgeving essentieel.
- Toekomstbestendig betekent klimatadaptief door vergroening van daken en parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaan prettige werkomgevingen, wordt hittestress tegengegaan, wordt bijgedragen aan de wateropgave en aan de biodiversiteit.
- Toekomstbestendig betekent het maken van duurzame gezonde gebouwen en werkomgevingen. Op een duurzame, circulaire werklocatie wordt per activiteit zo min mogelijk energie verbruikt, omdat processen zijn geoptimaliseerd en omdat het vastgoed goed is geïsoleerd. Daarnaast wordt zoveel mogelijk energie lokaal en duurzaam opgewekt, bijvoorbeeld door zonnepanelen op daken of windmolens, maar ook bijvoorbeeld door 'restenergie' van andere bedrijven in het gebied te hergebruiken. Met grote dakoppervlakken kunnen bedrijventerreinen energie-opwekkers zijn.
- Toekomstbestendig betekent optimaal en multimodaal ontsloten. De mate van bereikbaarheid per modaliteit (auto, ov, fiets of te voet) verschilt per terrein. Hoe dichter een terrein gelegen is in stedelijk gebied, hoe minder automobiliteit er nodig is en hoe beter ov- en fietsvriendelijk een terrein is.

Keuzes
De U16 kiest ervoor om het grootste deel van de berekende vraag naar bedrijventerreinen te accommoderen door een combinatie van intensiveren en uitbreiden.

We maken hiervoor een programmatische regiobrede aanpak. De schaarse ruimte benutten we hetzij voor bedrijvigheid met een duidelijke regionale binding danwel een duidelijke regionale bijdrage aan duurzaamheidsambities. Hiermee willen we het economisch concurrerend profiel van de regio versterken en tegelijk voldoende werkgelegenheid scheppen. We streven naar 15.000 extra banen op bedrijventerreinen, waarvan een fors deel gerelateerd is aan de gemeente Utrecht. Om het concurrerend profiel van de regio te borgen kiezen we voor een scherpere onderlinge profilering van bedrijventerreinen dan tot nu toe gebruikelijk. We gaan daarom programmeren in stedelijke en functionele terreinen, waarbij functionele terreinen onderscheiden worden in klein, middel- en grote kavels. Per segment maken we hierin de volgende keuzes:

- De vraag naar nieuwe XXL logistiek vinden we nu niet passend in ons stedelijk landschap. Het legt een te grote druk op ons mobiliteitssyteem. De beschikbare ruimte voor bedrijvigheid wenden we liever aan voor lokale en regionale spelers die van specifieke regionale toegevoegde waarde zijn.

- De vraag naar functioneel grootschalige terreinen (circa 60ha) accommoderen we door nieuwe regionale terreinen te realiseren op de best mogelijke plekken voor functioneel grootschalige bedrijvigheid (kavelomvang vanaf ca 2 ha – indicatief en voor verdere uitwerking).

- De vraag naar functioneel kleinschalige terreinen (circa 60ha) accommoderen we door kleinschalige uitbreidingen van lokale terreinen. Deels wordt in die uitbreidingen voor de periode tot 2030 door al door de provincie Utrecht geborgde terreinen voorzien.

- De vraag naar stedelijke werkmilieus (circa 60 ha) accommoderen we via een mix van mengen en intensiveren op terreinen in of dicht tegen stad Utrecht aan.

Voor de opgave voor functioneel grootschalige terreinen zijn zoeklocaties benoemd langs de belangrijkste vervoersassen van de regio (A2 en A12) in zones die tevens goed met het OV ontsloten zijn en waar ruimtelijke opgaven te combineren zijn. Daarnaast liggen deze terreinen zoveel mogelijk nabij de stad Utrecht omdat het merendeel van de vraag daar vandaan komt. We zoeken regionale terreinen functioneel grootschalige bedrijvigheid langs de vier windrichtingen, omdat ze voor personeel en toeleverende bedrijven op korte afstand van de woongebieden moeten liggen en zo reisafstanden beperkt blijven. Op deze terreinen is vooral ruimte voor grote bedrijven met een sterke regionale binding.



Foto: Rijnvliet Utrecht, Triple Solar

REDENEERLIJN 8: DUURZAME ENERGIE IS EEN GEZAMENLIJKE OPGAVE

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO_2-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Belangrijke doelstellingen zijn:

- In 2030 komt 70 procent van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Dat gebeurt met windturbines op zee, op land en met zonnepanelen op daken en in zonneparken.
- 35 TWh duurzame elektriciteitsopwek in 2030 op land, 49TWh op zee.
- In 2050 zijn 7 miljoen woningen en 1 miljoen gebouwen van het aardgas af. Als tussenstap zijn in 2030 de 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd zijn.
- In 2050 is de landbouw en het landgebruik klimaatneutraal.
- De personenauto zonder uitstoot wordt al voor 2030 normaal. Vanaf 2030 zijn alleen nog elektrische personenauto's nieuw te koop. Naast batterij-elektrische personenauto's rijden er dan ook voertuigen op waterstof of zonnecellen.
- De laadinfrastructuur groeit mee. In 2030 zijn er 1,8 miljoen laadpalen beschikbaar in heel Nederland.

De uitwerking van het Nationale klimaatakkoord voor duurzame elektriciteitsopwek vindt regionaal plaats met gemeenten, waterschappen en provincie. Hiertoe zijn in 2018 30 regio's geformeerd die ieder zelf een doelstelling in duurzame opwek opstellen met draagvlak, passend in de netinfrastructuur en ingebed in zoekgebieden met oog voor ruimtelijke inpassing, koppelkansen en kwaliteit.

Als U16 gemeenten werken we met de provincie Utrecht en de waterschappen in de Regionale Energiestrategie U16 (RES) samen aan de energietransitie. De RES richt zich hoofdzakelijk op het realiseren van duurzame elektriciteitsopwek en het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

De RES U16 (Regionale Energie Strategie U16) heeft in oktober 2019 uitgangspunten vastgesteld en beschikt sinds oktober 2020 over een bestuurlijk vastgestelde Ontwerp RES. In Q3 van 2021 vindt besluitvorming over de RES 1.0 plaats in alle gemeenteraden.

Onze strategie om aan deze doelen bij te dragen is:
1. energie besparen
2. omschakelen naar duurzame technieken, en daarbij
3. benutten van duurzame energiebronnen in de regio.

In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 met zon-op-dak, zonnevelden en windmolens. Daar maken we ruimte voor. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie hebben een doorwerking op alle pijlers.

De RES U16 plannen voor duurzame elektriciteitsopwek worden landelijk beoordeeld op: kwantiteit, ruimtelijke kwaliteit, net efficiëntie en maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Bij het bepalen van locaties voor elektriciteitsopwek zijn onze leidende principes:

1. We zetten maximaal in op zon-op-dak, daarmee kunnen we de opgave gedeeltelijk realiseren
2. Er is potentieel voor windmolens:
   - vooral langs infrastructuur
   - bij bedrijventerreinen
   - in agrarische gebied en in combinatie met de groene scheggen
3. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is clustering van elektriciteitsopwekking wenselijk
4. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is de juiste mix van zonnevelden en windmolens van belang. De noodzakelijke elektriciteitsnetinfrastructuur voor windmolens is goedkoper dan voor zonnevelden (factor 3). Daarnaast zijn tot 2030 op de hogere netvlakken (hoogspanning en tussenspanning stations) meer aansluitmogelijkheden dan op de lagere netvlakken (middenspanning stations). Op die stations kunnen grotere projecten worden aangesloten. Kleinere projecten kunnen slechts geclusterd aangesloten worden.
5. Voor zonnevelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik
6. Wij streven naar een goede samenhang van lusten en lasten en naar wederkerigheid in de interbestuurlijke verhoudingen.

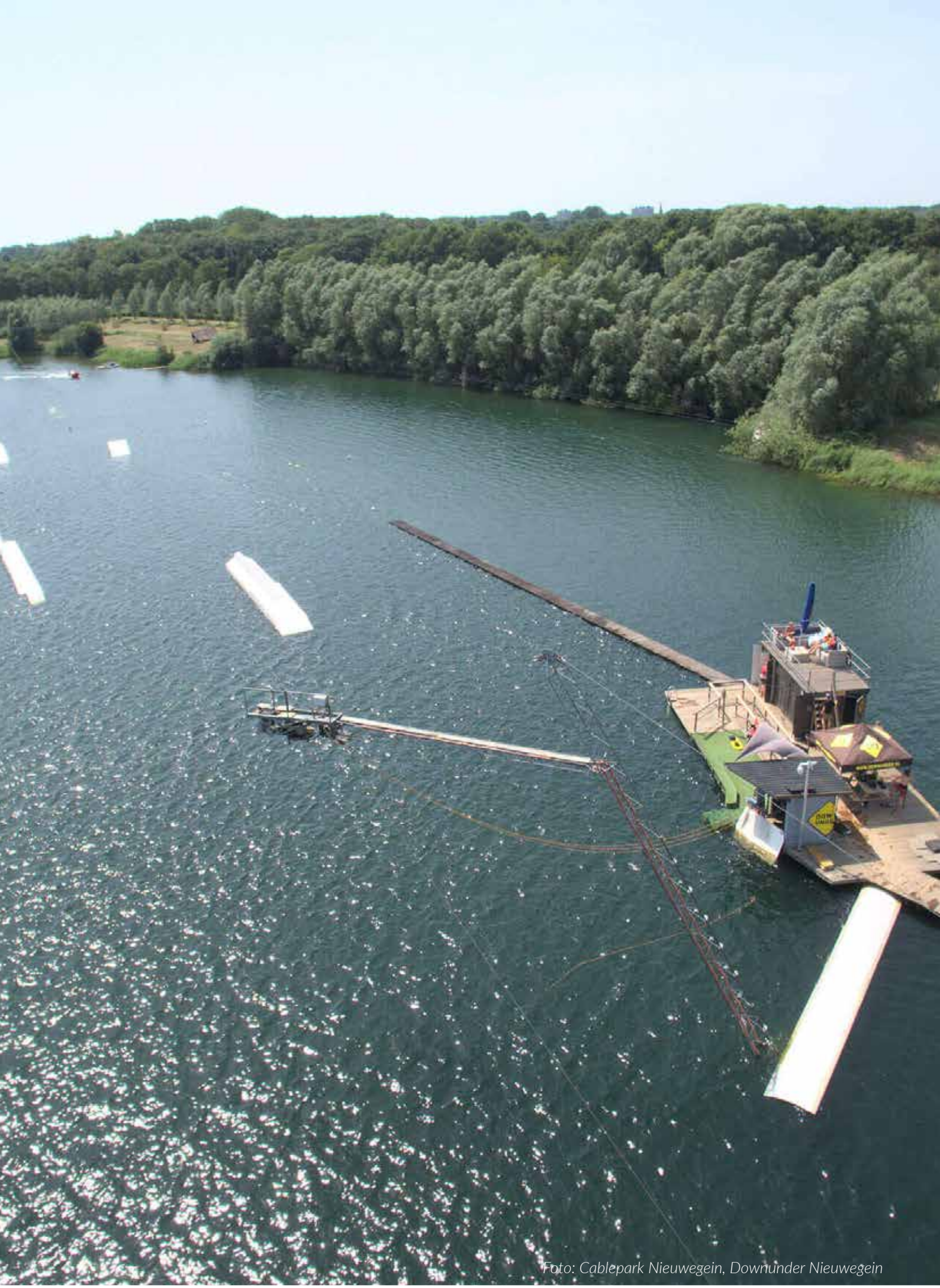


Foto: Cablepark Nieuwegein, Downunder Nieuwegein

HANDREIKING VOOR GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio Utrecht heeft de ambitie uitgesproken dat alle bestaande en nieuwe inwoners in 2040 in een gezonde en groene leefomgeving wonen. De keuzes die de regio maakt dragen bij aan dit grotere doel. Dit betekent dat in alle ontwikkelingen in de regio aandacht moet zijn voor de kernwaarden die we als regio met elkaar delen. We maken daarom niet alleen afspraken over de ruimtelijke keuzes, maar ook over de keuzes die de kwaliteit van leven van onze bewoners bepalen.

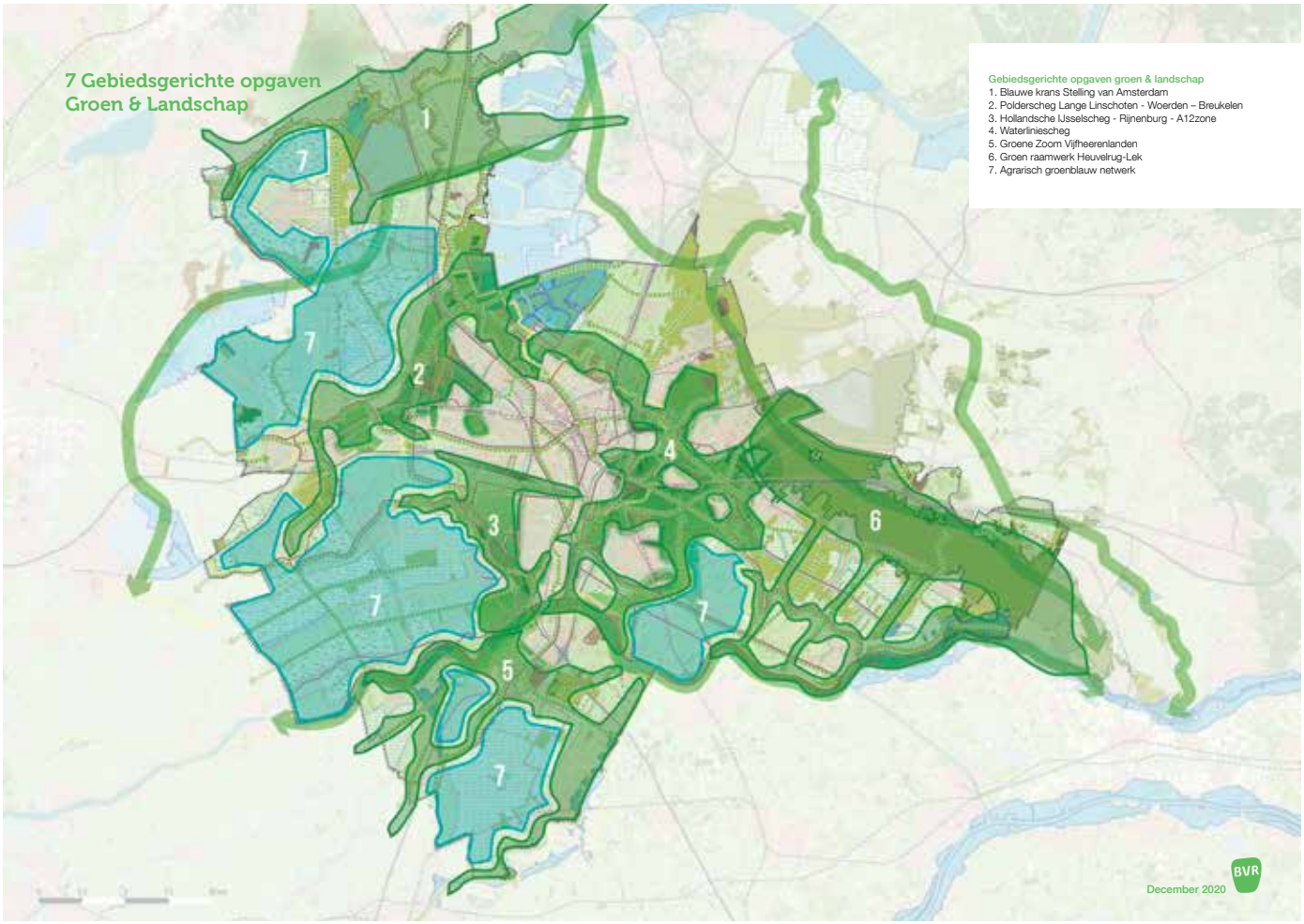
Gezond en Groen begint bij de voordeur met o.a. speeltuintjes, sportvoorzieningen, parken en openbare ontmoetingsplaatsen en is verbonden met een netwerk van grote en kleine landschappelijke structuren op verschillende schaalniveaus, van plantsoen tot groene oever, van Heuvelrug tot veenweidegebied van Lekdijk tot Waterlinie en alles er tussenin. Groen en ruimte leveren een belangrijke bijdrage aan de vitaliteit van inwoners maar om zichzelf te ontwikkelen, elkaar te ontmoeten en ter ontspanning hebben inwoners ook behoefte aan maatschappelijke voorzieningen, zoals onderwijs, zorg, kunst & cultuur en sport in de nabijheid. Deze voorzieningen leveren minimaal net zo'n grote bijdrage aan de vitaliteit.

Doordat de regio voor een enorme woningbouwopgave staat, waarin vooral de voorkeur gegeven wordt aan inbreiding, is het van groot belang dat de randvoorwaarden voor een gezonde leef- en woonomgeving met een hoogwaardig voorzieningenniveau geborgd wordt. De geschiedenis leert ons dat de realisatie van minder kapitaalkrachtige niet-woonfuncties onder druk staat als er nieuwbouw gepleegd wordt. Doordat er meer nodig is dan alleen woningen om de regionale ambitie, dat alle inwoners in een gezonde leefomgeving wonen, te realiseren, stellen wij voor om een handreiking voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen te ontwikkelen. Met deze handreiking krijgen deze voorzieningen een plek in het planproces, zonder dat het opgelegd of genormeerd wordt.

Doordat de diverse gemeenten in de regio qua samenstelling, opbouw en inrichting niet allemaal gelijk zijn is het niet mogelijk om één generieke norm te ontwikkelen waar gemeenten aan moeten voldoen. Tegelijkertijd maken deze gemeenten wel allen onderdeel uit van dezelfde regio en onderschrijft de gehele regio de ambitie om op een gezonde wijze te leven in een stedelijke omgeving. Nadere uitwerking dient dan uit te wijzen op welke wijze alle gemeenten bij toekomstige ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de gezamenlijke ambitie van onze regio. De handreiking voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen draagt hieraan bij.

Zo zorgen we er in de ontwikkeling van de regio voor dat:

- Er woningen gebouwd worden voor iedereen. Hiervoor maken we afspraken over de verdeling van woningbouw in verschillende prijssegmenten en verschillende soorten woningen.
- Er werk is voor iedereen, onafhankelijk van achtergrond of soort scholing.
- Er volop ruimte komt voor zorg in relatie tot wonen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot zorgvoorzieningen door een goede en eerlijke ruimtelijke verdeling van eerstelijns en andere zorgvoorzieningen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot maatschappelijke voorzieningen die bijdragen aan een lokaal sociaal vangnet of mensen helpen zich verder te ontwikkelen.
- Iedereen in de regio gelijke kansen heeft in het onderwijs.
- Er in de gehele regio een rijk aanbod is van culturele voorzieningen.
- Er voor iedereen toegang is tot sportvoorzieningen en recreatieve voorzieningen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot voldoende speelvoorzieningen, groen en ruimte die rust biedt en ontmoeting stimuleert in de nabijheid van de eigen woning.



Gebiedsgerichte opgaven groen en landschap (beeld: BVR)

2.3 THEMATISCHE VERDIEPING

Aanvullend aan de redeneerlijnen is op een aantal thema's meer inhoudelijke verdieping nodig om de keuzes te onderbouwen en de stap van opgave naar redeneerlijn te verduidelijken. Hier worden de volgende thema's nader uitgewerkt:

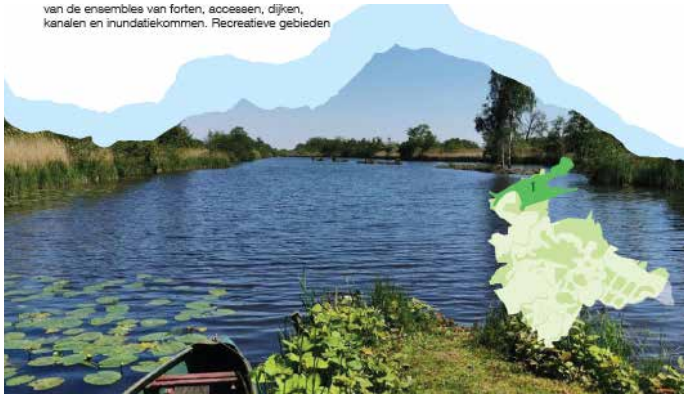
- Landschap, water en groen
- Mobiliteit
- Woonmilieus en kwalitatieve woningbehoefte
- Werkmilieus
- Energie

THEMA LANDSCHAP, WATER EN GROEN
Het pijlerraport Groen en Landschap geeft een invulling aan de kwantitatieve en kwalitatieve invulling van de groene en landschappelijke opgave. Deze opgave is ruimtelijk vertaald in een opgavekaart en in een aantal algemene en een aantal gebiedsgerichte opgaven.

De opgave is vertaald in vier algemene en zeven gebiedsopgaven die bij de redeneerlijn werden benoemd. De gebiedsgerichte benadering biedt aanleiding voor gemeenten, provincie en andere belanghebbenden om samen te werken aan concrete opgaven in samenhang met opgaven voor verstedelijking, mobiliteit of energie. Ze worden hieronder beschreven:

1. Blauwe krans Stelling van Amsterdam
Een landschappelijke zone rond de Stelling van Amsterdam (Ronde Venen en Stichtse Vecht) met inbegrip van de Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen. Dit gebied is de schakel tussen U16 en de Amsterdamse Amstelscheg waar de recreatieve druk flink toeneemt. De gebiedsopgave omvat een doorgaande fiets- en wandelroute langs het Unesco erfgoed die wordt versterkt met groen en water zoals langs de Kromme Mijdrecht. Zo wordt gebouwd aan een krans van waterrijke landschappen in de inundatiegebieden van de Stelling. Het landschapspark bevat dwarsverbindingen voor natuur en recreatie, dwars over de barrières van het Amsterdam Rijnkanaal, het spoor en de A2. De N201 vormt een ecologische barrière. Bij dit project moet er een oplossing worden gezocht voor de otters en andere diersoorten. De Blauwe krans verbindt door middel van natte ecologische verbindingen de Vinkeveense en Loosdrechtse plassen.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatie: 38 ha
- Groene contourgebied: 274 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 171 ha
- Mogelijke meekoppelkans: versterking van de Amstelscheg (MRA), energieopwekking, wateropgave en verstedelijking Mijdrecht
- Water: diepe droogmakerij Mijdrecht: voorkom graven en reserveer diepste deel voor berging, combinatie met natuurwaarden veenweidegebied, levendige boerensloten, toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding
- Cultuurhistorie: verhaallijn van Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam



2. Polderscheg Lange Linschoten - Woerden – Breukelen
Een samenhangend vitaal landschap op de grens tussen de stroomruggen en het veengebied tussen Woerden / Linschoten / Oudewater / Harmelen / Breukelen. Hiermee blijft een landschappelijke verbinding mogelijk tussen Heuvelrug en veenweidepolders in een nu nog gave doorsnede. Deze zone bevat recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Lopikerwaard, de groengebieden rondom Woerden en Haarzuilens, de veenweidepolders van Kamerik/ Kockengen en de landschappen van Maarssen en Breukelen inclusief de Vecht. De polderscheg verbindt stad en land, versterkt de groene buffergebieden tussen de kernen en versterkt onderlinge ecologische relaties. De mogelijkheden om barrières van de A12, het spoor en de A2/Amsterdam Rijnkanaal te slechten wordt bij de uitwerking bestudeerd.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatie: 45 ha
- Groene contourgebied 155 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: extra (moeras) bossen, verstedelijking Breukelen en Woerden, energieopwekking, Oostelijke randweg Woerden en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, tegengaan bodemdaling
- Cultuurhistorie: Limeszone, Oude Hollandse Waterlinie, ggedeelten van veenweides met Cope-ontginning rond Kockengen/ Kamerik

3. Hollandsche IJsselscheg / Rijnenburg / A12zone
Een landschappelijke zone aan de Hollandse IJssel tussen IJsselstein en De Meern. In dit gebied is de IJssel met alle cultuurhistorische en recreatieve waarden het verhaalmotief. Voortgebouwd wordt op de aanpak en verbetering van deze rivierzone. Het IJsselpark van Nieuwegein wordt beter verbonden met het naastgelegen IJsselsteinse Kromme IJssel Park en Nedereinsdeplas. Natuurkernen en groene verbindingen versterken de natuurwaarden. In de zone Rijnenburg tot en met de A12 zone (tot Laagraven) wordt recreatiegebied ontwikkeld in samenhang met de verstedelijkingsopgaven van de A12 zone. Bij groene verbindingen in en tussen Nieuwegein en Utrecht moet er aandacht zijn voor het opheffen van barrièrewerking door infrastructuur. Ten zuidwesten van IJsselstein/Nieuwegein moet stedelijke ontwikkeling zorgvuldig met natuur gecombineerd worden.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatiegebied: 255 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 71 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: ontwikkeling pauzelandschap Rijnenburg en verstedelijking A12 zone, energieopwekking en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Toekomstbestendig ARK – NZK, waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Overstromingsveiligheid rivierengebied en Sterke Lekdijk, wateraanvoer Groene Hart
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, bodemdaling
- Cultuurhistorie: Limeszone, Oude Hollandse Waterlinie, gedeelten van veenweides met Cope-ontginning rond Kockengen/ Kamerik.





4. Waterliniescheg
Een landschappelijke zone aan de zuid-, oost- en noordzijde van Utrecht, tussen Noorderpark, De Bilt, Driebergen/Zeist, Bunnik, Houten en Nieuwegein. Waardevolle open landschappen met hoge cultuurhistorische, recreatieve en ecologische betekenis en passende vormen van landbouw. Deze gebieden worden door de gebiedspartijen in samenhang beschermd en ontwikkeld. Door deze scheg te beschermen en te versterken, kan de recreatieve druk op andere gebieden zoals de Heuvelrug worden verminderd. Het leidende verhaal is dat van linielandschappen: de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes. De bestaande groengebieden zoals sport- en golfterreinen, de vele forten en landgoederen zoals Nieuw Wulven en Amelisweerd zijn dragers voor deze scheg. Specifiek voor de landgoederen wordt gezocht naar nieuwe economische modellen voor behoud en versterking van cultuurhistorie, natuur en recreatie. In de Waterliniescheg worden ook nieuwe natuur- en recreatiegebieden ontwikkeld met: Laagraven-A12 zone, Nieuw-Wulven, Houten/Bunnik, Lunetten (Maarschalkerweerd-Rhijnauwen), Voordorpse polder/ Ruijgenhoek met aandacht voor het opheffen van barrièrewerking door infrastructuur. Belangrijk is dat ze passen bij de ruimtelijke principes van de waterlinies.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatie: 306 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Groene contourgebied 145 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 275 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: energieopwekking, uitleg en knooppuntontwikkelingen A12zone/Laagraven, Lunetten-Koningsweg, Bunnik, Houten.
- Water: water vasthouden en waterberging, multifunctioneel ruimtegebruik, klimaatwater/ zwemwater
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding
- Cultuurhistorie: Unesco werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, Limeszone

5. Groene zoom Vijfheerenlanden
Een landschappelijke zone die de Zouweboezem en Ameide omvat en versterkt (natuur, watersysteem en waterbuffers voor Alblasserwaard, recreatie) en de verbinding legt met de uiterwaarden van de Lek. Deze zone sluit aan op het gemengde landschap ten zuiden van Vianen en maakt via Bolgerijnen verbinding met de Lekuiterwaarden bij Hagenstein. Groene verbindingen worden met broekbossen gemaakt naar het naburige Molenlanden en naar Diefdijk en Linge. In deze groene zoom rondom het agrarische hart van Vijfheerenlanden, worden recreatieve- en natuurverbindingen versterkt. Te slechten barrières: de A27 en het Merwedekanaal.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatiegebied: 42 ha
- Groene contourgebied: 103 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 171 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: energieopwekking, snelfietsroute Meerkerk-Vianen-Utrecht
- Mogelijke meekoppelkansen: snelfietsroute
- Water: watersysteem Vijfheerenlanden als waterbuffer, Sterke Lekdijk, prachtsloten
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw
- Cultuurhistorie: Oude Hollandse waterlinie





6. Groen raamwerk Heuvelrug-Lek
Een stelsel van groenblauwe verbindingen voor natuur én recreatie samen, smeedt de Heuvelrug en haar flankzone stevig vast aan het gebied Langbroekerwetering - Kromme Rijn - Amsterdam Rijnkanaal - Lek. De beste kansen om de Heuvelrug te versterken lijken te zijn: loofbosaanplant, zonering met ook rustige gebieden, natuurwaarden verhogen in de flankzone tot aan de Kromme Rijn. Dit is het Langbroekweteringgebied. Hier zijn boeren bereid om natuur-inclusiever te produceren en liggen kansen om bosvakken aan te leggen in de landschapsstructuur van opstrekkende kavels. We zien 4 kansrijke dwarsverbindingen met natuur en recreatieve routes van de hoge gronden naar de Kromme Rijn en Lek. Zo ontstaat een sterk raamwerk.
Met agrariërs wordt gezocht naar een betere balans tussen ecologie, wateropgaven en landbouw (met name fruitteelt). De Kromme Rijn, Amsterdam Rijnkanaal en sterke Lekdijken krijgen bredere groene randen met fiets/wandelroutes. De flanken van de heuvelrug worden versterkt met substantiële verbetering van biodiversiteit door zoom en mantelvegetaties met behoud van (oude) landschapselementen. Een idee voor nadere verkenning is om een recreatief 'fruitpark' te ontwikkelen als etalage van de fruitteelt en landschappelijke kwaliteiten. In het gebied ten zuiden van de Kromme Rijn zijn kerngebieden nodig voor natuur. Barrières die aandacht krijgen zijn: Amsterdam Rijnkanaal, de N229 en N225 langs de flanken van de Heuvelrug en de A12 op de Heuvelrug.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatiegebied: 29 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Groene contourgebied: 331 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 253 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: energieopwekking, Nationaal Park nieuwe stijl Utrechtse Heuvelrug
- Water: Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal, Sterke Lekdijk-Rijndijk, Overstromingsveiligheid rivierengebied, naar 100% infiltratie en vasthouden kwelwater op Heuvelrug icm Blauwe Agenda
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw/fruitteelt, agropark (zie parco agricolo Milan)
- Cultuurhistorie: Limeszone, Langbroekerwetering met kastelen en ridderhofsteden, Stichtse Lustwarande.

7. Agrarisch groenblauw netwerk
De agrarische landschappen van de droogmakerij Mijdrecht, de veenweidegebieden rondom Kamerik-Kockengen, de Lopikerwaard en de Vijfheerenlanden en eiland van Schalkwijk/Kromme Rijn hebben hun eigen karakteristieken en bedrijfsopbouw. In elk van deze gebieden wordt met de gebiedspartijen samengewerkt aan de transitie naar een vitale kringlooplandbouw met een toekomstbestendig watersysteem, goede bodem- en waterkwaliteit, recreatie- en natuurwaarden en herstel van kleine landschapselementen zoals bijvoorbeeld erfbeplanting, singels en houtwallen. Routegebonden (vaar)recreatie en mogelijkheden van verbrede landbouw met pleisterplaatsen/horeca bieden mogelijkheden voor de kleine kernen en hun ommeland. Specifiek worden slootkanten natuurvriendelijk beheerd (levendige boerensloten), worden erfbeplantingen en kleine landschapselementen hersteld en wordt gewerkt aan ecologische verbindingen en stepping stones.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Groene contourgebied: 238 ha
- Extra landschapselementen: 125 ha
- Extra natuurkerngebied: 120 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 257 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: groenblauwe diensten, energieopwekking, project waterberging Willeskop
- Water: Waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, overstromingsveiligheid rivierengebied, wateraanvoer Groene Hart
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, nieuwe teelten, tegengaan bodemdaling
- Cultuurhistorie: agrarisch landschap met eigen signatuur zoals verkaveling, laan en erfbeplantingen en kleine landschapselementen





Water en klimaat in verstedelijking
Water en klimaatadaptiviteit spelen in alle groen- en landschapsopgaven een belangrijke rol. Het gaat om waterveiligheid, waterkwaliteit en waterhuishouding. De drie waterschappen die in de regio actief zijn (AGV, HdSR en Rivierenland) hebben in de groen- en landschapsopgave een belangrijke bijdrage geleverd.

Daarnaast zit ook in de verstedelijkingsopgave een vraagstuk rond waterbeheer en klimaatadaptatie. Een deel van de regio is kwetsbaar als het gaat om de waterhuishouding. Zo watert een groot deel van de regio af op het Amsterdam-Rijnkanaal, waar beperkte ruimte in zit voor het bufferen van water. Dit betekent dat water zo lang mogelijk moet worden vastgehouden om ervoor te zorgen dat de piekbelasting van het systeem niet groter wordt. Klimaatadaptief en waterinclusief bouwen is hierbij een voorwaarde voor de stedelijke ontwikkeling van de regio.

Daarnaast is het in het algemeen verstandiger om op hogere gronden te bouwen dan op lagere gronden vanuit het oogpunt van maatschappelijke kosten voor waterhuishouding en waterveiligheid. Binnen peilgebieden van polders is het verstandig de laagste delen niet te bebouwen, maar juist te gebruiken voor waterretentie.

Uitvoeringsvraagstukken
Met dit pijlerrapport is een groot deel van de onderzoeksvragen geadresseerd. Er is echter nog aandacht nodig voor:

1. *De financiële onderbouwing* en uitwerking van deze opgaven. In deze fase is in het IRP nog geen inschatting gedaan van kosten voor de landschappelijke opgave. Tegelijkertijd wordt er op veel vlakken al uitvoering gegeven aan een aantal van de opgaven. De provincie bundelt de verschillende projecten en bijbehorende geldstromen in het programma “Groen groeit mee.” Het is dus zaak om de opgaven en de ruimtelijke ingrepen die daarbij horen te vertalen in een investeringsprogramma, waarbij ook zicht moet komen op financiële dekking van deze kosten. Daarbij speelt het programma “Groen groeit mee” een belangrijke rol en worden op basis van het investeringsprogramma ook andere financieringsbronnen gezocht, bijvoorbeeld vanuit programma’s uit het NOVI gebied Groene Hart, , het Nationaal Groenfonds, het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw (LNV) en het Waterinnovatiefonds alsmede Europese fondsen.
2. *Meekoppelkansen*: Daarnaast moeten de ‘meekoppelkansen’ optimaal worden benut. Groenopgave en verstedelijking/energie/mobiliteit moeten waar mogelijk samen worden opgepakt. De groene opgave is voorwaardelijk voor een aantal verstedelijkingslocaties, waarbij enerzijds verstedelijking mogelijk een financiële bijdrage kan leveren aan groeninvesteringen en anderzijds een efficiëntieslag geslagen kan worden: ‘als de graafmachines toch bezig zijn, neem dan ook de volgende sloot mee’.

3. *Perspectief agrarische sector*: De landbouwgebieden zijn onderdeel van de Utrechtse Trots. De landbouw heeft een groot deel van het gebied in gebruik en is daarmee naast producent van voedsel ook beheerder van het landschap, maar decennia van intensivering hebben haar sporen in het landschap nagelaten. In de U16 blijft ook in de toekomst zeker ruimte voor de landbouw als voedselproducent naast die van landschapsbeheerder. Om de rol voor de landbouw in de toekomst echter te borgen zal er een transitie nodig zijn om de balans met het landschap, natuur en de bodem te herstellen met ruimte voor nieuwe verdienmodellen.
   Nieuwe verdienmodellen voor de landbouw weten de verbinding te realiseren tussen thema’s als natuur (stikstof), bodemkwaliteit, energieopwekking, bodemdaling (incl. CO2 uitstoot), biodiversiteit, recreatie enz. hebben de toekomst. Ook een betere verbinding met ons voedsel is van belang bijvoorbeeld door korte keten landbouw.
   Een transitie naar landschapsinclusieve landbouw zoals het college van Rijksadviseurs dit noemt (New Deal tussen boer en maatschappij – College van Rijksadviseurs, juni 2020).
   Er zijn echter vragen en dilemma’s waar het regionaal perspectief (IRP) niet meteen een antwoord op heeft. Bijvoorbeeld: Is het remmen van bodemdaling te combineren met de bedrijfsvoering? Wat houdt kringlooplandbouw in elk deelgebied in en welk verdienmodel is het meest kansrijk? Vooral hoe de transitieperiode te overbruggen, is een groot vraagstuk. Om van de huidige verdienmodellen te komen tot nieuwe verdienmodellen zijn financiële middelen nodig om de transitietijd te financieren. Het realiseren van de transitie vereist maatwerk per gebied. Voor een realistisch uitwerking is nauwe samenwerking met de agrariërs noodzakelijk

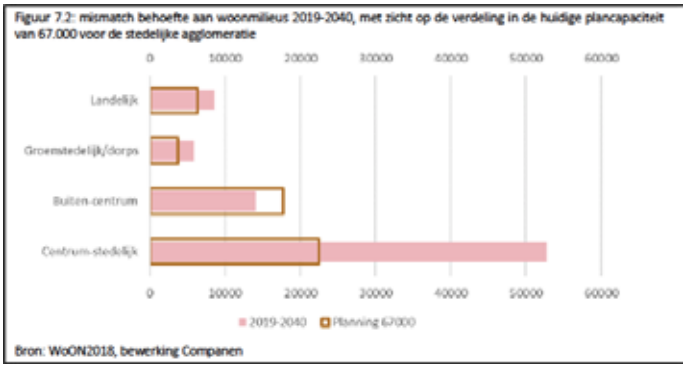


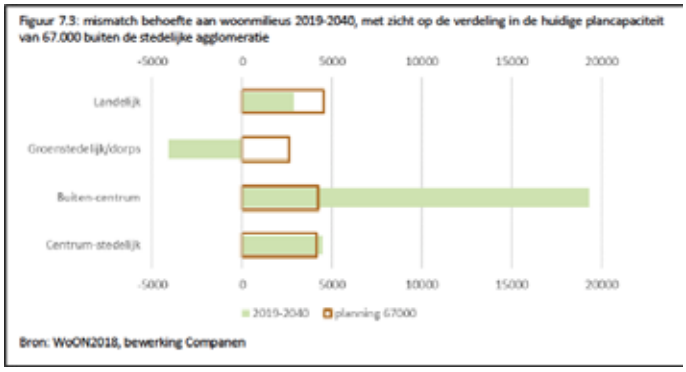
Foto: Driebergen-Zeist, R. de Wit

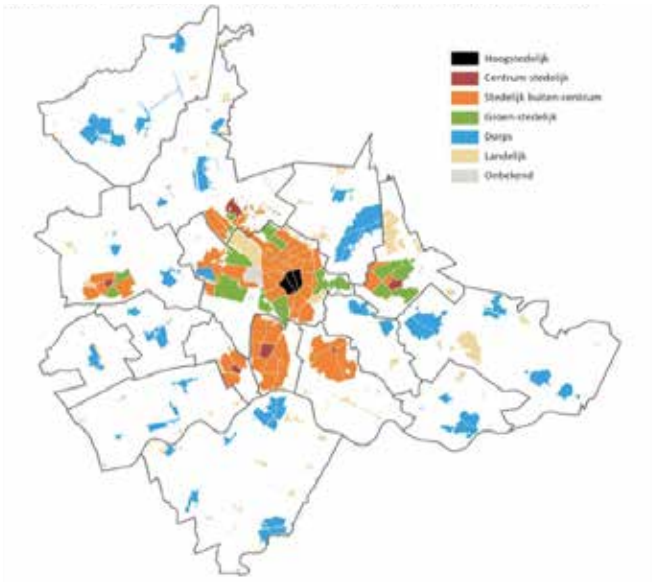
met ruimte voor innovaties in grondgebruik en voedselproductie.
De landbouwtransitie wordt in het IRP geagendeerd als een transitieproces met een langere looptijd dan het IRP. Landbouwtransitie is ook nadrukkelijke onderdeel van de integrale opgave voor vrijwel alle deelgebieden in het IRP. Het is een onderzoeksvraag voor de volgende fase van het IRP hoe de regio de landbouwtransitie kan stimuleren en faciliteren in aansluiting op beleid van de provincie, het Rijk en Europa.
Deze transitie is al volop in gang. Het is belangrijk aan te sluiten bij initiatieven waar samen met de agrarische sector wordt gewerkt aan de landschappelijke opgave. Aansluiting zoeken vanuit de opgaven met het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw van het Ministerie van LNV biedt kansen. Daarnaast wordt in Nederland op diverse plekken geprobeerd om initiatieven van agrarisch ondernemers te stimuleren die leiden tot transitie naar meer duurzame landbouw, extra groen, waterberging en of recreatie.

THEMA MOBILITEIT
De verdieping voor het thema mobiliteit is in zijn geheel verwerkt in de redeneerlijn 2. In deze redeneerlijn staan de keuzes die de regio maakt, inclusief de belangrijkste ruimtelijke uitwerking. Deze ruimtelijke uitwerking wordt in de deelgebieden (hoofdstuk 3) verder vertaald in lokale ingrepen.

Met redeneerlijn 2 en de verdieping in deelgebieden zijn de belangrijkste ruimtelijke keuzes voor mobiliteit gemaakt. Verdere verdieping op het thema heeft te maken met nader onderzoek naar generieke mobiliteitsmaatregelen en de onderzoeken die in samenwerking met de provincie en het Rijk plaatsvinden over de aanleg van nieuwe infrastructuur. Deze onderzoeken zullen vooral in het kader van U Ned plaatsvinden.



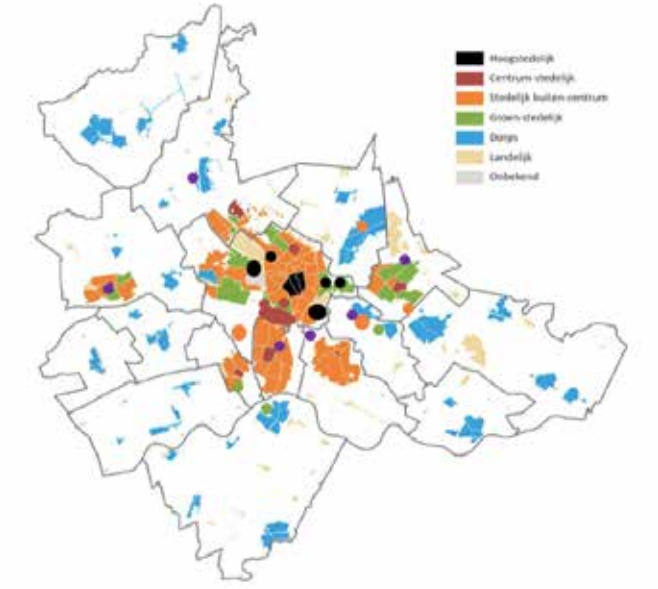




Bron: ABF

- **Centrumstedelijk (incl. hoogstedelijk):** functiemenging, (groot)stedelijke voorzieningen, hoge woningdichtheid, kwalitatief goede openbare ruimte, goede OV-bereikbaarheid
- **Buiten-centrum:** stedelijke uitstraling, beperkt voorzieningenaanbod, enig openbaar groen, goede OV-bereikbaarheid, zwaartepunt bij wonen
- **Groenstedelijk / dorps:** vaak grondgebonden woningen, monofunctioneel (wonen), beperkt aantal voorzieningen, veel openbaar groen, goede bereikbaarheid per auto
- **Landelijk:** buiten de kernen, grote(re) afstanden tot stad en voorzieningen.

Woonmilieu indeling 2018



Bron: ABF

- **Centrumstedelijk (incl. hoogstedelijk):** functiemenging, (groot)stedelijke voorzieningen, hoge woningdichtheid, kwalitatief goede openbare ruimte, goede OV-bereikbaarheid
- **Buiten-centrum:** stedelijke uitstraling, beperkt voorzieningenaanbod, enig openbaar groen, goede OV-bereikbaarheid, zwaartepunt bij wonen
- **Groenstedelijk / dorps:** vaak grondgebonden woningen, monofunctioneel (wonen), beperkt aantal voorzieningen, veel openbaar groen, goede bereikbaarheid per auto
- **Landelijk:** buiten de kernen, grote(re) afstanden tot stad en voorzieningen.

Voorstel voor 2040 (kaart bewerkt door SITE) - zie toegevoegde bolletjes, paars = regionaal transformatiemilieu

THEMA WONEN: WOONMILIEUS EN WOONBEHOEFTE

De vraag naar woningen heeft een belangrijke kwalitatieve component. Er is een verdiepend onderzoek gedaan naar de kwalitatieve woningwensen in de regio. De daaruit afgeleide behoefte is gespiegeld aan de planvoorraad.

De indeling in woonmilieus uit 2018 is echter niet overal goed bruikbaar, vooral wanneer het wordt toegepast op de verwachte situatie in 2040. Een aantal locaties zal een stuk stedelijker worden en niet passen bij de woonmilieu typering uit 2018. Zo vallen bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone en Westraven in Utrecht onder het groenstedelijke milieu, terwijl hier hoogstedelijke milieus worden ontwikkeld. Ook voor kernen in de regio zijn de gedefinieerde woonmilieus niet altijd passend. Zo wordt het woonmilieu in De Bilt als dorps benoemd, terwijl het eerder om een groenstedelijk milieu gaat.

De indeling in woonmilieus is dus geen kader of een aanwijzing. Het woonmilieu is altijd door gemeenten uit te werken op een manier die lokaal passend is.

In het MIRT onderzoek Utrecht nabij is al een aanname gedaan voor de opwaardering van een aantal woonmilieus. In het IRP sluiten wij aan bij de indeling die Utrecht Nabij hanteert. Zo zijn de stedelijke knopen Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg ingedeeld onder hoogstedelijk. Op onderstaande kaartjes wordt het verschil toegelicht. In grote lijnen komt het erop neer dat nabij OV knooppunten het woonmilieu een stapje stedelijker zou moeten worden ingevuld dan de huidige situatie, maar het blijft lokaal maatwerk.

In dit IRP voegen we aan de woonmilieus een categorie toe: het regionale transformatiemilieu. Het betreft OV knooppunten die in de toekomst verkleuren van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Voorbeelden zijn Houten Noordwest en de Stationsgebieden van Breukelen, Bunnik en Woerden.

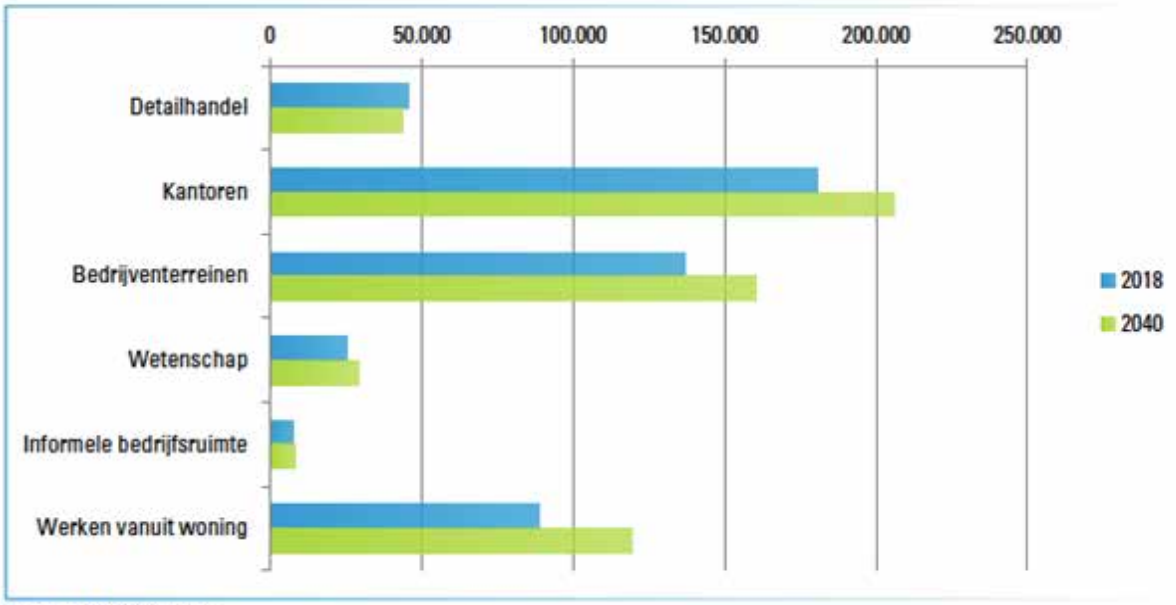
De woonmilieus zijn ingedeeld in hoogstedelijk, centrumstedelijk, stedelijk buiten centrum, groen stedelijk, dorps en landelijk. Deze milieus zeggen iets over de mate van functiemenging, de aanwezigheid van voorzieningen en het bereikbaarheidsprofiel. Waarbij geldt: hoe stedelijker hoe meer menging en hoe meer gericht op het OV. Dit betekent dus dat de opwaardering van stedelijkheid ook gepaard gaat met het minder faciliteren van de auto.

In het kwalitatieve woonbehoefteonderzoek is de match tussen planaanbod en behoefte gesplitst naar de agglomeratie (Utrecht, IJsselstein, Nieuwegein, Vijfheerenlandan (Vianen), Houten, Bunnik, Zeist, De Bilt en Stichtse Vecht) (bovenste grafiek) en buiten de agglomeratie (de rest) (onderste grafiek). Het grootste deel van de woningbouwopgave zit binnen de agglomeratie. Bovenstaande grafieken (let op het verschil in schaal op de assen) wordt deze mismatch tussen planaanbod en behoefte uitgewerkt.

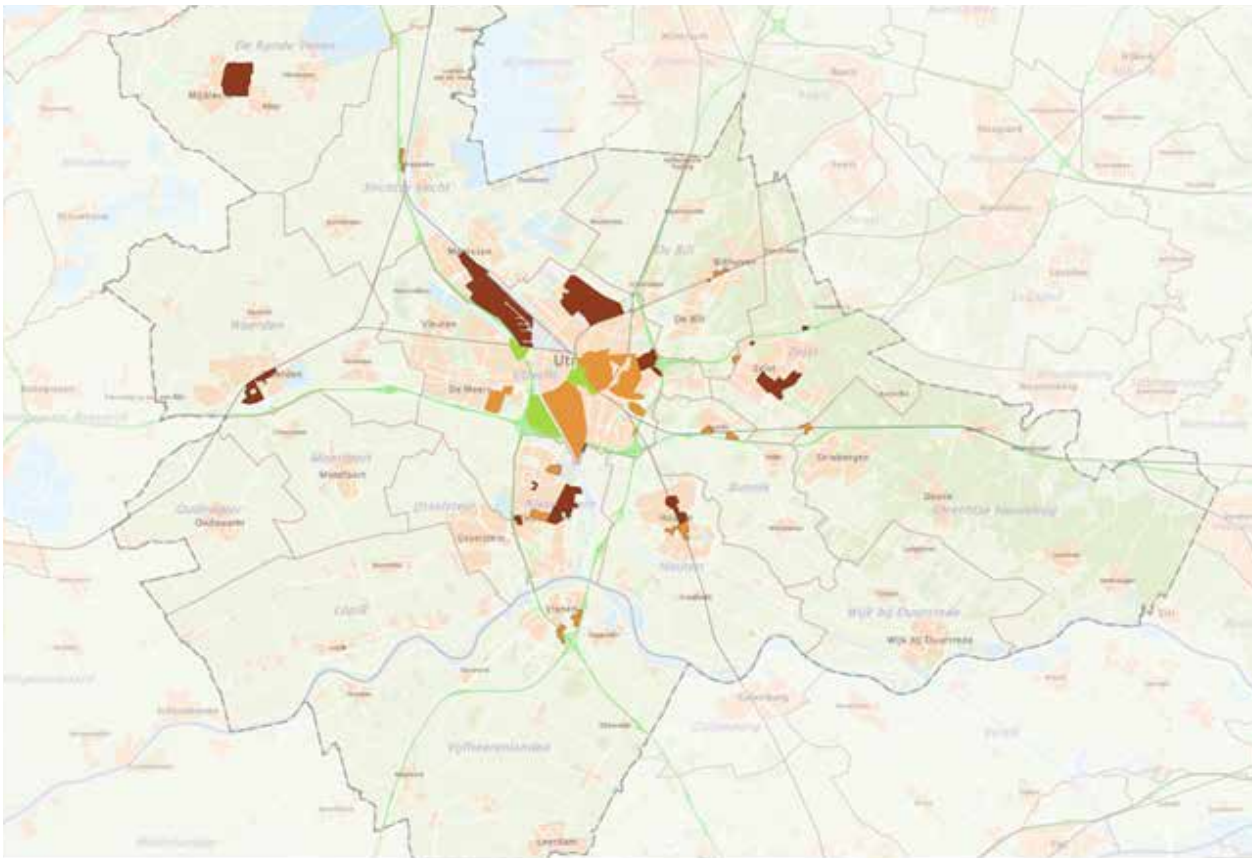
Het onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op het realiseren van sterker stedelijke woonmilieus. Binnen de agglomeratie betekent dit centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen is gericht. Als regio geven we hier richting aan door te kiezen voor ontwikkeling langs bestaande en nieuwe OV-assen en daarbij stevig in te zetten als het gaat om dichtheid en menging. In de agglomeratie is eveneens een behoefte aan groenstedelijke milieus, waarvoor aan de randen van de stedelijke agglomeratie ruimte voor moet worden gevonden.

Buiten de stedelijke agglomeratie is een overschot aan dorpse milieus. Hoewel dit deels een kwestie van definitie is laat het zien dat ook hier een stapje hoger op de stedelijkheidsladder gewenst is. Dit biedt kansen voor doelgroepen die in het kader van doorstroming en vitaliteit gewenst zijn in de kleinere en middelgrote kernen.

Figuur 3: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018 en de verwachting voor 2040 (in maximaal scenario)



Bron: Stec Groep, 2020



Kantoorlocaties in de regio Utrecht
Groen = toevoegen kantoren, Oranje = balans kantoren, Roodbruin = herbestemmen kantoren

THEMA WERKMILIEUS
De regio groeit snel. Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie. De belangrijkste opgaven voor de economie:

Hoe maken we de slag naar een circulaire economie in 2050? Hoe zorgen we voor voldoende werkgelegenheid voor iedereen? Hoe behouden en versterken we ons economisch regionaal profiel?

We zien richting 2040 een aantal nieuwe werkmilieus ontstaan in onze regio:

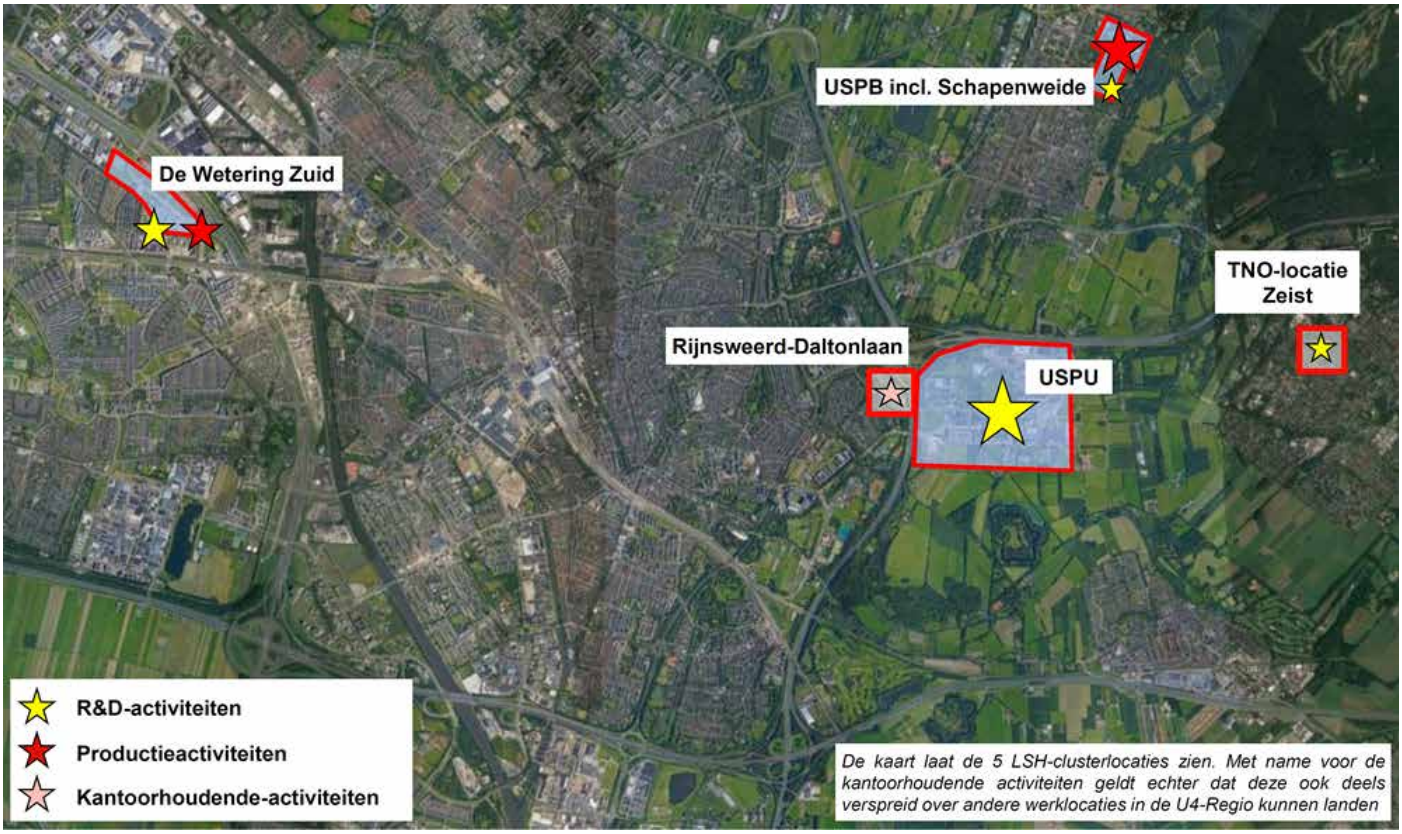
- Hoogstedelijke woon werkmilieus waarin tal van andere functies op multi functionele locaties gemengd en geïntensiveerd in een groene omgeving gecombineerd zijn. Hier bieden we ruimte voor zakelijke dienstverlening, de smart industry, Denk hierbij aan Utrecht Centrum, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn Centrum.
- Bedrijventerreinen waar we mengen met niet-woonfuncties, zoals onderwijs, leisure, maatschappelijke voorzieningen. Hier bieden we ruimte voor de maakbedrijven en de circulaire industrie. Logistiek en opslag bieden we ruimte, naast bedrijfsruimte voor het lokaal MKB waarbij we met eigenaren en conceptontwikkelaars streven naar een goede mix van betaalbare bedrijfsruimte.
- Regiopoorten als Bunnik, Breukelen, Woerden en Houten waar we wonen en werken mengen op een schaal die voor die steden passend is. Hier bieden we ruimte voor stad en dorp gebonden bedrijven, met een klein tot middelgrote ruimtebehoefte tot circa 2 hectare.
- Vitale kernen waar we bouwen voor zowel een gezonde demografie van de bevolking als voldoende werkgelegenheid voor deze mensen in de eigen kern, mede om de mobiliteitspendel te beperken.
- Bedrijventerreinen met een regionale functie zoals De Biezen, Lage Weide, Breukelerwaard. Hier bieden we ruimte voor middelgrote tot grote bedrijven. Logistiek, productie en opslag vinden hier plek.

Kantooromgevingen
Tot 2040 is er een berekende behoefte aan maximaal 853.000m2 bvo kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht kiezen we voor het gefaseerd transformeren van kantoren naar wonen, te beginnen met kantoren die niet op een OV locatie liggen. Het verplaatsen van niet-courante kantoren naar courante kantoormeters op OV-locaties is voor regiopoorten een mogelijkheid. Op deze manier worden netto geen kantoormeters toegevoegd, maar wordt wel de kwaliteit verbeterd.

Het totaal benodigde metrage is een optelsom van nieuwe vraag, vervangingsvraag doortransformatie en verplaatsing van kantoren die niet meer op toekomstbestendige plekken staan. Essentieel voor de toekomstbestendigheid van kantooromgevingen richting 2040 is de multifunctionaliteit, de groene omgeving, de optimale ov-bereikbaarheid; ookwel benoemd met de term ‘third places’.

We zien dat de huidige economische terugval en beperkte reismogelijkheden tot nieuwe digitale contactmomenten leiden en een andere vraag naar kantoorruimte. Landelijk is de trend dat kantoorhuurders kantoorruimte afstoten die niet centraal ligt of op een uitstekend bereikbare plek met het openbaar vervoer. Utrecht heeft al die kwaliteiten wel. Daarnaast zal het aantal mensen dat gemiddeld in een kantoor werkt afnemen vanuit gezondheidsoptiek en al eerder ingezette trends. Desalniettemin is het zaak dat we jaarlijks monitoren hoe de behoefte aan kantoren zich zal ontwikkelen.

Transformatie- en mengmilieus
Op verschillende locaties in de regio liggen bedrijventerreinen op plekken nabij OV-knooppunten waar plannen zijn voor verstedelijking. Voorbeelden zijn Station Breukelen, Houten-Noordwest, Station Woerden, Station Bunnik. Deze plekken verkleuren in de toekomst van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Het gaat om de opgave voor bedrijventerreinen en informele bedrijfsruimten die zich laat mengen met wonen. Dit zijn bedrijfsfuncties in lage milieucategorieën.



Uit: BCI, Marktverkenning Life Sciences&Health en quick scan Verduurzaming U4-regio, 4 februari 2021

Wetenschap / USP+USP-Bilthoven
We kiezen ervoor om het specifieke profiel van het Utrecht Science Park (USP) te versterken: *het Utrecht Science Park is het kloppende hart van een van Europa's meest competitieve regio's en het grootste science park van Nederland, met dagelijks 27.000 medewerkers en ruim 51.000 studenten. Op het Utrecht Science Park werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige R&D bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Er wordt gewerkt aan een gezonde en duurzame leefomgeving onder de noemers Life Sciences & Health. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan. Het science park vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie.*

Het USP ontwikkelt zich steeds verder als internationale toplocatie voor Life Science & Health bedrijvigheid. De totale ruimtevraag voor Life Science & Health tot 2040 bedraagt 155.000m² voor R&D bedrijfsruimte. 110.000 m² productieruimte en 55.000m² kantoorruimte. Tot 2040 levert dit 8.980 extra banen op. (Bron: Buck Consultants International (BCI), ambtelijk concept Marktverkenning Life Sciences&Health en quick scan Verduurzaming U4-regio, 4 februari 2021)'. De uiteindelijke groei is wel afhankelijk hoe succesvol de regio weet in te zetten op de verbetering van het totale ecosysteem voor Life Science & Health bedrijvigheid. Het gaat daarbij naast ruimtelijke aspecten zoals bereikbaarheid, adequate huisvesting, gedeelde onderzoeksfaciliteiten en kwaliteit omgeving bijvoorbeeld ook om internationale marketing en acquisitie, het beschikbaar blijven van talent, het faciliteren van ondernemerschap en financiering. Gemeenten, de provincie Utrecht en het USP werken samen in het creëren van het optimale klimaat en een locatieaanbod dat zo goed mogelijk aansluit bij de marktwensen.

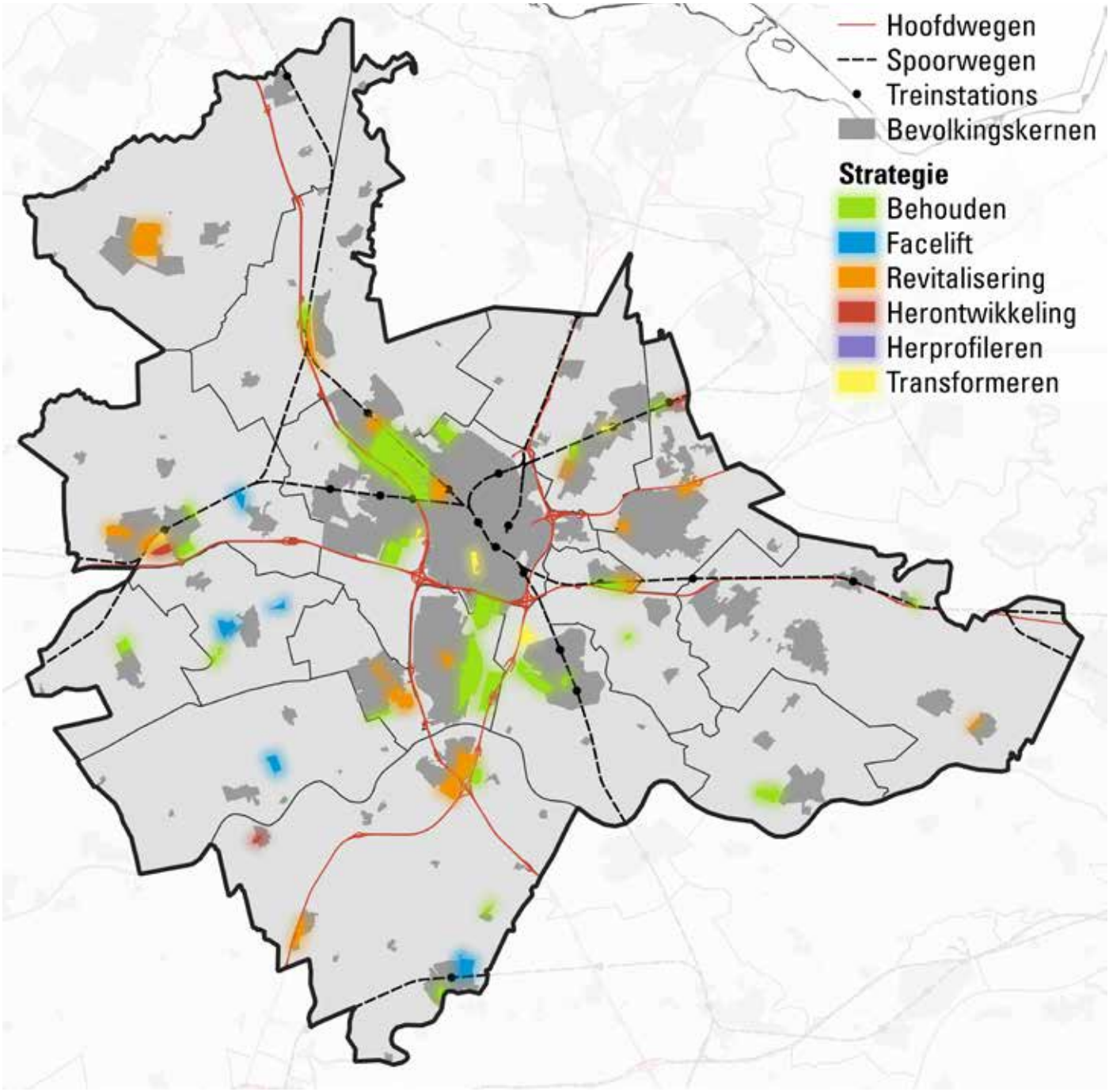
De ruimte op USP en USPB komt vooral na 2025 vrij. Om in de periode daarvoor bedrijven te kunnen opvangen is huisvesting mogelijk op De Wetering Zuid en de TNO locatie Zeist. Rijnsweerd-Daltonlaan is geschikt als locatie voor kantoren waarvoor huisvesting zo dicht mogelijk bij het USP van belang is.

Voor het USP en USP B zijn de volgende principes richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

USP en USP B
- Transformatie en verdichting van het USP is noodzakelijk om ruimte te bieden aan nieuwe bedrijvigheid
- Ruimte bieden aan bedrijven die een sterke focus hebben op vernieuwende top R&D (fundamenteel onderzoek) op het gebied van life sciences, health en duurzaamheid
- Herontwikkeling van USP B na vertrek van het RIVM gericht op productie (pharma) en gerelateerde R&D. Ontwikkeling Schapenweide voor 50.000m² Life Science bedrijvigheid met focus op R&D.
- Ruimte bieden aan specifieke woonvormen op het USP. Gaat met name om werkgerelateerd wonen, denk aan studenten, expats en zorgpersoneel.
- Ruimte bieden voor specifieke voorzieningen (24/7) die passen bij het USP.
- Verbetering van de bereikbaarheid van het USP (o.a doortrekken HOV-verbinding, maar ook nieuwe fietsverbindingen, parkeren op afstand en mobiliteitsmanagement) is nodig bij de beoogde verdichting en groei van het aantal banen. Hieronder valt ook betere spreiding van de piekbelasting voor zowel auto als fiets en (H)OV waardoor de huidige infrastructuur beter benut wordt.
- Verbeteren OV bereikbaarheid en fietsbereikbaarheid op de as Station Bilthoven-USP B- USP

Andere locaties
- Snelle herontwikkeling op de TNO locatie Zeist om op korte termijn tot 2025 opvang te creëren voor Life Science bedrijvigheid met focus op R&D (20.000m2).
- Actief aanbieden beschikbare kavels De Wetering Zuid voor het kunnen huisvesten van Life Science bedrijvigheid (R&D en medtech productie)op de korte termijn tot 2025.
- Rijnsweerd-Daltonlaan als locatie voor USP-gerelateerde kantoren dichtbij USP.

De Life Science bedrijvigheid rond het USP kent nog geen lange geschiedenis waardoor de precieze groei nog lastig te voorspellen is. Elke 5 jaar zal opnieuw gekeken moeten worden naar de snelheid van de groei. Mocht de groei hoger uitpakken dan voorzien dan zal opnieuw gekeken moeten worden of het USP en USP B in de huisvesting kunnen voorzien of nieuwe locaties moeten worden aangewezen.



Bedrijventerreinen in de regio Utrecht

behouden: in huidige staat behouden
facelift: lichte verbeteringen in de uitstraling van het terrein
revitaliseren: grotere ingrepen in de openbare ruimte en op private kavels.
herontwikkelen; ingrepen gericht op het vernieuwen van de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en het oplossen van knelpunten zoals parkeerproblematiek, uitbreidingsruimte van bedrijven en dergelijke.
herprofileren: bedrijventerreinfunctie verandert, bijvoorbeeld lagere/hogere milieucategorieën, kantoorachtige bedrijvigheid in plaats van industrie/bouw of publiekstrekkende functies (zorg, onderwijs).
transformeren: mengen of vervangen van werk voor andere functies

Bedrijventerreinen
In totaal telt de regio 111 bedrijventerreinen waar grond is uitgegeven. De gezamenlijke oppervlakte (netto uitgegeven) van deze terreinen is circa 1.689 hectare. Bedrijventerreinen in de U16 huisvesten ruim 8.000 vestigingen die goed zijn voor bijna 137.000 banen. Daarmee is zo'n 25% van alle werkgelegenheid in de regio gevestigd op een bedrijventerrein.
In de U16 zijn dienstensectoren verantwoordelijk voor een relatief groot deel van de werkgelegenheid. Denk daarbij op bedrijventerreinen met name aan beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en facilitaire diensten, industrieel ontwerp, ingenieurs en technisch ontwerp, leasebedrijven, verhuur van machines en uitzendbureaus, maar ook ICT-bedrijven, financiële en zakelijke diensten. Andere sectoren die sterk vertegenwoordigd zijn op bedrijventerreinen zijn de maakindustrie, logistiek & groothandel, industrie, en bouw, handel en reparatie. Dit zijn sectoren die van oudsher veelal op bedrijventerreinen zijn gevestigd, vanwege functionaliteit (o.a. beschikbare ruimte, ontsluiting) en bijvoorbeeld geluid- en hindercirkels.

De vraag naar bedrijventerreinen is 216 ha tot 2040 inclusief XXL logistiek (circa 10% van de vraag). Deze is pluriform, een uiteenlopende behoefte van grotere en kleinere kavels, variërend van optimale autobereikbaarheid, milieucontour, ov bereikbaarheid en nabijheid van de stad. Door indeling in stedelijke en functionele terreinen kunnen we een maatwerk aanpak ontwerpen. In het regionaal programma staan deze typologieën uitgebreid beschreven.

Stedelijke werkmilieus
Tekort van 60 ha accommoderen we via een mix van mengen en intensiveren op terreinen in of dicht tegen stad Utrecht aan.

Functioneel kleinschalig
Ook circa 60ha die we accommoderen door kleinschalige uitbreidingen van lokale terreinen. Deels wordt in die uitbreidingen voor de periode tot 2030 door al door de provincie Utrecht geborgde terreinen voorzien.

Functioneel grootschalig
De circa 60ha vraag accommoderen we door nieuwe regionale terreinen te realiseren op de best mogelijke plekken. Regionale bedrijventerreinen zijn gericht op de groei van het huidige bedrijfsleven en gekoppeld aan de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Voor elk bedrijventerrein een plan
Alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten een aandeel bijdragen aan de ambitie richting een circulaire economie in 2050 en we werken uit per terrein wat die bijdrage kan zijn. Alle werklocaties in de regio zullen ook hun bijdrage leveren aan de energietransitie, door te werken aan energieneutrale of zelfs energieleverende werklocaties.

Om daar te komen is een slimme inventarisatie grondstofstromen regio Utrecht nodig met bijbehorende ketenpartijen, die deze weegt en relateert ten opzichte van de ketenpartijen over de regiogrenzen. Gemeenten kunnen sterk bijdragen aan versnelde opschaling van circulaire bedrijvigheid in de regio. Door meer en efficiëntere afstemming, kennisopbouw en -uitwisseling. Waar mogelijk kiezen overheden bij alle investeringen, inkoop, aanbestedingen (tenders) en onderhoudsuitgaven voor energie neutrale, klimaatbestendige en circulaire oplossingen en toepassingen. Kansrijke startups die we identificeren, gaan we met behulp van de Regionale Ontwikkel Maatschappij helpen met het uitwerken van circulaire business development.

Bij de innovatieprogramma's die we daarvoor maken komt er een focus op circulaire oplossingen die lokale sociaaleconomische meerwaarde creëren. Zichtbare innovatie locaties zijn noodzakelijk om de circulaire economie te versnellen. Dit onderstreept ook het van belang om voldoende aanbod van bedrijfsruimte te hebben die qua prijs en faciliteiten goed aansluit bij deze doelstelling. Alle werklocaties onderzoeken hun bijdrage aan de regionale energie ambitie.

Intensiveren van bestaande en nieuwe terreinen voor efficiënte ruimtewinst
Een van de kenmerken van de 1800 ha aan bedrijventerrein in de regio U16 is de variëteit in verhouding bedrijfskavel en effectief gebruik en daarnaast het aantal werknemers per m2 bedrijfskavel. Op diverse terreinen valt ruimtewinst te behalen door naar een moderne intensiteit van ruimtegebruik toe te werken met eigenaren en ontwikkelaars. Verdiepend onderzoek laat zien dat dit kan door 1) regels over ruimtegebruik ruimer te maken 2) actief bij verhuizingen of locatieontwikkeling afspraken te maken over intensivering of 3) door actieve grondpolitiek. Voor alle terreinen ligt een suggestie welke van de drie opties passend is. Hoe sterker we kunnen inzetten op intensivering, hoe kleiner de behoefte aan uitbreidingslocaties is.



Foto: S. Grazia

Intensiveren blijkt in de U16 praktijk maar ook elders in Nederland soms zeer hardnekkig, kostbaar, tijdrovend en kennisintensief, maar er zijn voorbeelden waarbij via simpele verruiming van ruimtelijke regels ruimtewinst wordt geboekt. De totale mogelijke ruimtewinst via intensivering is lastig vooraf in te boeken. Het vraagt langdurig commitment van Rijk, regio en provincie. Tijdig bijsturen door alsnog meer uit te breiden moet altijd een optie zijn. We zetten ons in voor een voorlopige bandbreedte, maar het bereiken van die doelstelling is vooraf geen gegeven. Intensiveren vraagt bijvoorbeeld om oplossingen in de mobiliteitsmix van werklocaties.

Ruimte voor de circulaire economie borgen we op de meest kansrijke terreinen

De U16 bevat een aantal bedrijventerreinen met een hoge 'next economy' potentie. Die potentie relateert aan bijvoorbeeld eigenschappen op het gebied van logistiek, ligging aan weg- en vaarwegen en ruimte voor wat zwaardere milieucontouren. We handhaven deze terreinen voor de circulaire economie. De komende tijd willen we het netwerk tussen deze terreinen voor mensen en goederen en de afnemers in stedelijke gebieden verder versterken.

Gemeente	Locatie	Netto omvang (ha)	Next-Economy score
Utrecht	Lage Weide	308	63%
Houten	De Meerpaal	31	58%
Montfoort	IJsselveld (+ inclusief Kop IJsselveld)	18,4	57%
Vijfheerenlanden	De Hagen + De Biezen	119,1	56%
Vijfheerenlanden	Nieuw Schaik	29,5	54%
De Ronde Venen	Mijdrecht	148,4	53%
Oudewater	Tappersheul	16,7	52%
Utrecht	Oudenrijn	35,8	52%
Vijfheerenlanden	Meerkerk + Meerkerk IV	45,2	51%
Stichtse Vecht	Merwedeweg/ Keulschevaart	26,5	50%

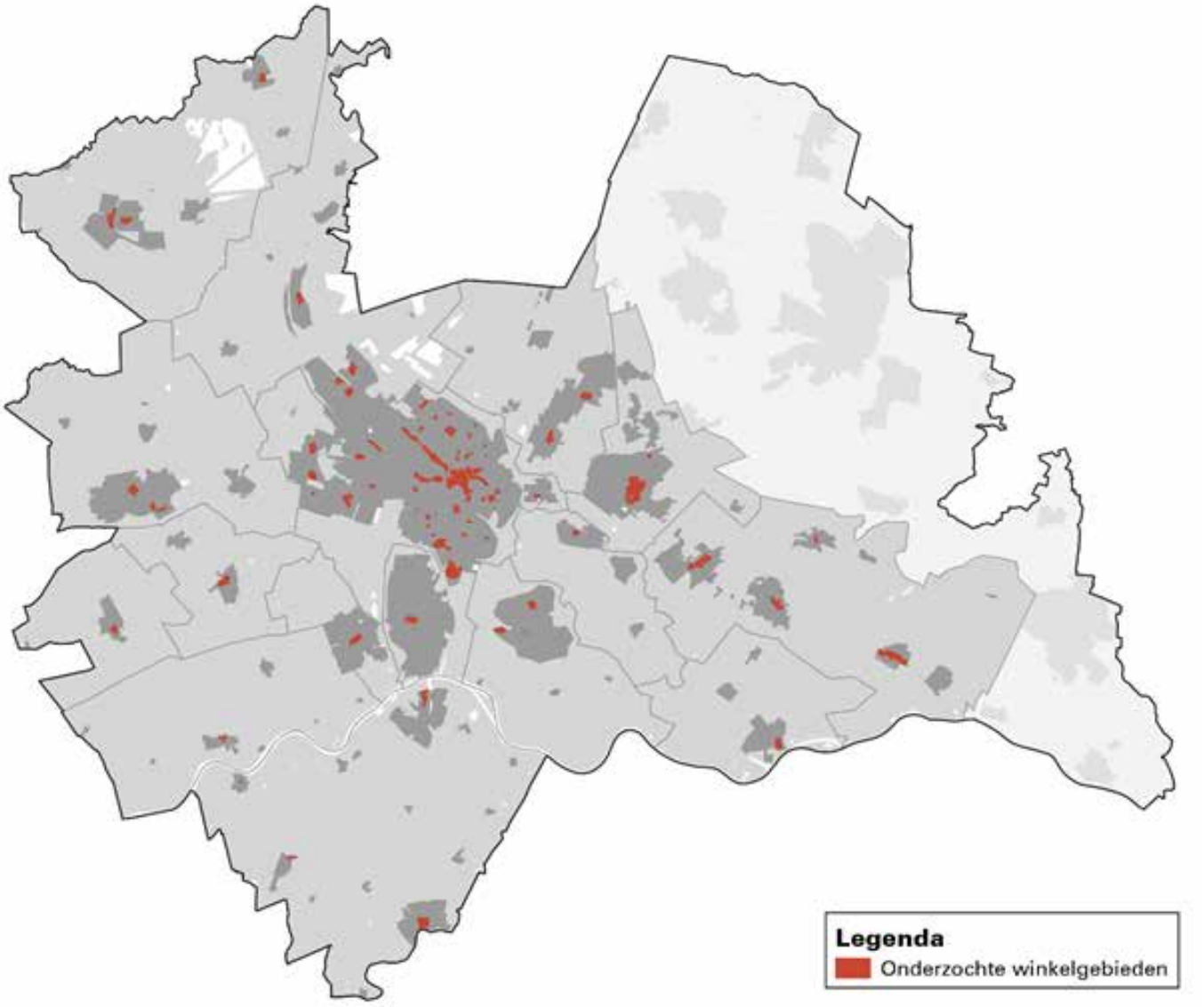
Uitgangspunten en randvoorwaarden voor regionale terreinen

In 2040 zijn onze bedrijventerreinen regionaal complementair. We ontwikkelen een select aantal regionale terreinen voor functionele grootschalige bedrijvigheid, waarop grotere bedrijven met regionale binding worden geaccommodeerd. Deze terreinen dienen tegelijk als schuifruimte voor de intensiveringsopgave van lokale terreinen. Bovendien landen op deze terreinen de bedrijven die we graag voor de regio willen behouden maar te groot zijn geworden voor lokale bedrijventerreinen. Regionale terreinen landen op de best mogelijke plekken. Ze zijn gelegen langs de assen van onze regio, zoals de A2 of de A12. Daarnaast liggen deze terreinen zoveel mogelijk nabij de stad Utrecht omdat het merendeel van de vraag daar vandaan komt. We zoeken regionale terreinen langs de vier windrichtingen, omdat ze voor personeel en toeleverende bedrijven op korte afstand van de woongebieden moeten liggen en zo reisafstanden beperkt blijven. Op de IRP kaart hebben we een aantal zoekgebieden hiervoor aangewezen. Regionale terreinen hebben een zodanige omvang en kavelgrootte dat ze niet concurrerend zijn met lokale terreinen. Nieuwe plannen stemmen we regionaal af en die afspraak leggen we vast in een regionaal uitgifteprotocol. Hoe breed en bindend die afstemming wordt gaan we jaarlijks evalueren. Aan regionale terreinen hechten we een hoog ambitieniveau toe op een integrale benadering van landschappelijke inpassing, mobiliteit en intensief ruimtegebruik.

Bandbreedte als inzet regionaal programmeren als basis voor jaarlijkse herijking

De bandbreedte (alle cijfers zijn orde van grootte in hectares) die we aanhouden voor het accommoderen van de vraag naar terreinen is als volgt:

Intensivering en menging	40-70 ha
Uitbreiding	43 ha via PRS locaties (bestaande harde afspraken) 60 hectare regionale terreinen + lokale terreinen (huidige wensen opgenomen als zachte plannen in regionaal programma)
Niet accommoderen	29 ha xxl logistiek



Winkelgebieden in de regio Utrecht

Winkelgebieden
De hoofdwinkelstructuur U16 bestaat uit de volgende hiërarchie:

- Binnenstad: de binnenstad van Utrecht heeft de grootste reikwijdte in U16, met een sterk bovenregionale/landelijke aantrekkingskracht. Zij heeft daarmee een unieke positie.
- Regionale centra: de reikwijdte van deze winkelgebieden overstijgen de gemeentegrenzen en hebben daarmee een regionale aantrekkingskracht. Deze groep winkelgebieden is zeer divers in functioneren en hebben een omvang van circa 10.000 tot 45.000 m² benut winkelvloeroppervlak.
- Stadsdeelcentra: deze winkelgebieden bedienen de stadsdelen van gemeente Utrecht en hebben naast dagelijks aanbod een sterk profiel op mode- en vrijetijdswinkels.
- Bovenlokale boodschappencentra: deze winkelgebieden zijn doorgaans de belangrijkste aankooplocaties binnen de kleinere gemeenten. Ze onderscheiden zich ten opzichte van kleinere dorpscentra en wijkcentra door functiemix met naast een dagelijks profiel ook beperkt recreatief winkelen, horeca en maatschappelijke voorzieningen. De winkelgebieden hebben bovendien vaak een toeristisch profiel. De reikwijdte is bovenlokaal (kern-overstijgend en soms gemeente-overstijgend). De omvang varieert van circa 2.000 tot 10.000 m² wvo.
- Perifere concentraties: deze winkelgebieden richten zich op doelgerichte aankopen. Deze groep is zeer divers met enkele winkelgebieden met een sterk regionale aantrekkingskracht zoals Woonboulevard Utrecht, Ravenswade en The Wall tot winkelgebieden met een bovenlokale aantrekkingskracht zoals de Nijverheidsweg Maarsen en winkelcentrum De Maat (Houten). Voor deze groep winkelgebieden gelden branchebeperkingen ter behoud van toekomstperspectief van reguliere winkelgebieden.

Uitgangspunten bij de hoofdwinkelstructuur U16
We stellen voor de volgende uitgangspunten te hanteren bij de hoofdwinkelstructuur:

1. Inzet op een vitale, compacte winkelstructuur met naast winkels ook publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies. Concentratie van winkels in een beperkt aantal compacte gebieden is noodzakelijk.
2. Alle toekomstige winkelinitiatieven in de U16 dienen bij te dragen aan het versterken van de regionale hoofdwinkelstructuur. Lokaal maatwerk buiten de hoofdwinkelstructuur is mogelijk voor kwantitatieve toevoeging van dagelijkse winkelmeters als gevolg van forse woningbouw, kwalitatieve versterking van het dagelijks aanbod en zeer kleinschalige lokale winkels.
3. Bij afweging van winkelinitiatieven en eventuele uitbreidingsplannen houden we rekening met de positie en functie van winkelgebieden in de hiërarchische hoofdwinkelstructuur. Opschalen binnen de hoofdwinkelstructuur (bijvoorbeeld van lokaal boodschappencentrum naar regionaal centrum) is onwenselijk. Voor diverse winkelgebieden kan dit het bijstellen van de ambitie betekenen.
4. Solitaire winkelvestigingen zijn geen onderdeel van de regionale hoofdwinkelstructuur, met uitzondering van kleine winkels, van belang voor kleine kernen en het buitengebied omdat ze de leefbaarheid stimuleren, zoals landwinkels. Onze inzet is erop gericht om deze solitaire winkelvestigingen te verleiden tot verplaatsing naar winkelgebieden binnen de regionale hoofdwinkelstructuur en bij leegstand de winkelbestemming te verwijderen (door transformatie).

Wij bepalen onze acties door winkelgebieden in te delen in concentratiegebieden, balansgebieden en transitiegebieden:

- Concentratiegebied: afgebakend thematisch of kern/hoofdwinkelgebied binnen de hoofdstructuur waar de sterkste winkelactiviteiten plaatsvinden en de toekomstpotentie het grootst is. Doel is het kwalitatief en kwantitatief versterken van deze gebieden. Nieuwe (innovatieve) uitbreidingsinitiatieven dienen te landen in deze gebieden.
- Balansgebied: afgebakend winkelgebied binnen de hoofdwinkelstructuur waar sprake is van behoud van de huidige voorraad aan meters, al dan niet door middel van actieve sturing. Doel is het behouden van deze gebieden en kwalitatief versterken (niet in winkelmeters). Voor behoud van de winkelfunctie is doorgaans de uitdaging om het kernwinkelgebied compacter te maken.
- Transitiegebied: (winkel)gebied/locatie waar de winkelvoorraad mogelijk (grotendeels) wordt onttrokken. Het kan gaan om actieve sturing of passieve sturing. Transitiegebieden kunnen onderdeel zijn van de hoofdwinkelstructuur, maar ook daarbuiten vallen.

Uitwerking vervolgstrategie
Met deze vervolgstrategie wordt zowel ingezet op goede afstemming van nieuwe initiatieven als het toekomstbestendig maken van bestaande winkelgebieden.



Foto: Nieuwegein A27, bron onbekend

THEMA ENERGIE

NB Zoekgebieden elektriciteitsopwek worden nog toegevoegd.

Parallel aan de ontwikkeling van het IRP ontwikkelt de U16 samen met de provincie en de waterschappen de Regionale Energiestrategie U16. De RES is ook een pijler van het REP. De besluitvorming over de RES 1.0 is verruimd tot oktober. In deze versie van het IRP is het onderdeel Energie nog niet volledig ingevuld. Bij de besluitvorming over het IRP zullen wij een memo 'samenhang voorstel RES 1.0 – voorstel IRP' voegen. In dit memo beschrijven wij waar de energieopgave andere opgaven aanvult en waar mogelijk sprake is van botsende belangen.

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO_2-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Dit is ook vastgelegd in de Klimaatwet (2019). In het Klimaatakkoord zijn daarbij doelen gesteld en afspraken gemaakt over elektriciteit, (verwarming van) de gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit. Wij nemen de landelijke doelstellingen als gezamenlijk uitgangspunt. Natuurlijk kunnen gemeenten zelf aanvullende ambitieuzere doelstellingen vastleggen. Meerdere gemeenten hebben dit gedaan.

Participatie is onontbeerlijk om bovenstaande doelen te kunnen halen. Niet alleen is het succes afhankelijk van heel veel individuele keuzes van inwoners en bedrijven over de verduurzaming van onder andere hun huis en bedrijf, ook wordt de transitie voor een ieder zichtbaar in haar omgeving. Om de doelen te bereiken werken we samen met vele maatschappelijke partners. Van energiecoöperaties tot bedrijven die energiemaatregelen nemen, van huiseigenaren die hun woning isoleren en uiteindelijk aardgasloos maken tot woningcorporaties die gestaag hun hele woningvoorraad verduurzamen, van Stedin (netbeheerder) tot boeren die het dak op hun stallen benutten voor zonnepanelen.

Als U16 gemeenten werken we met provincie Utrecht en de waterschappen in de Regionale Energiestrategie U16 (RES) samen aan de energietransitie. De RES U16 is onderdeel van het Nationaal Programma en richt zich hoofdzakelijk op het realiseren van duurzame elektriciteitsopwek en het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

Onze strategie om aan deze doelen bij te dragen is:
1. energie besparen
2. omschakelen naar duurzame technieken, en daarbij
3. benutten van duurzame energiebronnen in de regio.

Dit werkt door in alle pijlers.

1. Besparen
De meest duurzame energie is energie die niet hoeft te worden opgewekt. Besparen is daarom een belangrijke pijler van de strategie. Dat wil zeggen isolatie van gebouwen, energiezuinigere productieprocessen en apparaten en energiezuiniger vervoer. Energiebesparing komt dicht bij bewoners en bedrijven. Het ligt voor de hand dat gemeenten hier een belangrijke rol in spelen richting bewoners en bedrijven. Bijvoorbeeld door ze kennis en ondersteuning aan te bieden via Het Regionaal Energieloket en Jouwhuisslimmer, lokale acties op te zetten en actief toezicht te houden op de bedrijven. Bijvoorbeeld door ze kennis en ondersteuning aan te bieden via het regionale energieloket Jouwhuisslimmer, lokale acties op te zetten en actief toezicht te houden op de bedrijven.

2-3. Omschakelen naar duurzame technieken en benutten regionale duurzame energiebronnen
Wanneer we spreken over energie dan hebben we het over elektriciteit en warmte. Het verwachte totale energieverbruik van bijvoorbeeld het verwarmen van gebouwen, het gebruik van elektrische apparaten en mobiliteit in de U16 in 2050 is 27,4 TWh. Wanneer we maximaal isoleren en elektrificeren (denk aan elektrisch vervoer en verwarming van woningen met warmtepompen) dan kunnen we dat terugbrengen tot 13,5 TWh waarvan 10,8 TWh elektriciteit.

Elektriciteit
In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030. Daar maken we ruimte voor. Dat kan bijvoorbeeld met 15% benutting van grote dakoppervlakten + 45 grote windmolens + 800 hectare zonneveld. 1,8 TWh is 1/6 van de verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. De omvang daarvan is nog niet duidelijk (zie paragraaf 'extra opgave na 2030' hieronder). (Energieanalyse U16, 2018)

De RES U16 plannen voor duurzame elektriciteitsopwek worden landelijk beoordeeld op: kwantiteit, ruimtelijke kwaliteit, net efficiëntie en maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Bij het bepalen van locaties voor elektriciteitsopwek zijn onze leidende principes:

1. We zetten maximaal in op zon-op-dak, daarmee kunnen we de opgave gedeeltelijk realiseren
2. Er is potentieel voor windmolens:
   - vooral langs infrastructuur
   - bij bedrijventerreinen
   - in agrarische gebied en in combinatie met de groene scheggen
3. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is clustering van elektriciteitsopwekking wenselijk
4. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is de juiste mix van zonnevelden en windmolens van belang. De noodzakelijke elektriciteitsinfrastructuur voor windmolens is goedkoper dan voor zonnevelden (factor 3). Op het huidige netwerk is meer ruimte om clusters van windmolens aan te sluiten (grotere projecten kunnen namelijk op andere stations worden aangesloten)
5. Voor zonnevelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik
6. Wij streven naar een goede samenhang van lusten en lasten en naar wederkerigheid in de interbestuurlijke verhoudingen.

Waar de opgave voor duurzame opwek ruimtelijk zal landen en hoe de verdeling tussen zon-op-dak, zonnevelden en windmolens exact zal zijn wordt parallel en in verbinding met het IRP uitgewerkt in de RES. Naarmate zoekgebieden meer zijn uitgekristalliseerd worden koppelingen met andere opgaven mogelijk. Zo kan invulling gegeven worden aan een goede samenhang van lusten en lasten en wederkerigheid in de bestuurlijke verhoudingen. In fase 4 (programmeren) is ruimte om dat verder in te vullen.

Aanvullende opgave na 2030

De RES-opgave stopt niet in 2030; tot 2050 zal de ontwikkeling naar duurzame opwek én gebruik van duurzame warmtebronnen doorgaan. De verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050 is 10,8 TWh (met maximaal isoleren en elektrificeren). Er ligt dus nog een aanvullende opgave na 2030. Het is van belang daarmee ruimtelijk al rekening te houden. In de Ontwerp RES U16 is opgenomen dat voor de periode 2030-2040 onderzocht wordt hoe invulling gegeven kan worden aan nogmaals eenzelfde deel van de opgave (1,8 TWh).
De uiteindelijke omvang van de aanvullende opgave tot 2040 en 2050 is nog niet te bepalen. Dat heeft een aantal redenen:

- Er is landelijk een kwantitatief doel gesteld voor 2030, maar nog niet voor 2040 en 2050.
- Een deel van de U16-gemeenten heeft vastgesteld eerder dan in 2050 klimaat- of energieneutraal te willen zijn. Dat kan leiden tot een opgave groter dan 1,8 TWh.
- Het is nog niet duidelijk welke technieken we na 2030 kunnen toepassen. Voor de periode tot 2030 wordt gewerkt met bewezen technieken (zon-op-dak, zonnevelden en windmolens). Voor de periode na 2030 moet er nog veel uitkristalliseren:
  - Hoe gaan we regionaal voorzien in de warmtevraag? Meer elektrificatie betekent meer elektriciteitsbehoefte.
  - Hoe ontwikkelt (duurzame) mobiliteit zich? Er zal sowieso geëlektrificeerd worden, in hoeverre gaat waterstof (van buiten de regio) een rol vervullen?
  - Mogelijke landelijke ontwikkelingen in de elektriciteitsproductie.
  - Mogelijke technieken voor duurzame opwek aanvullend op zon-op-dak, zonnevelden en windmolens.

Duurzame warmte
Ook voor onze warmtebehoefte gaan we gebruik maken van duurzame bronnen. In de U16 zijn hiervoor de eerste stappen gemaakt. Alle gemeenten leggen in 2021 in hun Transitievisies Warmte (TVW) vast hoe zij dit willen gaan doen, in welk tempo en welke warmteoplossingen in welke wijken/buurten/gebieden het meest voor de hand liggen. Regionaal werken we samen waar nodig en gewenst. In de warmteparagraaf van RES, de Regionale Structuur Warmte (RSW), maken we afspraken over hoe we omgaan met ontwikkeling en gebruik van bovengemeentelijke warmtebronnen.

We hebben ten behoeve van de Transitievisies warmte en de RSW onderzoek gedaan naar de potentiële warmtebronnen en de warmtevraag in de regio U16. Op deze manier is er veel informatie beschikbaar gekomen over warmtebronnen die zich in de regio bevinden. We maken een onderscheid tussen warmtebronnen die beter lokaal ingezet kunnen worden en warmtebronnen die een bovengemeentelijke potentie hebben. De bronnen met bovengemeentelijke potentie zijn de bronnen waar regionale afstemming nodig is. Ook is gekeken op welke warmtethema's regionale samenwerking wenselijk is. Daarbij gaat het om onderwerpen waar meerdere gemeenten mee te maken krijgen in de warmtetransitie, zoals het isoleren van woningen of het opstellen van een businesscase voor een lokale warmtebron.

Ook bedrijven maken de omschakeling naar andere warmtebronnen. Waar warmte gebruikt wordt voor het productieproces is het aardgasvrij maken van bedrijventerreinen een uitdaging gezien de beperkte beschikbaarheid van hoge temperatuur warmte in de regio. Bij het intensiveren of uitbreiden van bedrijventerreinen moet de vraag hoe de (toekomstige) warmtevraag wordt onderdeel van de plannen zijn.

Ruimte voor energie infrastructuur
Elektriciteit
Duurzame opwek moet aangesloten worden op het elektriciteitsnetwerk. Dit vraagt een verzwaring van het bestaande netwerk. Daar is fysieke ruimte voor trace's en stations voor nodig. Uitbreiding van de energie-infrastructuur vraagt om langjarige voorbereiding en brengt grote investeringen met zich mee. Een belangrijk reden om nu al planmatig samen te werken en de verschillende opgaven te clusteren. Zo kunnen we gebruik maken van hogere netvlakken tot aan het hoogspanningsnet van TenneT.
De stroomproductie wordt meer afhankelijk van grillig weer. Dat vraagt om een flexibel energiesysteem dat zorgt dat vraag en aanbod matchen. Dat kan met bijvoorbeeld opslag, back-up productie, omzetten van stroom in waterstof of warmte en koppeling met het buitenland (in- en export van duurzaam opgewekte elektriciteit). Dit vraagt ruimte.

Warmte
Vanuit de Transitievisies Warmte zal duidelijk worden aan welke warmteoplossingen in welke wijken/buurten/gebieden gewerkt gaat worden. De ruimtelijke impact hangt ook daarmee samen. Het gaat hoofdzakelijk om ruimte voor energie infrastructuur. Denk daarbij aan de plaatsing van regelstations in wijken, warmteleidingen en opwekinstallaties (in wijken of daarbuiten). Dit vraagt aandacht in de toch al zo drukke ondergrond, bijvoorbeeld op verstedelijkingsknooppunten en in oude binnensteden. Wanneer in de regio veel gekozen wordt voor all-electric oplossingen(warmtepompen) dan neemt de elektriciteitsbehoefte sterk toe. Dit vraagt om netverzwaring en aanzienlijk meer grootschalige opwek van duurzame elektriciteit.



Huidige harde planlocaties voor duurzame energie

Samenhang met de andere pijlers
Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie hebben een doorwerking op alle pijlers.

Mobiliteit: de CO_2-uitstoot van mobiliteit zal tot 2040 sterk gereduceerd worden. Vanaf 2030 zijn er bijvoorbeeld geen nieuwe benzine en dieselauto's meer te koop. Dat betekent dat er dan 1,8 miljoen laadpalen in Nederland zullen staan. Dat leidt tot een aanvullende elektriciteitsvraag waarvoor verzwaring van het bestaande netwerk nodig is. Ook moet er rekening gehouden worden met piekbelasting met grote vermogens als iedereen tegelijk gaat opladen. Tijdelijke opslag en zelfs teruglevering (vehicle to grid) helpt om het net in balans te houden. Door laadinfra en duurzame energie met elkaar te matchen kan efficiënter gebruik gemaakt worden van het elektriciteitsnetwerk.

Wonen: gezond leven in een stedelijke regio vraagt om een duurzame woningvoorraad, duurzame elektriciteitsopwek en duurzame warmtebronnen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Om de energiebehoefte te beperken is het logisch om principes te ontwikkelen die de impact van verstedelijking op de energievraag zo klein mogelijk maken. Verstedelijkingslocaties zullen hun bijdrage moeten leveren aan de opwekking van duurzame energie. Nieuwe wijken en bedrijventerreinen kunnen energieneutraal of -positief zijn. De grootste opgave is het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Gemeenten maken hiervoor zelf een Transitievisie Warmte en werken hierbij regionaal samen in de RES.

Groen en landschap: elektriciteitsopwekking vraagt ruimte. Windmolens en zonnevelden hebben ontegenzeggelijk een impact op het landschap. Het vraagt aandacht dit goed in te passen en de impact te beperken. Er liggen kansen om de landschappelijke opgave te koppelen aan de energieopgave. Mogelijk kan de energieopgave een aanleiding of een financiële drager zijn voor landschapsontwikkeling.

In het Klimaatakkoord is speciaal aandacht voor de emissie van broeikasgassen uit veenweidegebieden. Dit biedt kansen om ontwikkelingen in deze gebieden mogelijk te maken. Bijvoorbeeld verhoging van het waterpeil in combinatie met het plaatsen van zonnevelden of windmolens.

In 2050 moet de landbouw en het landgebruik klimaatneutraal zijn. Een ingewikkelde uitdaging, daar een deel van de uitstoot van broeikasgas niet te vermijden is: koeien produceren methaan en uit kunstmest komt lachgas vrij, beide broeikasgassen. Anderzijds legt de sector ook CO_2 vast: in de bomen, de bodem en het gras. Dat draagt weer bij aan de reductiedoelstelling.

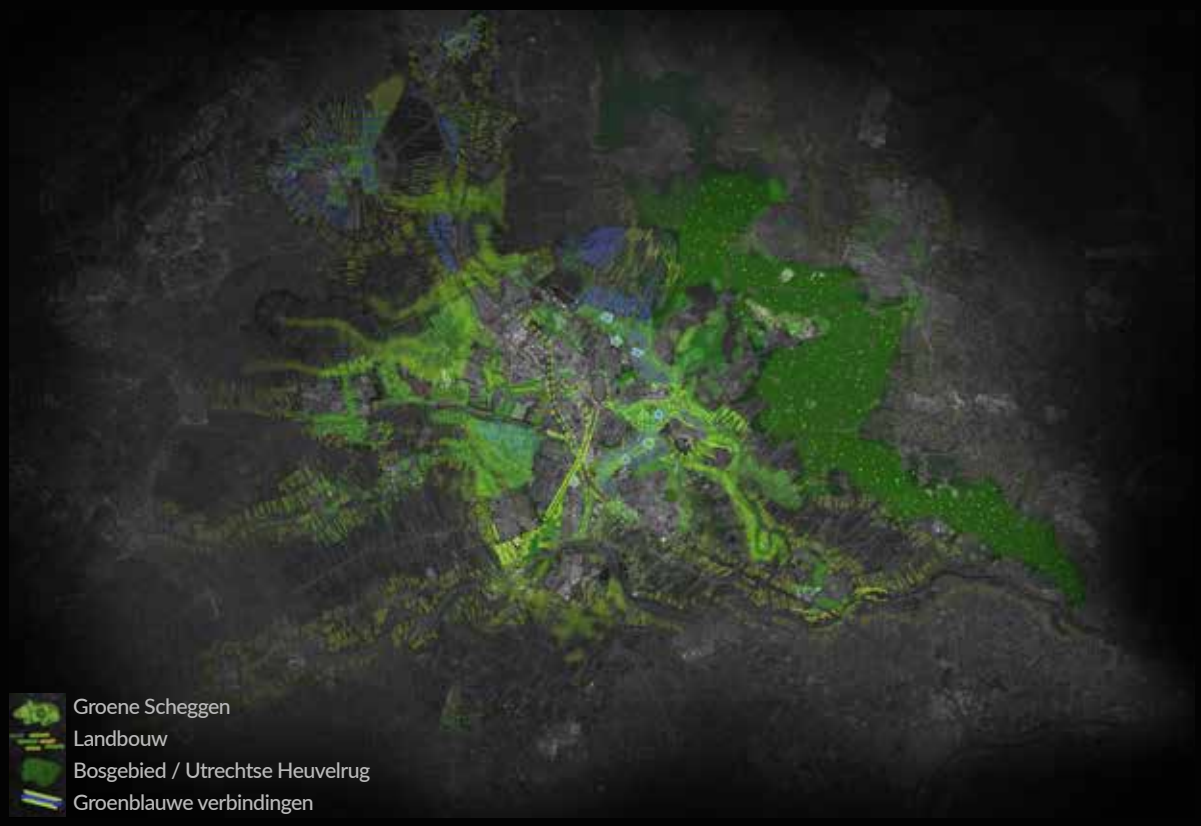
Economie: ook bedrijven en industrie leveren een belangrijke bijdrage aan CO_2 reductie. Een koppeling van opgaven is daarbij kansrijk. Bijvoorbeeld de koppeling tussen het verdichten met bedrijventerreinen en energieopwekking en de koppeling van de ontwikkeling naar een circulaire landbouw en energieopwekking. Verder zijn marktpartijen nodig om de energietransitie vorm te geven. Bijvoorbeeld voor het isoleren van woningen en het aanleggen van warmtenetten en zonnepanelen. Dit biedt de komende decennia kansen voor bedrijven uit de regio. En vraagt tegelijkertijd meer geschoold personeel om hier uitvoering aan te geven.

In 2050 is de industrie circulair en stoot vrijwel geen broeikasgas meer uit. De fabrieken draaien dan op duurzame elektriciteit uit zon en wind of energie uit aardwarmte, waterstof en biogas. De grondstoffen komen uit biomassa, reststromen en -gassen. De restwarmte gebruikt de industrie zelf of levert die aan de tuinbouw of gebouwen en woningen. De industrie is dan naast gebruiker van energie ook producent en buffer van energie.

2.4 DE REGIO IN LAGEN



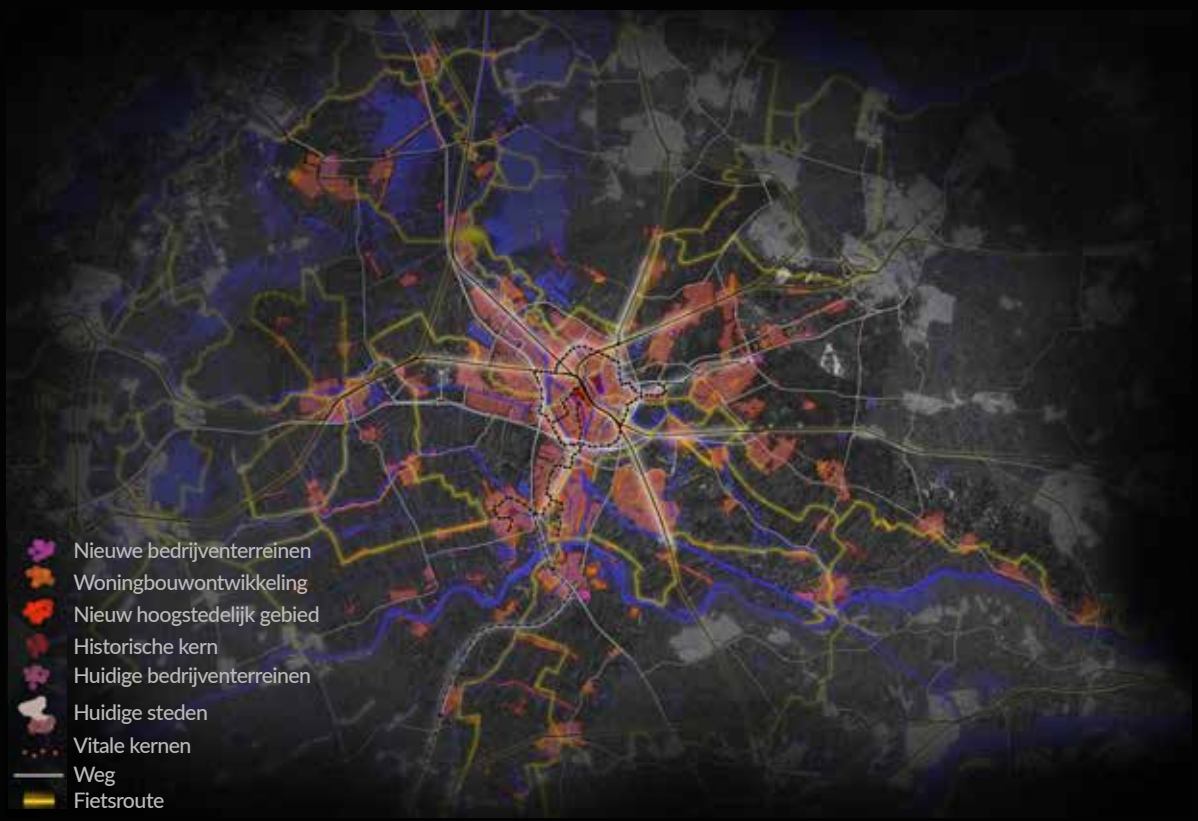
Laag 1: Regio



Laag 2: Groen-blauwe netwerk



Laag 3: Verstedelijking

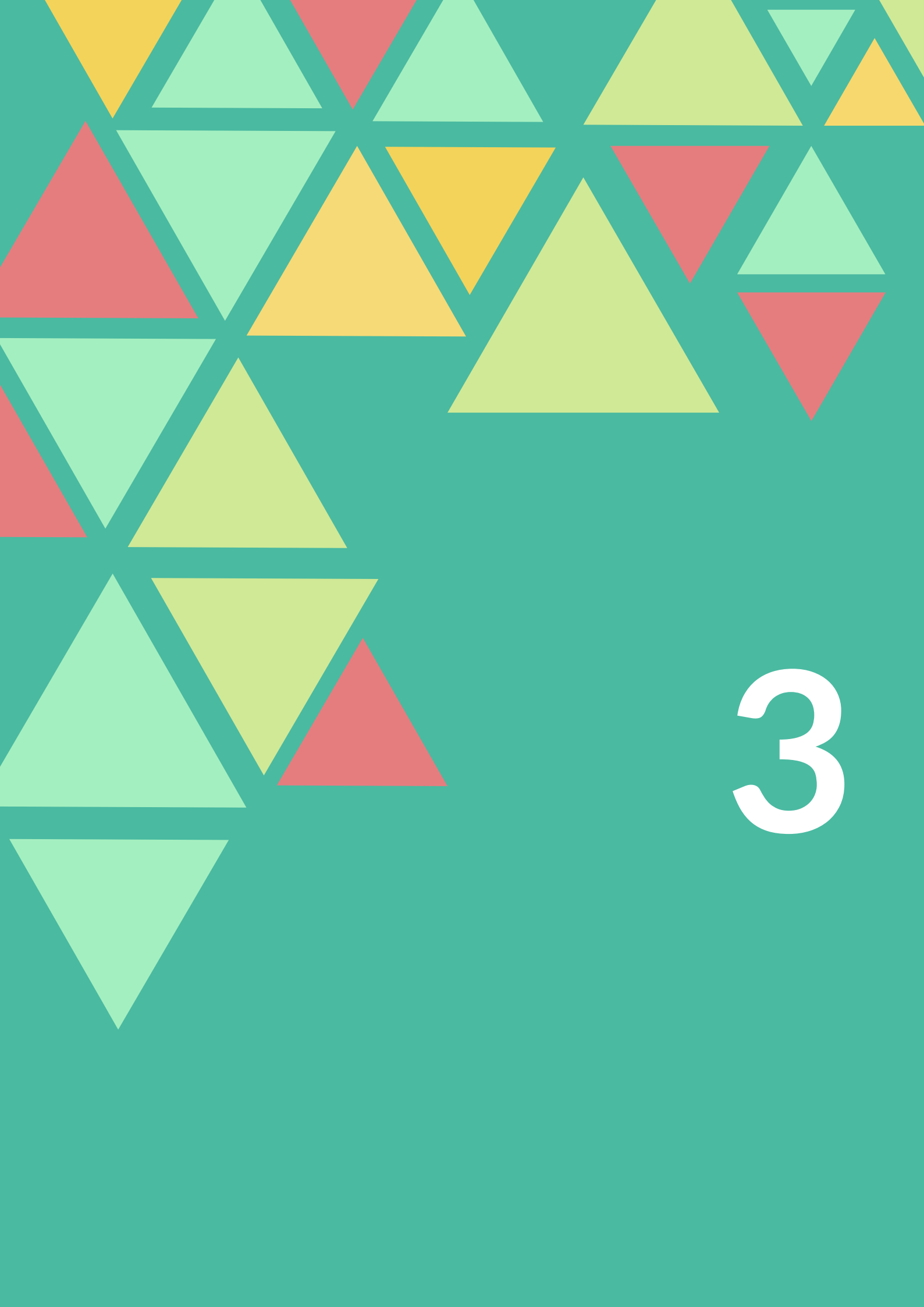


Laag 4: Mobiliteitsnetwerk

Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040





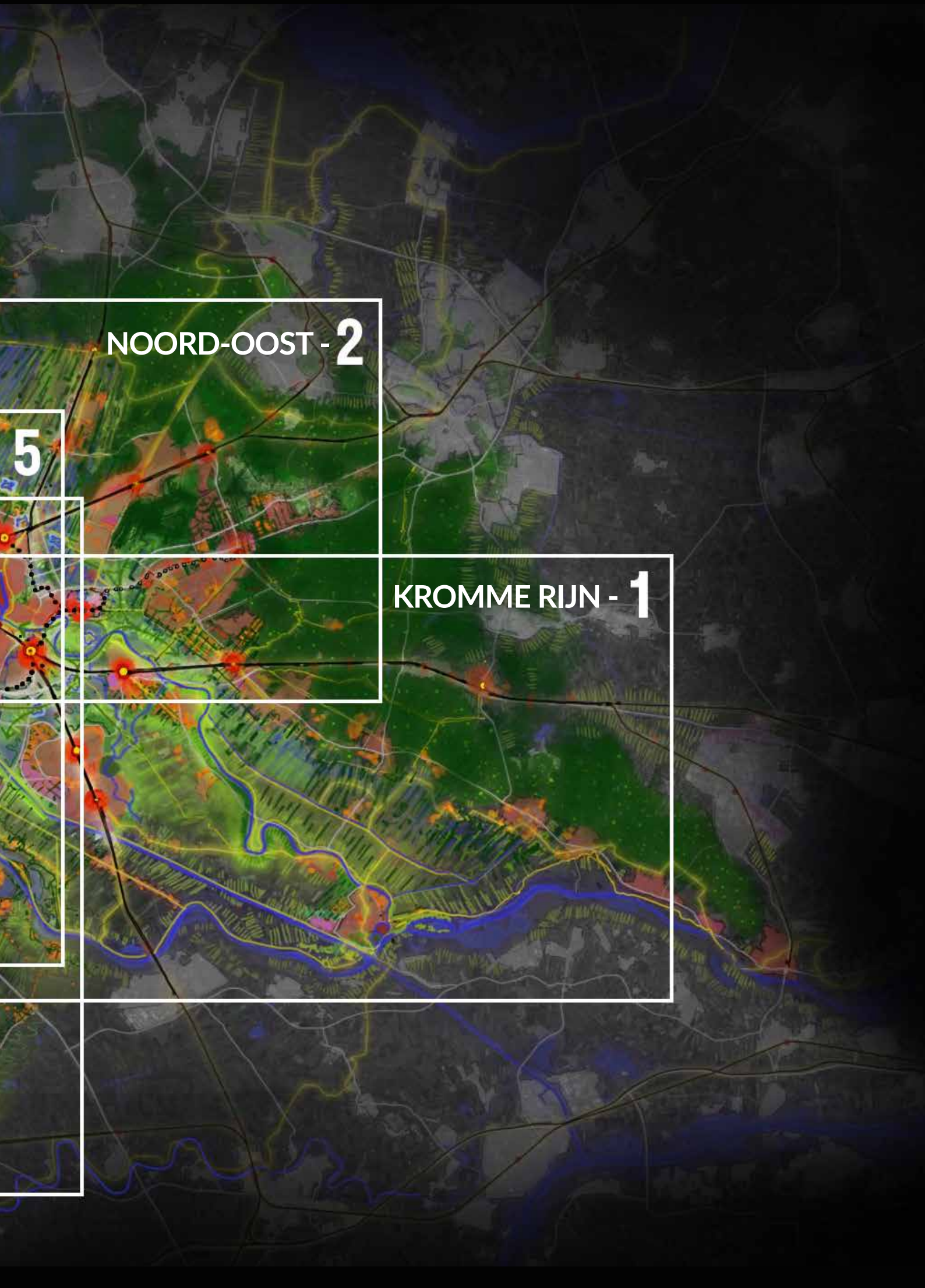

3

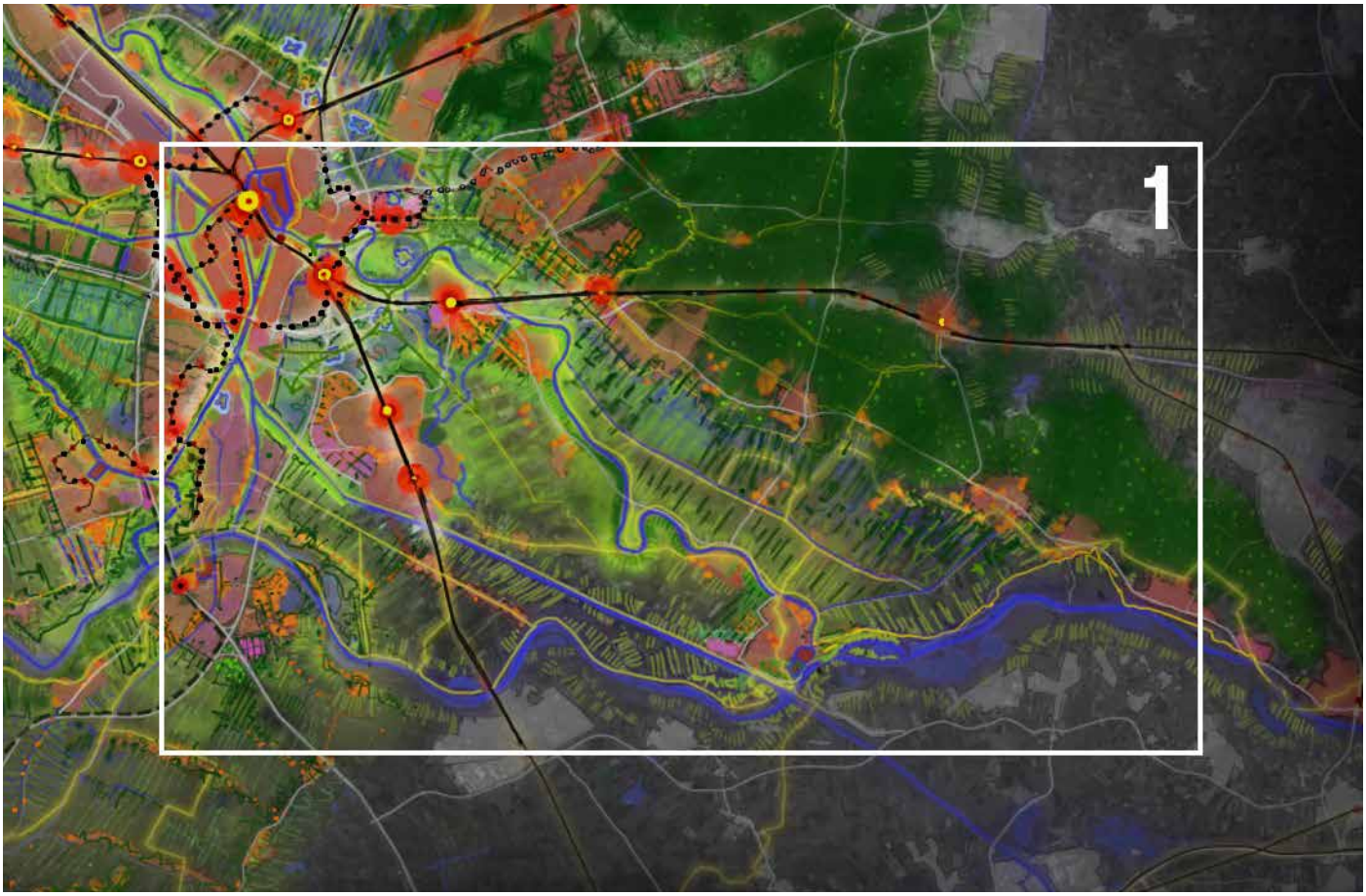
UITWERKING IN DEELGEBIEDEN:

EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE DEELGEBIEDEN

De keuzes die de regio maakt in dit IRP krijgen uiteindelijk een plek in alle deelgebieden van de regio. Per deelgebied wordt een perspectief geschetst en wordt nader ingegaan op hoe de keuzes uitpakken voor ieder deelgebied van de regio. De stad Utrecht zit in ieder deelgebied.


3 - VECHT EN VENEN
CENTRALE AS -
4 - WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN
N
Zoekgebied regionaal bedrijventerrein
Groene scheggen
Landbouw
Bosgebied / Utrechtse Heuvelrug
Groenblauwe verbindingen
Nieuwe bedrijventerreinen
Woningbouwontwikkeling
Intensivering stedelijk gebied
Historische kern
Huidige bedrijventerreinen
Huidige steden
Vitale kernen
Weg
Fietsroute
Utrecht Centraal
Treinstation aan het wiel
Treinstation (zwaar)
Treinstation
Tram-/bushalte


NOORD-OOST - 2
5
KROMME RIJN - 1


1


Houten
Zeist
Odijk
Cothen
Wijk bij Duurstede
Leersum
Amerongen
Maurik
Eck en Wiel
Elst
Ingen

3.1 DE KROMME RIJN VALLEI

KROMME RIJN
Van Wijk bij Duurstede tot de stadswallen van Utrecht slingert de Kromme Rijn tussen de Heuvelrug en de Lek op de grens van het kleinschalige Langbroekerweteringlandschap en het open rivierlandschap. Het is de verbindende factor in het zuidoosten van de regio: van de weidse uiterwaarden van de Lek tot aan de Oude Gracht. Gezien de historische betekenis van de Kromme Rijn is haar huidige verschijningsvorm bescheiden; soms slechts die van een onopvallende, maar nog steeds slingerende watergang langs de Provinciale weg.

Wanneer de Kromme Rijn Utrecht nadert, is de invloed van snelwegen, spoor en stedelijke ontwikkeling van Bunnik, Odijk, Lunetten, USP en Houten dermate overheersend, dat de wijze waarop de rivier de stad binnenkomt, en de grachten met haar water voedt, nauwelijks te ervaren is. Ook de samenhang met het fortenlandschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staat onder druk. Ook haaks op de Kromme Rijn is er behoefte aan meer samenhang tussen Heuvelrug en de Lek.

Richting 2040 ontstaat in deelgebied Kromme Rijn een aantal integrale ruimtelijke opgaven. Het robuuster maken van het landschap, dat overloopt in de groene scheg van de Kromme Rijn raakt op een aantal plekken nieuwe verstedelijkingslocaties. Zo wordt de ontwikkeling van de stadsrand van Utrecht kwalitatief verbeterd door de mogelijkheden om ook het landschap en de groene scheggen hier te ontwikkelen. Versnipperde groene landschappen moeten aan elkaar verbonden worden om ruimte te maken voor recreatie en natuur voor het groeiende aantal inwoners. De ontwikkeling rond de knooppunten en aan de randen van Bunnik en Houten geven extra aanleiding om te investeren in de landschapsopgave. Tegelijkertijd is het voor deze woon- en werklocaties eveneens voorwaardelijk dat de mobiliteit verbeterd wordt. Hiervoor zijn ingrepen nodig aan het spoor en de stations van Lunetten-Koningsweg en Bunnik. Verderop langs de Kromme Rijn en langs de flanken van de heuvelrug is het de opgave om de dorpen en steden voldoende ruimte te geven om vitaal te blijven en daarbij tegelijkertijd de kwaliteit van de kernen en de landschappen te versterken.

Landschap, water en groen

- Meer ruimte voor natuur en recreatie aan weerszijden van de Kromme Rijn, moederrivier van Utrecht, een van de groenblauwe verbindingen. Op deze wijze worden de beleefbaarheid, recreatieve en ecologische waarde van de Kromme Rijn verbeterd. De Kromme Rijn wordt ook als basis van de Limes afleesbaar gemaakt.

- Ontwikkeling voor groene scheggen op het hoogtepunt waar stad en landschap elkaar raken: Kromme Rijn, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Fortenzone. Ze vormen een zeer waardevol landschap die scherp contrasteert met de hoogstedelijke ontwikkelingen van Utrecht: het amfitheater van de Kromme Rijn.

- Verbinden en koppelen recreatieve landschappen Marschalkerweerd – Amelisweerd – Galgenwaard - Nieuw Wulven – Laagraven (onderdeel van de scheggen).

- Robuuster maken Utrechtse Heuvelrug (voor natuur, recreatie en water) en vergroten nationaal park. Versterken van de kwaliteit van de Stichtse Lustwarande. Koppeling van de Noordflank van de Heuvelrug aan de Gelderse Vallei (FoodValley).

- Landschapsopgaven: ontwikkelen van groen raamwerk Heuvelrug-Lek en agrarisch groenblauw netwerk in het Eiland van Schalkwijk / Kromme Rijn. De Langbroekerwetering is een van de centrale schakels in dit raamwerk.

- Ontwikkelen van de Houtense Rijn ten bate van nieuw water en landschapsontwikkeling (nader onderzoek waterschap nodig).

- Koppelen verstedelijkingsopgave Bunnik-Zuid aan landschapsontwikkeling.

- Koppelen verstedelijking Metropoolpoort-Oost aan landschapsontwikkeling.

- Ontwikkelen landschapspoorten op alle drie de NS stations.

- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.



Foto: Kromme Rijn, Oud Utrecht

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Veenendaal - Doorn – Driebergen-Zeist – Utrecht (bestaand snelfietsroute project) waarbij met name een knelpunt resteert in de kern van Doorn
  - Wijk bij Duurstede – Houten langs ARK; toevoegen aan programma snelfietsroutes
  - Driebergen-Zeist – Utrecht/USP; weliswaar onderdeel van de snelfietsroute Veenendaal – Utrecht, maar scope van bestaande project in niet groot genoeg om deze niet bestaande verbinding daadwerkelijk aan te pakken door de omfietsfactor te verkleinen met een rechtstreekse route evt. via USP (project gaat aan de slag met verbeteren huidige routes via Odijk en Bunnik).
  - Wijk bij Duurstede – Doorn – Amersfoort; toevoegen aan programma snelfietsroutes
  - Vijfheerenlanden – Houten – USP, inclusief fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal

- Aanleg Waterlinielijn: snelle OV verbinding Westraven – Lunetten-Koningsweg – USP en eventueel door naar Zeist West en Zeist Noord.

- Aanleg station Lunetten-Koningsweg

- Intensiveren OV-spaken:
  - Bediening Houten - Woerden 8x/uur
  - Bediening Bunnik en Driebergen-Zeist verbeteren naar 6-8x/uur, hiervoor is extra spoorcapaciteit nodig

- Reservering A12 bypass Bunnik – Houten – Laagraven via Limesbaan, rondweg Houten Noord en de Staart naar Laagraven

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten - USP.

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Houten
  - Bunnik
  - Driebergen-Zeist

- Opgave vitaliteit:
  - Wijk bij Duurstede
  - Dorpen Utrechtse Heuvelrug

- Werken:
  - Aan de oostzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.
  - Transformatie en menging stationsgebied Bunnik
  - Verdichten bedrijventerreinen Bunnik
  - Transformatie en menging station Driebergen-Zeist
  - Behoud bedrijventerrein Maarsbergen
  - Behoud bedrijventerreinen Houten
  - Uitbreiding bedrijventerrein Wijk bij Duurstede

Perspectief Wijk bij Duurstede en Heuvelrug 2040: Kromme Rijn als groenblauwe verbinding – (snel)fietsroutes (ARK en KR) – ontwikkelingen in Wijk – Vitale ontwikkelingen in Heuvelrugkernen – Lanschapsontwikkeling in Langbroekerwetering landschap – recreatieve en ecologische verbindingen tussen Heuvelrug en Lek:



Schetsverbeelding bestaand Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

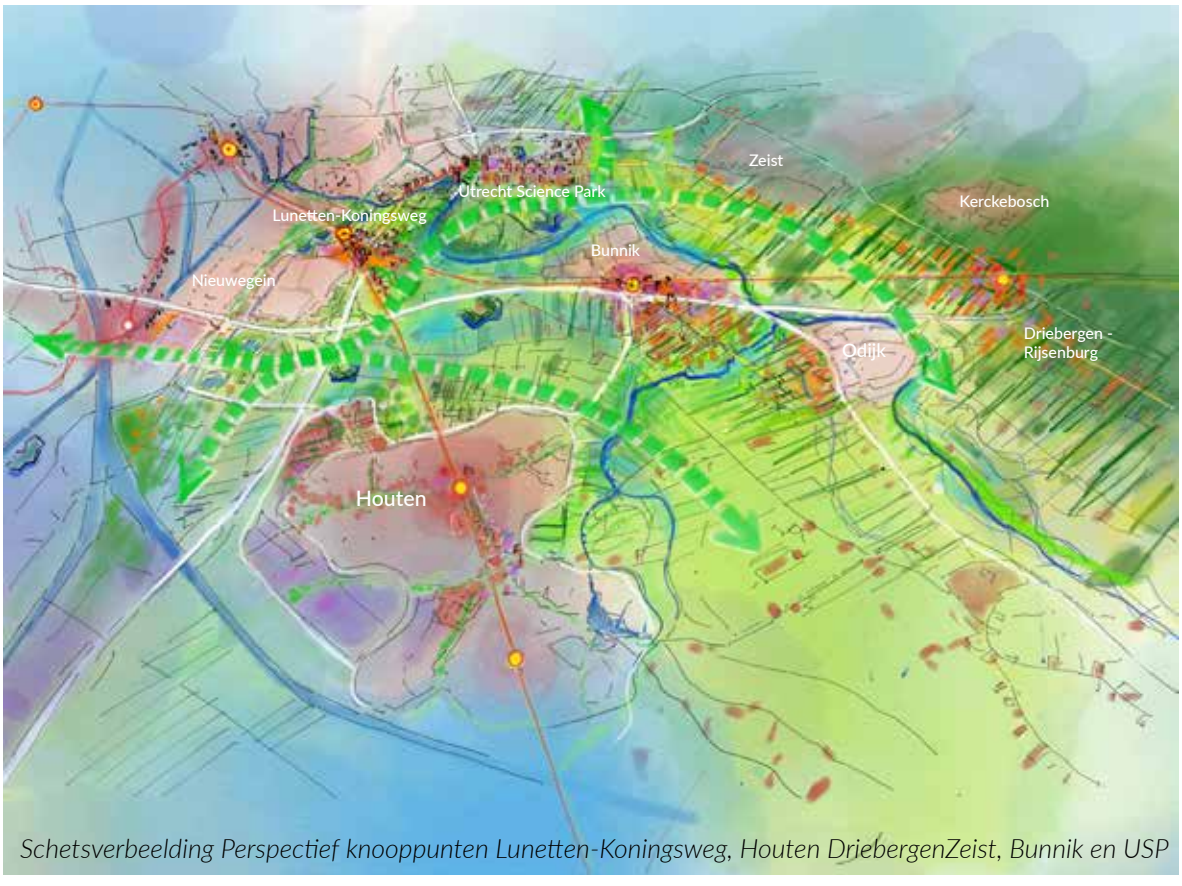


Schetsverbeelding Perspectief Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

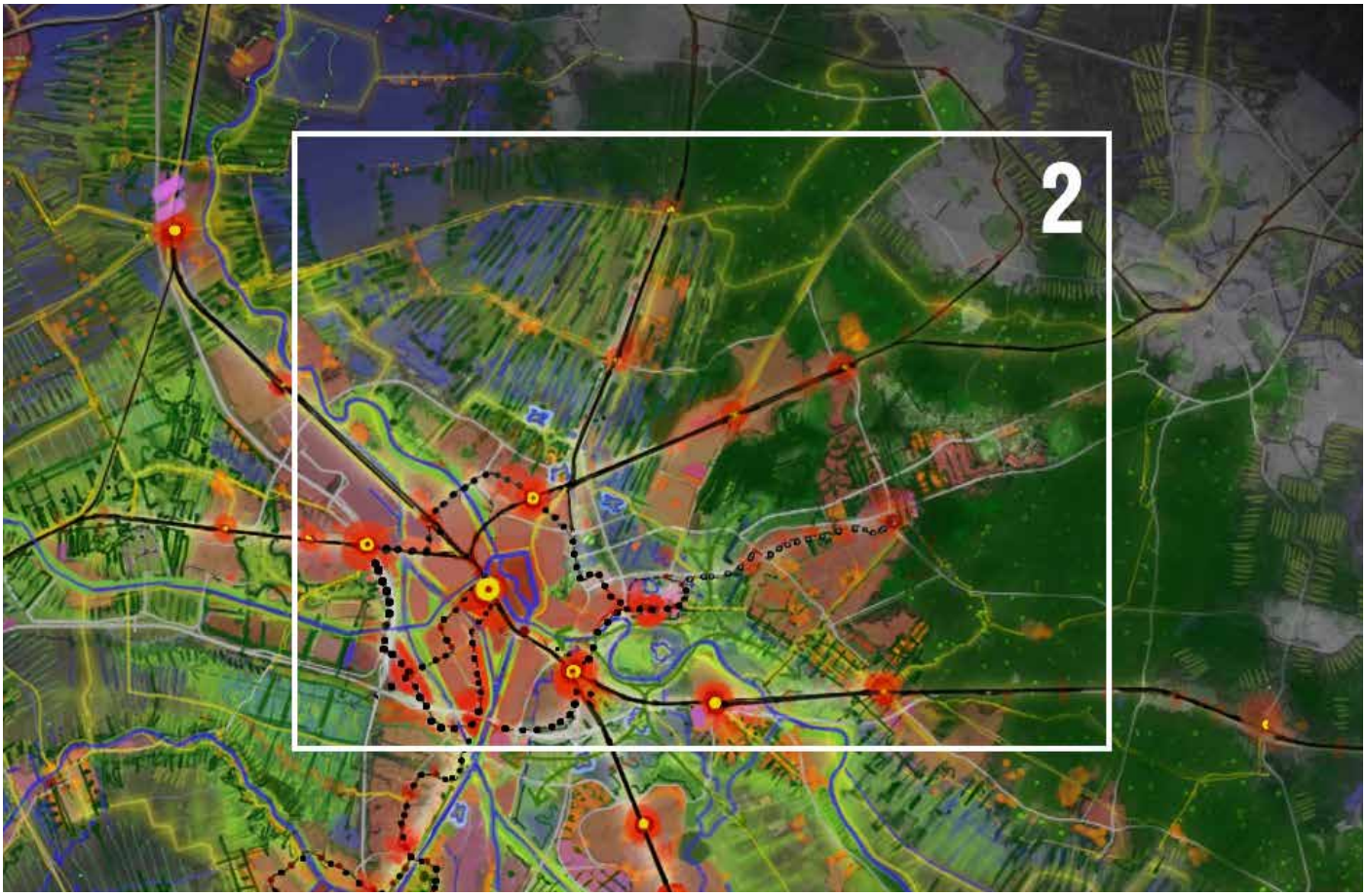
Ontwikkeling rond knooppunten (Lunetten Koningsweg, Houten, DriebergenZeist, Bunnik) en USP, gebruik bestaande weginfrastructuur, parallelweg als optie gestippels weergegeven, impuls landschappelijke structuren (Kromme Rijn, Houtense Rijn, NHWL), vernatting schootsvelden NHWL (klimaatadaptatie), groene scheg aansluitend op noord en zuid, ontwikkelingen in Stichtse Lustwarande.

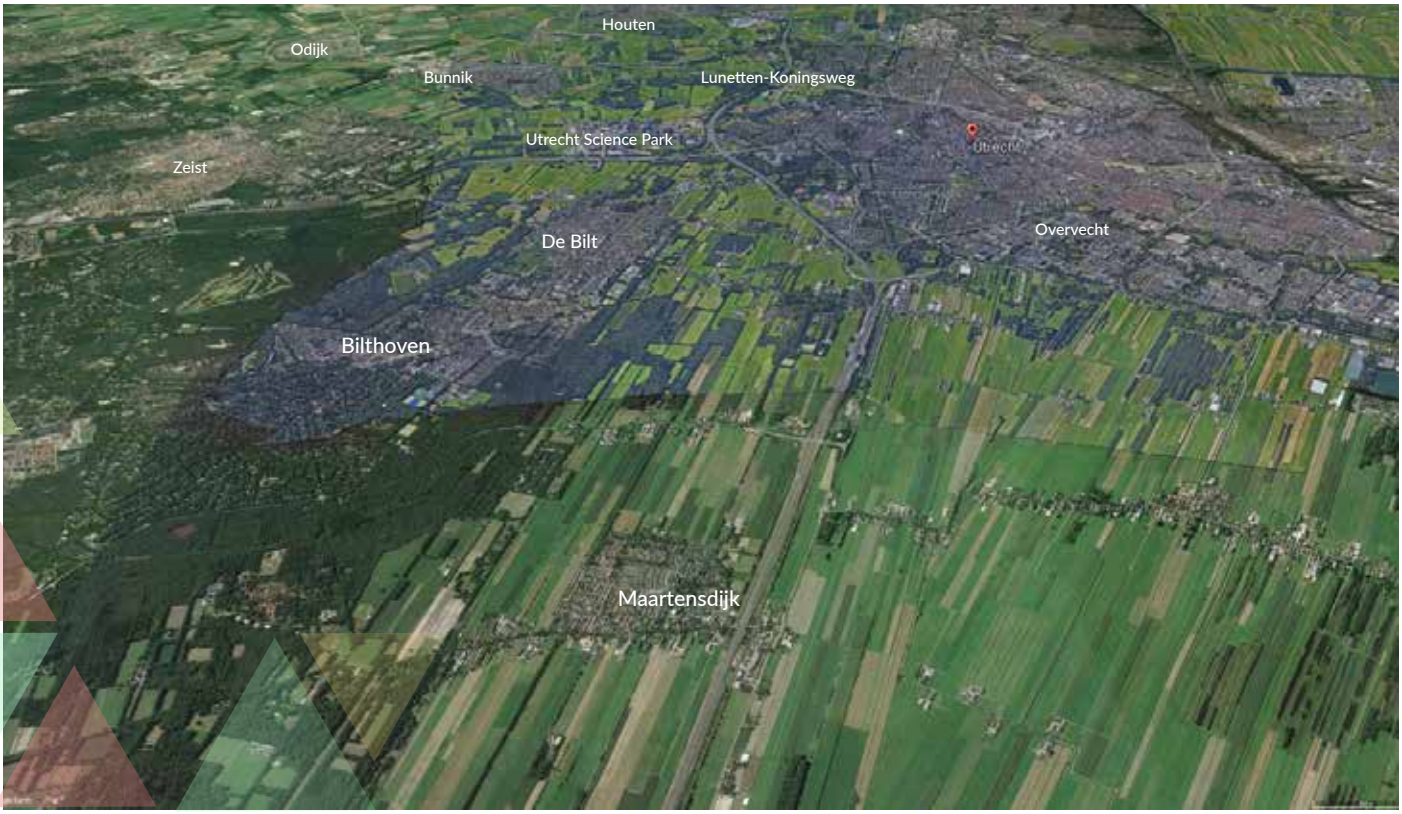


Schetsverbeelding bestaand knooppunten Lunetten-Koningsweg, Houten DriebergenZeist, Bunnik en USP



Schetsverbeelding Perspectief knooppunten Lunetten-Koningsweg, Houten DriebergenZeist, Bunnik en USP


2


Houten
Odijk
Bunnik
Lunetten-Koningsweg
Utrecht Science Park
Zeist
De Bilt
Overvecht
Bilthoven
Maartensdijk

3.2 NOORDOOSTFLANK

NOORDOOSTFLANK
Ten Noorden van de kom van De Kromme Rijn is de afstand tussen de stad Utrecht en de Heuvelrug het kleinst. Hier komen het strategisch landschap van de Waterlinie, Heuvelrug en stadsrand samen, doorsneden door netwerk van de snelwegen en spoorlijnen richting Zeist, Arnhem, Amersfoort en Hilversum.

Op deze plek bevindt zich ook het Utrecht Science Park, één van de meest strategisch belangrijke "gebieden" van de regio. Dit maakt de natuur- en recreatieve verbindingen tot een ware uitdaging in dit deelgebied dat velen Utrechters kennen van mooie wandelingen in Amelisweerd.

In het noorden is het landschap meer ontspannen en gaat de Heuvelrug over in het veenweidengebied richting de Loosdrechtse Plassen waar het Noorderpark de overgang met de stad vormt. De waterlinie vormt een verscholen maar verbindende lijn tussen alle landschappen aan deze zijde van de stad.

De opgave vertaalt zich in dit deelgebied in het vinden van de balans en de relatie tussen verdere verstedelijking en het verbeteren van landschap en groen. De Utrechtse Heuvelrug loopt over in de landschappen rond het USP en het Noorderpark. Versnippering ligt op de loer, dus het is de opgave om de investeringen in mobiliteit en verstedelijking juist aan te grjjpen om de landschappen beter aan elkaar te verbinden.

De verdichting in Overvecht moet op een goede manier aansluiting kunnen maken met het landschap en het groen van het Noorderpark. Hiervoor is het nodig dat infrastructuur barrières overbrugd worden. Rond Rijnsweerd en het USP ontstaan nieuwe kansen voor wonen en werken door functiemenging en intensiveren en verbeterde OV verbindingen. Het doortrekken van de Waterlinielijn is aanleiding om ook in Zeist-Noord te zoeken naar ruimte voor transformatie en verstedelijking. De landschappelijke inpassing van nieuwe OV-en fietsverbindingen moet worden aangegrepen om het versnipperde landschap hier beter te verbinden. De Bilt blijft met OV goed aangehaakt op het USP en op het centrum van Utrecht. De randen van de kernen, met name in Maartensdijk bieden ruimte voor de eigen woningbehoefte, in combinatie met landschapsontwikkeling en een onderzoek naar een mogelijke multimodale Ov-hub aan de A27.

Landschap, water en groen
- Landschap kenmerkt zich door de overgang van zand en bos op de Heuvelrug naar veen en water in het Noorderpark.
- Landschap waar vele onderdelen samenkomen. De Heuvelrug en de stad raken elkaar bijna. De Stichtse lustwarande loopt als parelketting aan de voet van de Heuvelrug tot aan de stad. De Nieuwe Hollandse Waterlinie slingert tussen de steden door met een reeks van forten en dijken.
- Robuuster maken Utrechtse Heuvelrug en vergroten nationaal park. Versterken van de kwaliteit van de Stichtse Lustwarande.
- Groene verbinding (ecologisch en recreatief) over A28 (landgoed Oostbroek) en A27 (Noorderpark).
- Verbeteren verbinding Overvecht – Noorderpark over/onder NRU.
- Groene verbinding van het Noorderpark naar de Plassen en de groene scheg bij Breukelen.
- Gebiedsgerichte landschapsopgave: Waterliniescheg. Koppelkansen: landschap, OV en verstedelijking Zeist-Noord.
- Landschapspoort Hollandsche Rading.
- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.



Foto: Fort Blauwkapel Utrecht, Aerophoto

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - USP-Zeist via rechtstreekse route (onderdeel van programma snelfietsroutes), incl rechtstreekse route in Zeist naar centrum Zeist
  - Upgrade recreatieve route station Bilthoven – Zeist Noord (combi snelfietsroutes en recreatieve verbindingen)
  - Amersfoort – Bilthoven – Utrecht (onderdeel van programma snelfietsroutes)
  - Upgrade fietsroute station Bilthoven – (Berg en Bosch) – Soest over Soestdijkseweg Noord

- Aanleg Waterlinielijn: Lunetten-Koningsweg – USP – Zeist-Noord. Op het deel tussen USP en Zeist-West is daarvoor op kaartbeelden een indicatief tracé opgenomen. De gemeente De Bilt geeft aan bedenkingen te hebben bij dat tracé, ook omdat De Bilt een niet-vertrambare HOV buslijn als kansrijker ziet. De onderzoeksoptie van het tracé van de OV-verbinding past echter binnen de beleidslijnen van het IRP, daarom is deze wel ingetekend op de kaart. Dit met de kanttekening dat het IRP REP niet leidend is in de uiteindelijke tracékeuze.

- OV-as Bilthoven – USP versnellen, eventueel door vrijliggende infrastructuur op de Soestdijkseweg + toekomstvast maken busstation Bilthoven

- Werkgeversafspraken met instituten en werkgevers USP Bilthoven.

- Zeist – Bilthoven-Zuid – Utrecht centrum blijft goede busverbinding over Utrechtseweg

- Onderzoeken multimodale hub Maartensdijk (A27) icm nieuw station

- Multimodale hub A28 bij afslag den Dolder bij halte Waterlinielijn

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten – USP

- Verdichting Overvecht

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Zeist-Noord
  - Potentiëeel: verdichting rond Station Bilthoven

- Opgave vitaliteit:
  - Maartensdijk

- Werken:
  - Verdichting USP en Rijnsweerd
  - Doorontwikkeling USP Bilthoven
  - Transformatie en menging Rembrandtlaan Bilthoven
  - Transformatie en menging Zeist-Noord
  - Verdichting bedrijventerreinen De Bilt
  - Verdichting bedrijventerrein Overvecht



Schetsverbeelding bestaand Noordoostflank



Schetsverbeelding Perspectief Noordoostflank

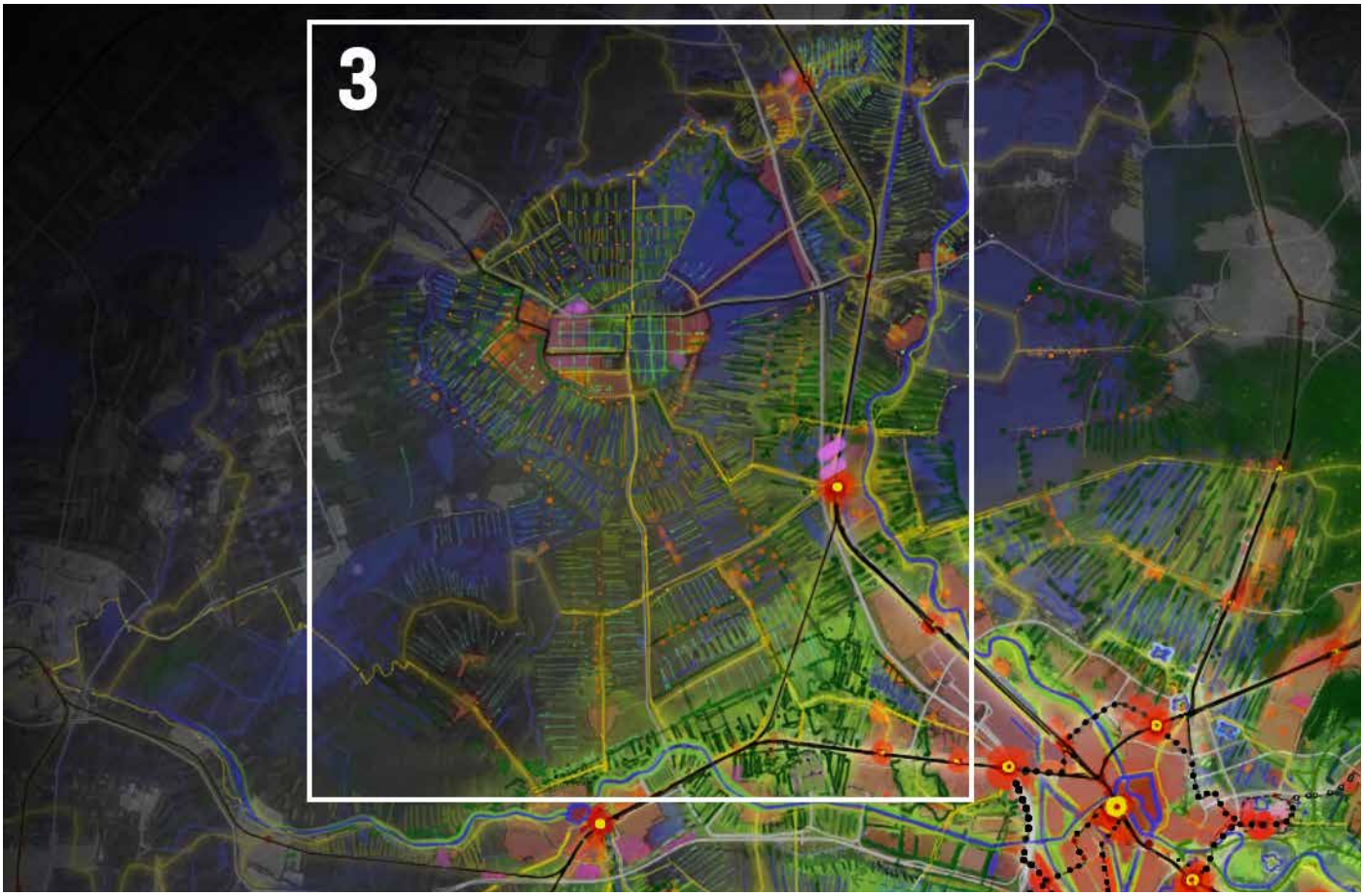
De ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg – USP – Zeist rond een nieuwe OV lijn. Groene scheg, gekleurd door de waterlinie zorgt voor landschappelijke en ecologische corridors.



Schetsverbeelding bestaand ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg - USP - Zeist



Schetsverbeelding Perspectief ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg - USP - Zeist


3


Maarssen
Breukelen

3.3 VECHT EN VENEN

VECHT EN VENEN
In het Noordwesten opent het gebied zich met het plassen- en veenweidelandschap met kenmerkende veenweide verkavelingen van Ronde Venen en Kamerik met veenrivieren als de Vecht en de Kromme Mijdrecht. Vanuit Utrecht lopen de gestrekte lijnen van spoor, kanaal en snelweg door dit open landschap, en slingeren Amstel, Angstel en Vecht zich naar het noorden richting Amsterdam. Halverwege kruist de verbindingsweg van Amstelveen/Aalsmeer, via Mijdrecht en Vinkeveen deze bundel, richting Hilversum.

De corridor tussen Utrecht en Amsterdam was in het verleden en is naar de toekomst een essentieel deel van de urbane structuur van West-Nederland en de Randstad. De stedelijke ontwikkeling van deze corridor is een delicate operatie: historische gevoelige gebieden als het Vecht-lint, natuurgebieden als de plassen, en een gevoelige opgave betreffende veenoxidatie en de agrarische toekomst van het gebied dienen te worden geadresseerd. Tegelijkertijd kent het gebied een moeilijke bodemgesteldheid én een hoge potentiële verstedelijkingsdruk in het spanningsveld Utrecht- Amsterdam.

Dit betekent dat het samenspel tussen de landschappelijke opgave en de benodigde dynamiek ook in dit deelgebied in samenhang met elkaar moet worden opgepakt. De open landschappen lopen door in de groene scheggen die tot diep het stedelijk kerngebied doorlopen, tot het knooppunt Leidsche Rijn. Ontwikkeling van de regioknoop Breukelen voor wonen en voor werken wordt gecombineerd met ecologische en recreatieve verbindingen en verbetering van de treinbediening. Het station wordt gevoed door goede fietsroutes uit de omgeving en snelle voedende buslijnen, bijvoorbeeld uit De Ronde Venen. Rond Mijdrecht raakt de ontwikkeling van de dorpen de opgave voor groen, water en landschap. Hier wordt gezocht naar manieren om uitbreiding aan te grijpen om de wateropgave aan te pakken. Een systeem van gestrekte en ondersteunende buslijnen zorgt hier voor goede verbindingen met Breukelen, Amsterdam, Uithoorn en Schiphol. De bedrijventerreinen van Mijdrecht en Lage Weide zijn de grootste van de regio. Hier wordt volop ingezet op het efficiënter gebruiken van de aanwezige ruimte, gecombineerd met beperkte uitbreidingsruimte. Rond de stations Leidsche Rijn en Zuilen ontwikkelen de werkmilieus zich door tot hoogstedelijke en creatieve werkmilieus.

Landschap, water en groen
- Natte en open landschappen waar de Amsterdamse Amstelscheg, de Stelling van Amsterdam, het Groene Hart en het veenplassengebied en de groene polderscheg in elkaar overlopen

- Verschillende kronkelende riviertjes en kanalen vormen aantrekkelijke recreatieve dragers: Vecht, Angstel, Gein, Kromme Mijdrecht, Grecht, en de Oude Rijn. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.

- Opgave voor ecologische en recreatieve verbindingen over A2, Spoor en Amsterdam-Rijnkanaal:
  - Natte as Reeuwijk – Nieuwkoop – Vinkeveen – Loosdrecht – Ankeveen
  - Ecologische verbinding Loosdrecht – Vinkeveen
  - Recreatieve verbinding Noorderpark Maarsseveense Plassen /Loosdrechtse Plassen – Haarzuilens via Breukelen

- Groene polderscheg die Noorderpark, Haarzuilens en Lange Linschoten verbindt. De scheg bereikt via Maximapark het stedelijk gebied en zorgt rond Harmelen voor scheiding tussen Utrecht, Harmelen en Woerden.

- Landschap met een grote wateropgave van veenpolders tot droogmakerijen.

- Landschapsopgaven:
  - Blauwe krans Stelling van Amsterdam
  - Polderscheg Lange Linschoten – Woerden – Breukelen
  - Agrarisch groenblauw netwerk

- Koppelkansen:
  - Landschap, OV en verstedelijking in samenhang bij Breukelen en Woerden
  - Wateropgave, agrarische opgave en uitbreiding Mijdrecht

- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.



Foto: Vinkeveense Plassen, P. Bakker

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Uithoorn (regioknoop MRA, eindhalte Amstelveenlijn) – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen station - Breukelen, opnemen in programmering als nieuwe snelfietsroute, inclusief nieuwe fietsbrug over ARK
  - Onderzoek nieuwe langzaam verkeersbrug bij Breukelen-Centrum en/of Breukelen-Noord (zie voorgaande punt)
  - Utrecht – Breukelen – Amsterdam (bestaande snelfietsroute, vergt nog grote en niet geprogrammeerde ingreep bij Demkabrug in Utrecht)
  - Leidsche Rijn – Lage Weide – Zuilen/Overvecht (nieuwe stedelijke route, vergt nieuwe fietsbrug over ARK)
  - Woerden – Wilnis – Mijdrecht – Amsterdam Zuidoost (toevoegen aan snelfietsprogramma, combi met recreatieve route)

- Strekken buslijnen Ronde Venen: Uithoorn – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen/Amsterdam Bijlmer in combinatie met fijnmazig toeleidend OV naar de te ontwikkelen OV-knopen

- Uitbreiden multimodale Hub Breukelen

- Verbeteren bediening stations Breukelen en Maarssen, hiervoor is extra spoorcapaciteit op de spoorcorridor naar Arnhem nodig

- Verbeteren bediening station Woerden (8x/uur)

- Uitvoeren geplande aanpak N201

- Onderzoek naar nut en noodzaak (in combinatie met verstedelijking en multimodale hub) tweede afrit Breukelen aan de Noordkant van het bedrijventerrein

- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden (omlegging N212)

Stedelijke ontwikkeling

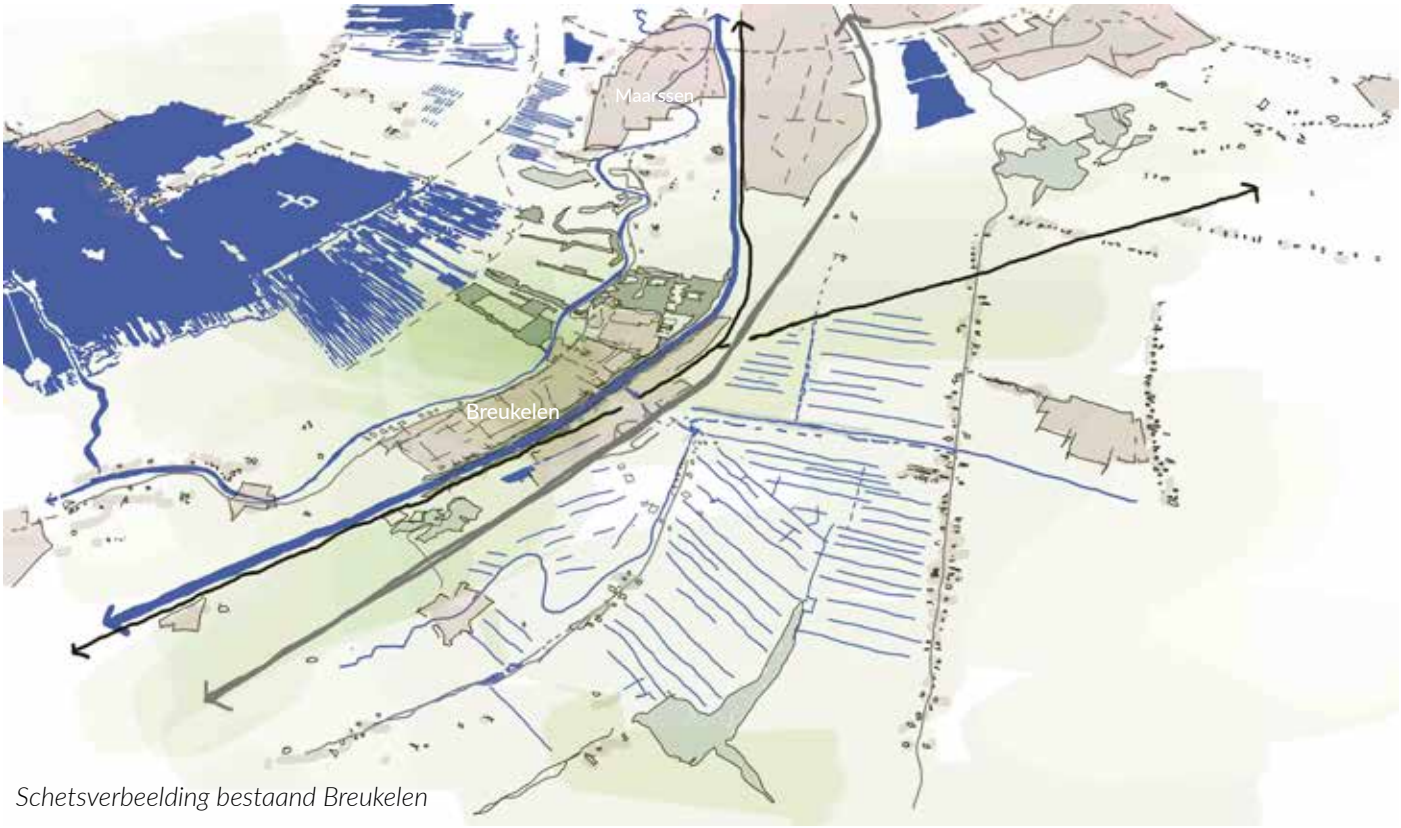
- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-West met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Leidsche Rijn

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Breukelen
  - Woerden

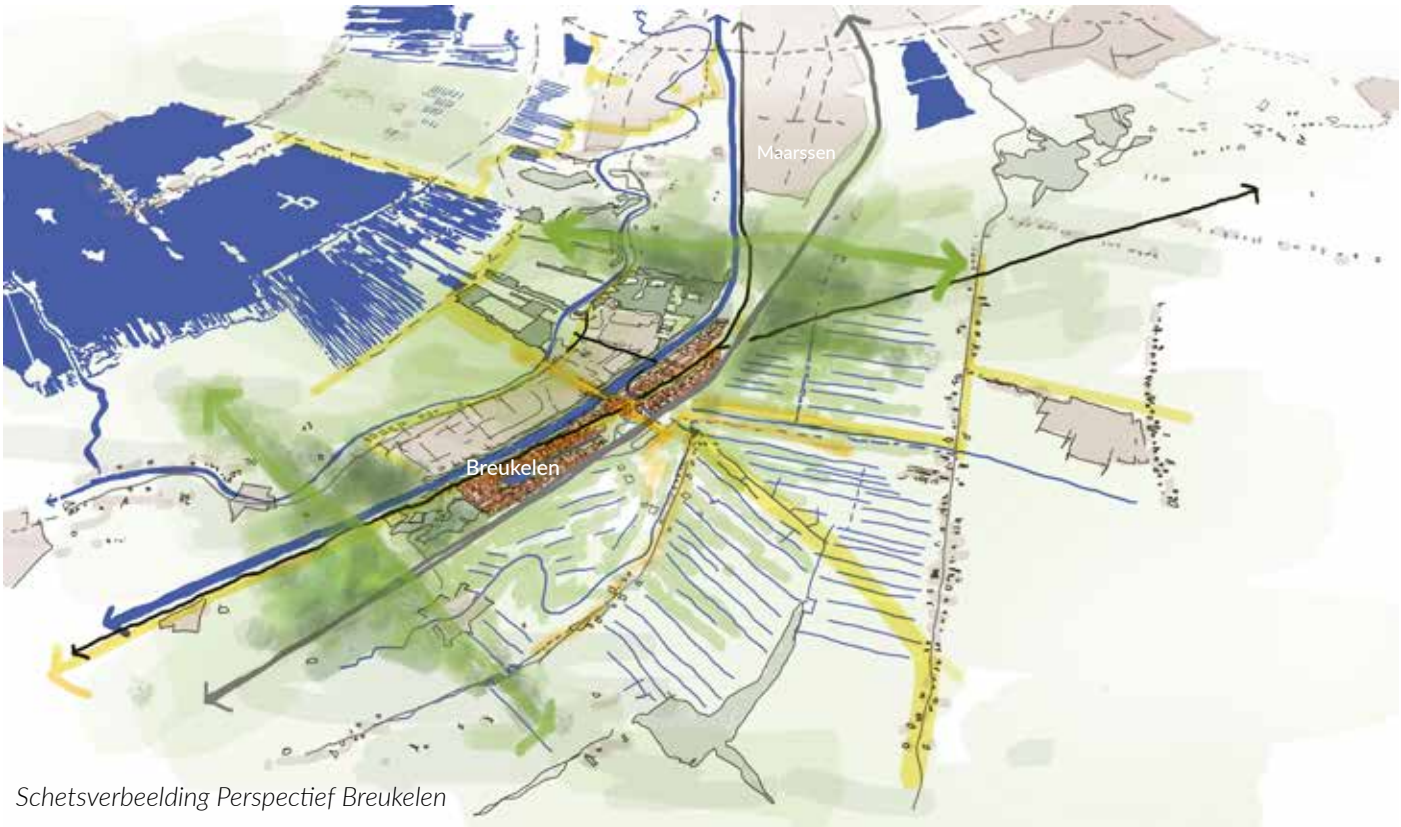
- Opgave vitaliteit:
  - De Ronde Venen, uitbreiding Mijdrecht mits het bijdraagt aan het verbeteren van de waterproblematiek
  - Dorpen Stichtse Vecht en Woerden

- Werken:
  - Verdichting, intensivering Werkspoor en Lage Weide vierde kwadrant (stedelijk informeel)
  - Intensivering Lage Weide (zwaar industrieel)
  - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Breukelen
  - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Woerden / Snellepoort / Middelland
  - Uitbreiding bedrijventerrein Woerden langs A12 voor schuifruimte verdichting terreinen
  - Verdichting en uitbreiding bedrijventerrein Mijdrecht
  - Aan de westzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.

Ontwikkeling van Breukelen tussen kanaal en snelweg rond het knooppunt en de snelwegafslag. Aan weerszijden van Breukelen worden ecologische verbindingen gerealiseerd. Fietsroutes worden geïntensiveerd.

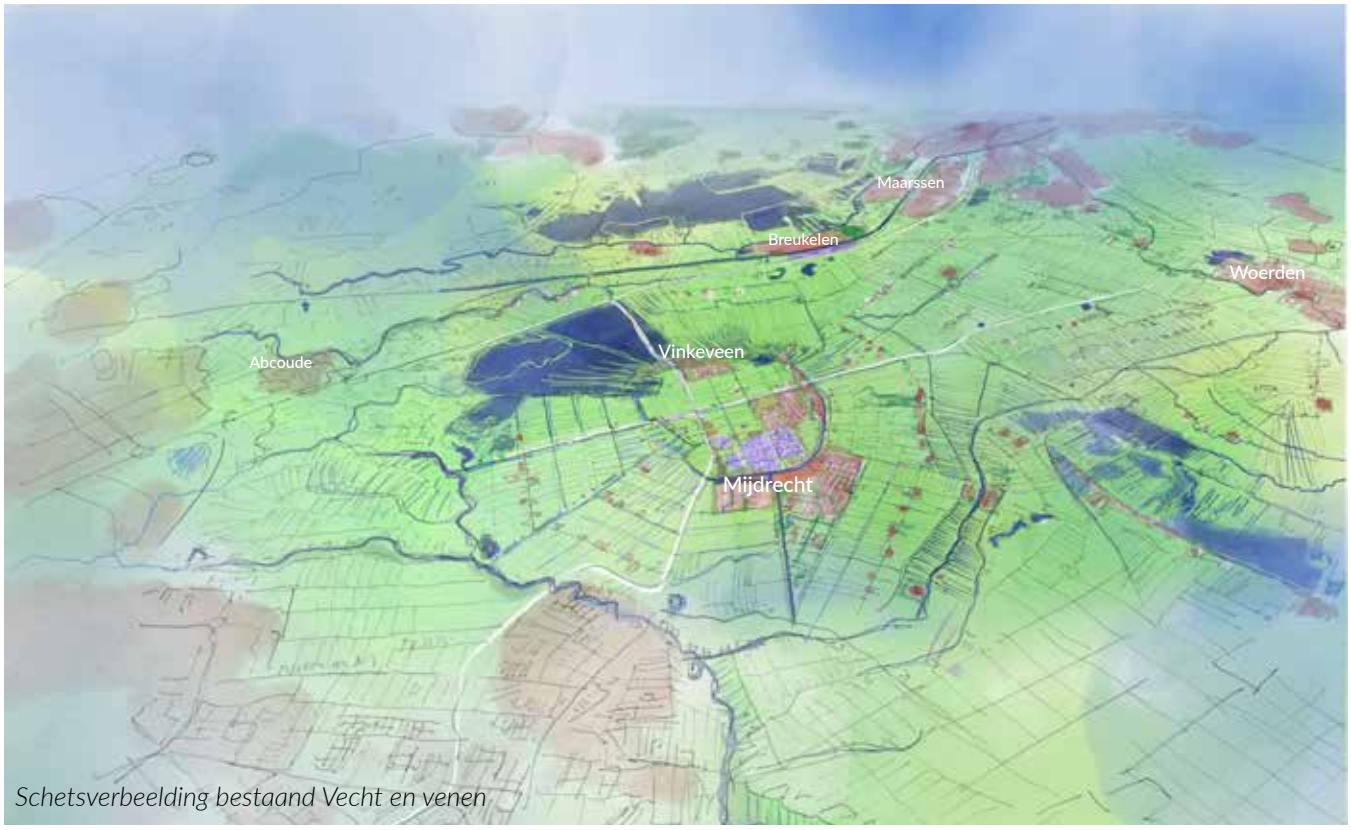


Schetsverbeelding bestaand Breukelen

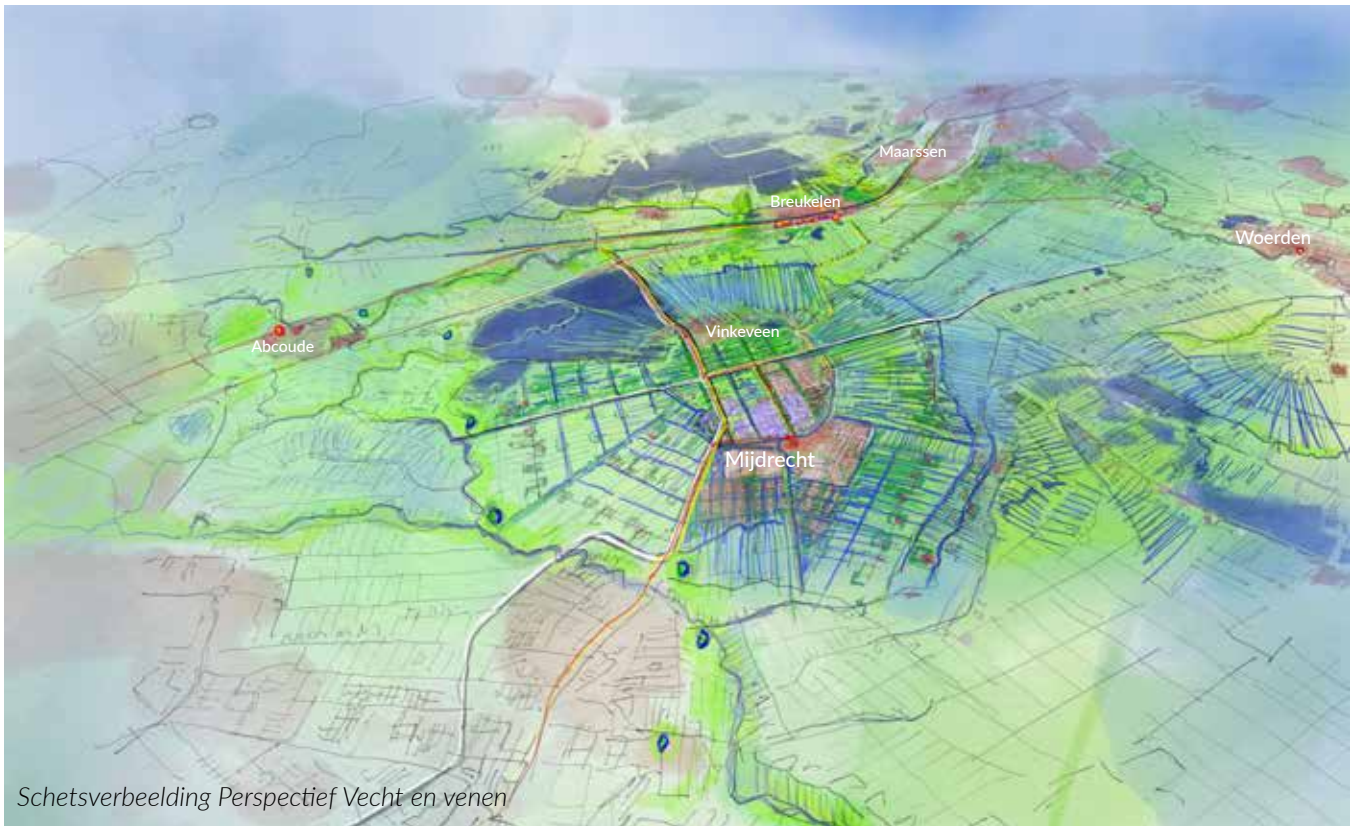


Schetsverbeelding Perspectief Breukelen

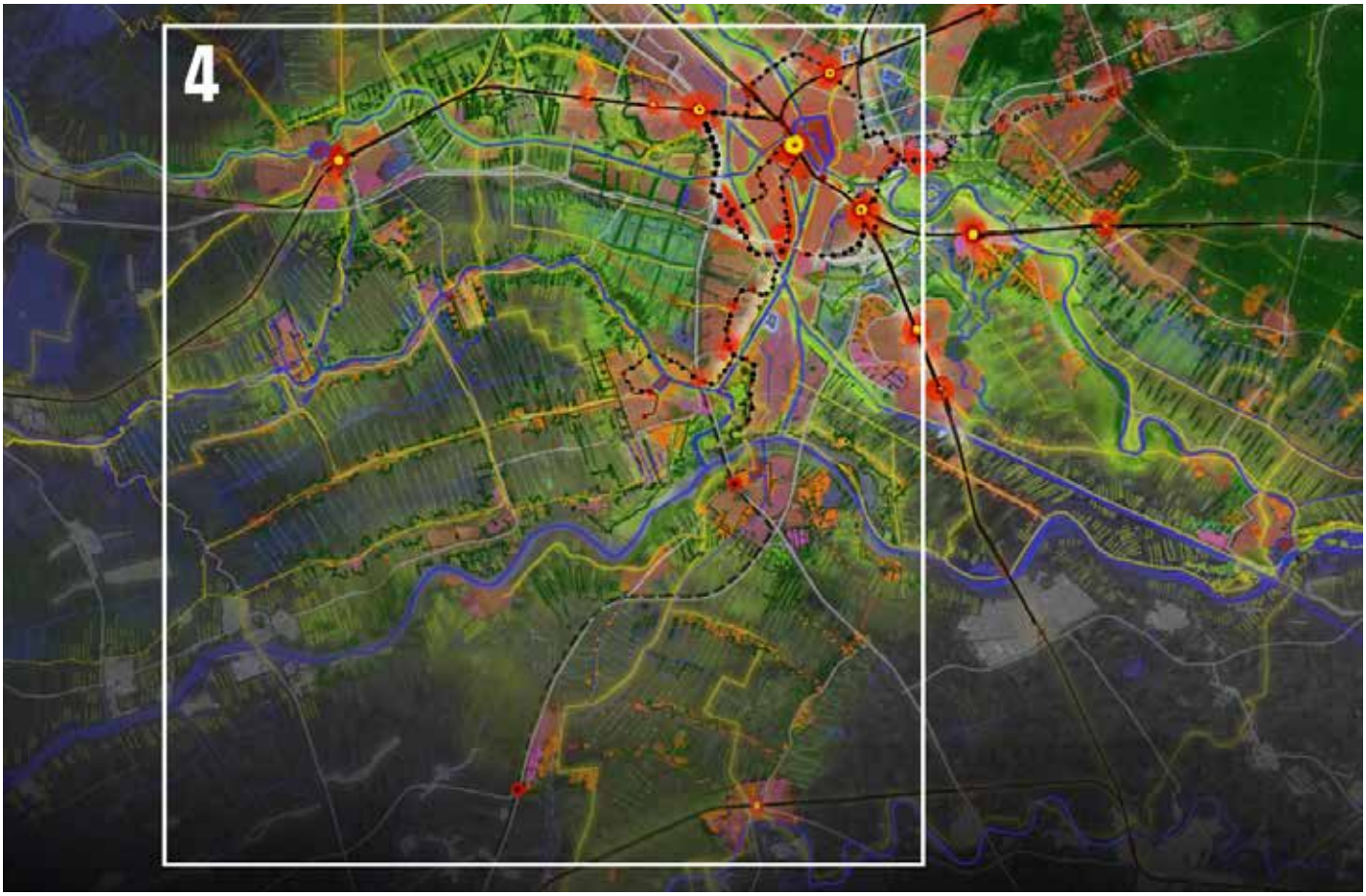
Vecht en venen 2040: Ontwikkelingen in de Ronde Venen gaan hand in hand met ontwikkelingen in het landschap gericht op klimaatadaptatie en landschapsontwikkelingen. Nieuwe OV lijnen en fietsroutes verankeren de ontwikkelingen aan de metropool.



Schetsverbeelding bestaand Vecht en venen



Schetsverbeelding Perspectief Vecht en venen


4


Vleuten
IJsselstein
Vianen
Woerden
Montfoort
Oudewater
Meerkerk

3.4 WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN

WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN
Het landschap van het zuidwesten van de regio wordt gedragen door de historische rivierlinten van de Oude Rijn en de Hollandse IJssel in het noorden, en de Linge en de Lek in het zuiden, waarbij het tussenliggende landschap naar het westen toe steeds natter en lager wordt. Het landschap tussen de rivierlinten is grootschalig en weids.

De polders zijn doorregen met boerderij-linten die de rivierstadjes en lintdorpen verbinden. Hier betekent aandacht voor vitaliteit en leefbaarheid van kernen niet alleen iets voor de rivierstadjes, maar juist ook voor de polderdijken en -linten van de Lopikerwaard en Vijfheerenlanden.

Tussen de linten vragen veenweidegebieden en polders om bezinning op de toekomst. Dit oer-Hollandse landschap staat onder druk door bodemdaling, klimaatadaptatie, waterbeheer en daarmee samenhangend veranderingen in landgebruik. Onderzoek naar alternatief grondgebruik en andere teelten en agrarische verdienmodellen zijn gewenst, met aandacht voor natuur, stilte en landschappelijke waarde.

De polderlandschappen sluiten ook hier aan op de groene scheggen die het stedelijk gebied in strekken. In de polder- en rivierenlandschappen liggen vitale kernen waar stad en dorpsrand ruimte geven voor beperkte uitbreiding in combinatie met investeringen in landschap, groen en water. In Vijfheerenlanden wordt bij Vianen en Meerkerk uitbreiding van woon- en werklocaties in samenhang gezien met de mogelijkheden het OV te verbeteren. Ook in de Lopikerwaard wordt onderzocht hoe de buslijnen beter kunnen aansluiten op het wiel met spaken, bijvoorbeeld door oriëntatie op Woerden en/of IJsselstein. Woerden groeit vooral binnen de stadsgrenzen, maar heeft daarvoor wel schuifruimte nodig op haar bedrijventerreinen en een rondweg ten oosten van de stad. In IJsselstein wordt gekeken of ontwikkeling van woningbouw in relatie tot natuur en mobiliteit tot kansen leidt – hiervoor wordt het kromme IJsselpark in relatie tot de omlegging van de N210 bekeken. Rijnenburg wordt voorlopig ingezet als energielandschap en is onderdeel van de groene scheg die de A12-zone aan het landschap van de Hollandsche IJssel verbindt.

Landschap, water en groen
- Open veenweidelandschappen van onder meer de Lopikerwaard en Vijfheerenlanden
- Diverse rivieren en waterlopen als aantrekkelijke landschappelijke en recreatieve dragers, zoals de Oude Rijn, de Lange Linschoten, de Hollandse IJssel, het Merwedekanaal, de Linge en de verschillende weteringen. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.
- Structuren zoals de Diefdijk van de Oude Hollandse Waterlinie en de Hollandsche IJssel en de Limes als dragers van cultuurhistorische landschappen afleesbaar maken.
- De Lek met Lekdijken en uiterwaarden met belangrijke waarden voor natuur en recreatie.
- Opgave voor groene en recreatieve verbindingen, zoals bijvoorbeeld:
  - Groene verbinding Linschoten – Woerden Brediuspark door Woerden
  - Versterken Hollandse IJssel scheg – met verbinding tussen de Hollandse IJssel en de steden Utrecht en Nieuwegein via Rijnenburg/A12-zone, Nedereindse Plas, en Kromme IJssel / IJsselbos / Park Oudegein
  - Koppeling met Polderscheg tussen Woerden, Harmelen en Utrecht.
- Toevoegen verschillende ecologische verbindingen
- Landschap met een grote wateropgave in (veen) weidegebieden (bodemdaling, waterhuishouding)
- Landschapsopgaven:
  Groene Zoom Vijfheerenlanden
  - Hollandsche IJsselscheg
  - Aanhaken polderscheg
  - Agrarisch groenblauw netwerk
- Invulling geven aan toekomstbestendige agrarische gebieden met perspectief voor agrarische sector, hierbij aansluiten bij de gebiedsagenda Lopikerwaard
- Voor landschapsopgaven ook aansluiten bij NOVI gebied Groene Hart
- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.

Woerd, Waard en Vijfheerenlanden 2040: Vitale kernen in de Lopikerwaard ontwikkelen zich en worden beter aangehaakt bij de metropool met OVlijnen en fietspaden. Meerkerk als voorpost van de regio in het zuiden langs de A27 krijgt ontwikkelruimte met name gericht op werken.



Schetsverbeelding bestaand Woerd, Waard en Vijfheerenlanden



Schetsverbeelding Perspectief Woerd, Waard en Vijfheerenlanden

Mobiliteit

- Verbeteren netwerk (snel)fietsroutes, o.a.:
  - Doorfietsroute parallel aan A27, Gorinchem – Meerkerk - Vianen – Houten - USP (uitbreiden bestaande snelfietsroute inclusief brug over Lek (geprogrammeerd) en ARK (nog niet geprogrammeerd)
  - Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Vianen-(IJsselstein)-Nieuwegein-Utrecht over Lek en Hollandsche IJssel (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
  - Verbinding Oudewater - Linschoten – Utrecht Leidsche Rijn ontbrekende schakel (Cattenbroek – Reijerscop)
  - Verbinding Woerden – Alphen en Woerden - Gouda versnellen door aanleggen directe routes
  - Oudewater – Montfoort - Utrecht

- Versnellen Merwedelijn (IJsselstein – Utrecht CS 10 min sneller)

- Onderzoek routering en versnelling van buslijnen Lopikerwaard met oriëntatie op regioknopen Woerden en/of IJsselstein i.s.m provincie Utrecht

- Versterken busverbinding Utrecht-Gorinchem-Breda, met bediening multimodale hubs Vianen Lekbrug en Meerkerk

- Zoeklocatie Multimodale hub langs A12 West, waarbij afslag Harmelen / De Meern-Oost de beste plek lijkt, waarbij de HOV Zuidradiaal vanuit Leidsche Rijn kan worden doorgetrokken

- Afronden verbreding A27 (Everdingen-Houten) en compleet maken Knooppunt Everdingen voor robuustheid netwerk en bestrijden sluipverkeer

- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden om centrum Woerden en verstedelijkingslocaties rond station meer autoluw te maken

- Onderzoek omlegging N210 naar afrit Nieuwegein-Zuid in relatie tot verstedelijking IJsselstein-Zuid / Kromme IJsselpark, onder andere naar effecten nieuwe afslag op sluipverkeer in Nieuwegein en Lopikerwaard

Stedelijke ontwikkeling

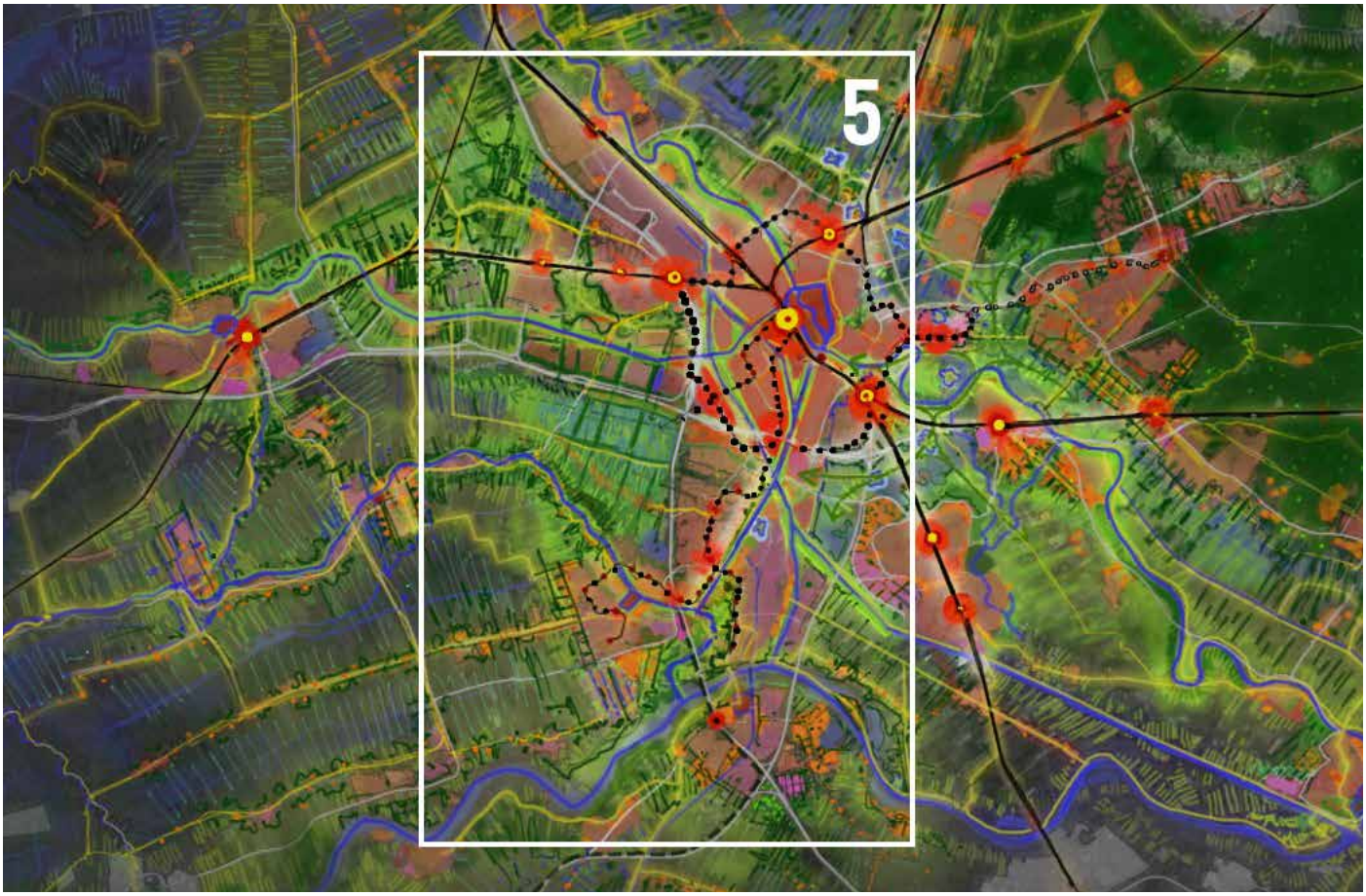
- Ontwikkeling Rijnenburg in eerste instantie vanuit groen, landschap en energie, mogelijk in latere fase ook verstedelijking, indien woningbouw op andere locaties niet in mogelijk blijkt in de mate waarin dit nu verwacht wordt, of indien de opgave naar boven moet worden bijgesteld

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Ontwikkeling regiopoort Woerden als gemengd woon-werkmilieu, met accent rond station Woerden, maar ook met projecten in de rest van Woerden, mogelijke uitleg aan de rand van Woerden
  - IJsselstein-Zuid voor vitaliteit IJsselstein, mogelijk meer dan alleen voor eigen woningbehoefte, georienteerd op versterken OV bereikbaarheid en voorzieningen IJsselstein

- Opgave vitaliteit:
  - Kleinere kernen Lopikerwaard groeien met name voor eigen behoefte, zoals opgenomen in gebiedsagenda Lopikerwaard, daarin ook aandacht voor vitaliteit linten (wonen en werken)
  - Kernen Vijfheerenlanden groeien met name voor eigen behoefte

- Werken:
  - Menging wonen en werken rond regiopoort Woerden
  - Opgave voor bedrijventerreinen in dit deelgebied:
    - Geplande uitbreiding bedrijventerreinen Lopikerwaard: IJsselstein, Lopik, Montfoort en (mogelijk) Oudewater
    - Uitbreidingsmogelijkheden bedrijventerreinen Vianen en Meerkerk
    - Mogelijkheden uitbreiding (en schuifruimte) bedrijventerreinen Woerden richting A12
    - Samenwerking en realisme nodig voor intensiveringopgave bedrijventerreinen

  - Er blijft een opgave voor regionaal bedrijventerrein over, hiervoor is in dit deelgebied nog geen ruimte voor gevonden, maar is wel belangrijk in de economische dynamiek


5


Rijnenburg
Houten
Nieuwegein
IJsselstein
Vianen

3.5 DE CENTRALE AS

DE CENTRALE AS:
Deze verstedelijkingszone van de centrale as is cruciaal in de verstedelijkingsstrategie van de regio. De mate waarin transformatie van bestaande stedelijke werkgebieden plaats gaat vinden, de connectiviteit van dezelfde gebieden kan worden verbeterd en de leefkwaliteit kan toenemen zijn daarbij bepalende factoren. De A12-zone bestaat uit diverse deelgebieden met vitale regionale economische functies. De van west naar oost lopende A12 kan een grote barrière vormen in de kwalitatieve ontwikkeling van dit gebied. De Zuid-Noord gerichte samenhang in de zone is groot, en wordt in de komende decennia alleen maar groter. Met de toenemende betekenis en verbetering van OV neemt de onderlinge verwevenheid toe.

Gelijktijdig grenst het gebied van de centrale as aan waardevolle landschappen aan de west, zuid en oostzijde waar een opgave speelt voor recreatie en natuurontwikkeling. Ook specifiek de waterwegen zoals de Vaartse Rijn, vormen een belangrijke kwaliteit in dit deelgebied en vormen de basis voor kwaliteit bij transformatieopgaven.

De verbindingen tussen het landschap van de Hollandsche IJssel, Lopikerwaard en de Nieuwe Hollandse Waterlinie enerzijds en de verstedelijkingsopgaven langs de Merwedelijn anderzijds is hier de integrale opgave. Het centrale puzzelstuk is de A12-zone, waar tegelijkertijd een stedelijke ontwikkelingsopgave, een mobiliteitsopgave en een groenopgave wordt opgelost. De groenblauwe verbindingen moeten in dit deelgebied diep doordringen in het stedelijk gebied om te zorgen voor een aangename en gezonde leefomgeving. Tegelijk wordt juist gekozen voor compacte verstedelijking in hoge dichtheden, waarvoor de aanleg van de Waterlinielijn en de versnelling van de Merwedelijn nodig zijn. De aanwezige waterlijnen zorgen voor een directe verbinding tussen landschap en stad en moeten gebruikt worden voor groene ruimte en fietsverbindingen.

Landschap, water en groen
- Groene scheg Hollandse IJssel / Rijnenburg
- Waterliniescheg
- Groene zoom Vijfheerenlanden
- Kromme IJsselpark met doorsteek Vaartsche Rijn (Noord-Zuid)
- Groene verbinding Rijnenburg – Laagraven door A12-zone naar Nieuw Wulven (verbinding Groene Scheg Hollandse IJssel en Scheg Waterlnie)
- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.



Foto: Nieuwegein, A. Schmitz

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Vianen – Nieuwegein – Utrecht langs de Vaartsche Rijn (bestaande snelfietsroute, nog enkele middelgrote ingrepen niet geprogrammeerd)
  - Nieuwegein – IJsselstein (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
  - Houten – Laagraven – Westraven – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum (toevoegen aan programma snelfietsroutes)
  - Vijfheerenlanden – Houten – USP, inclusief fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal

- Versnellen en aanleggen Merwedelijn Utrecht – CS – Westraven – Nieuwegein - IJsselstein
  - Nieuwegein Centrum – Utrecht in 15 min; vergt zowel in Utrecht als Nieuwegein concentratie/schrappen van haltes (ontwikkelen kleinschalige OV-knopen), waarna het logisch is om hier ook in IJsselstein mee aan de slag te gaan
  - Optie voor multimodale hub IJsselstein A2 aan tramlijn indien reistijd van de hub naar Utrecht CS 20 minuten wordt

- Aanleg Waterlinielijn Westraven – Lunetten – USP – Zeist-Noord

- Aanleg OV-wiel Westraven-Leidsche Rijn Centrum (grotendeel bestaande busbaan via Papendorp en LRC naar Maarssen NS)

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Zuid met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu A12-zone. Gericht op fiets en OV.
  - Gemengd stedelijk gebied Papendorp
  - Stedelijke woonwijk Galecopperzoom
  - Hoogstedelijk gebied Westraven/Tramremise/rand De Liesbosch
  - Menging en intensivering Bedrijventerrein Kanaleneiland
  - Intensiveren bedrijventerrein De Liesbosch

- Bij de A12 zone als verstedelijkingsgebied benoemen dat dit op zichzelf ontwikkeld kan worden en in die zin niet afhankelijk is van een bredere verstedelijking in de zuidkant van de regio, maw niet afhankelijk is van een keuze voor Rijnenburg of voor verstedelijking in knoop Lunetten. Echter wel is een randvoorwaarde een OV en snelfiets verbinding via Lunetten naar USP...

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Nieuwegein Centrum
  - Houten

- Opgave vitaliteit:
  - IJsselstein
  - Vianen

- Werken:
  - Intensivering en functieverbreding in het vierde kwadrant van Lage Weide, betere verbinding meten Leidsche Rijn Centrum en Zuilen (dit vereist een langzaam verkeer verbinding over het kanaal)
  - Toevoegen van kantoorprogramma op Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en op termijn Lunetten Koningsweg.
  - De deelgebieden van de A12 zone hebben vrijwel allemaal een werkprogramma. Rondom de aansluiting met de snelweg voegen we beperkt kantoren toe. De randen met bedrijfsruimte gaan we intensiveren. We realiseren in de vollledige A12 zone circa 4.000 arbeidsplaatsen extra op termijn tot 2040.

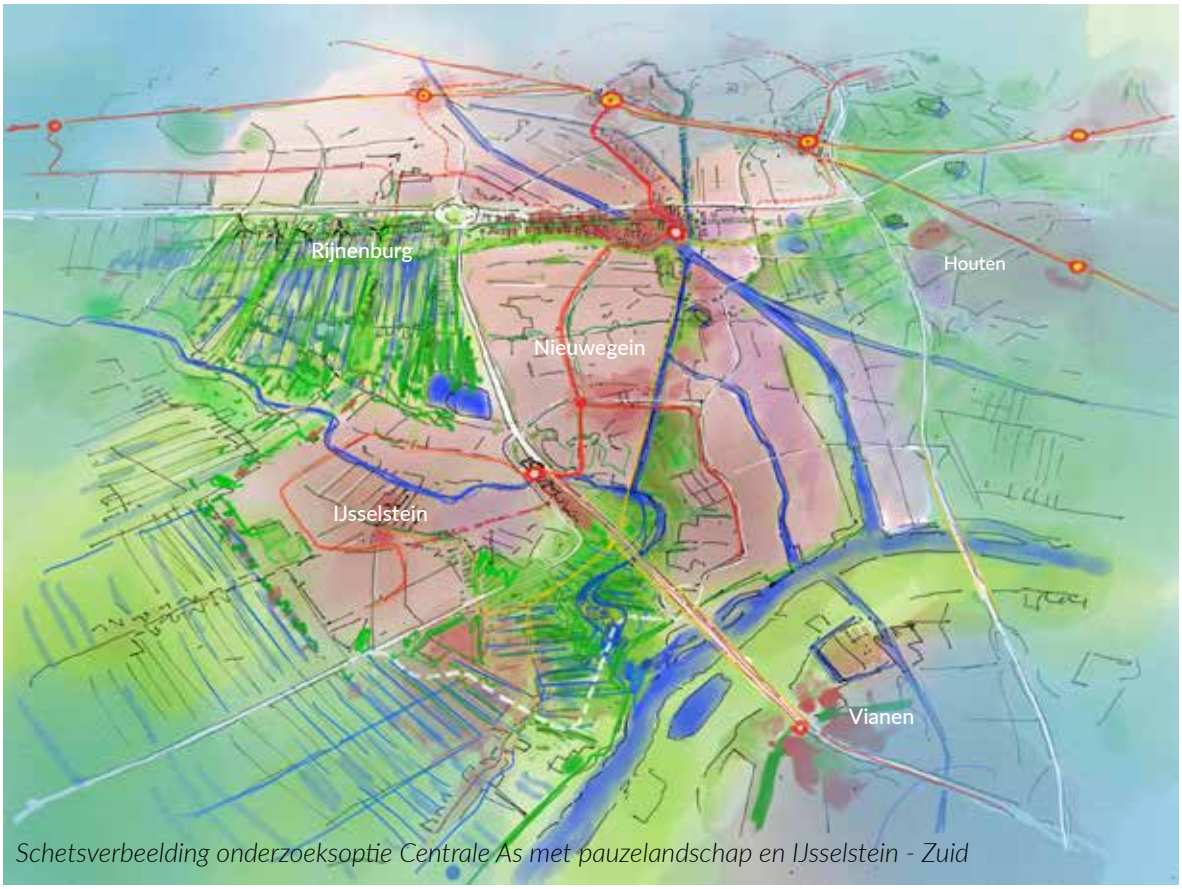
De Centrale As 2040: De centrale as koppelt IJsselstein en Nieuwegein aan het centrum van Utrecht en het USP via nieuwe OV structuren. Ijsselstein breidt uit naar de Lek aansluitend bij de Ijsselscheg. Vianen. Op de achtergrond zijn ontwikkelingen in de A12 zone zichtbaar met optioneel een parallelstructuur. Rijnenburg ontwikkeld zich tot energielandschap in combinatie met landschapsontwikkeling.



Schetsverbeelding bestaand Centrale as



Schetsverbeelding onderzoeksoptie landschappelijk raamwerk Centrale As



Schetsverbeelding onderzoeksoptie Centrale As met pauzelandschap en IJsselstein - Zuid

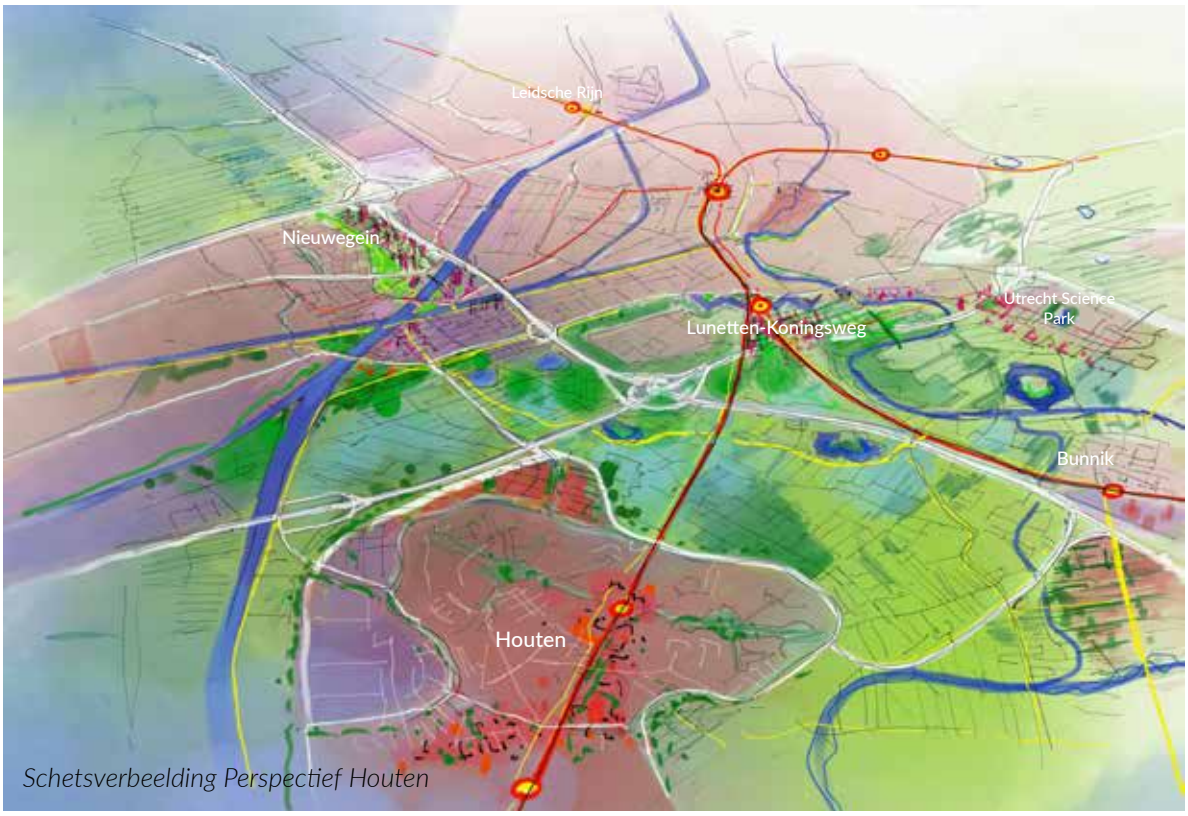


Schetsverbeelding onderzoeksoptie Centrale as met verstedelijking Rijnenburg

Houten intensiveert rond de stations de bestaande stad gekoppeld aan het OV. Tussen Utrecht en Nieuwegein ontstaat een nieuw hoogstedelijk gebied. De parallelweg is optioneel en mag geen barrière vormen. Het nieuwe knooppunt Lunetten Koningsweg is een tweede hoogstedelijke ontwikkeling. De waterliniescheg vormt een groene ruimte voor recreatie en natuur tussen Utrecht, Houten en Bunnik. Sportvelden van Maarschakelweerd maken onderdeel uit van deze scheg.

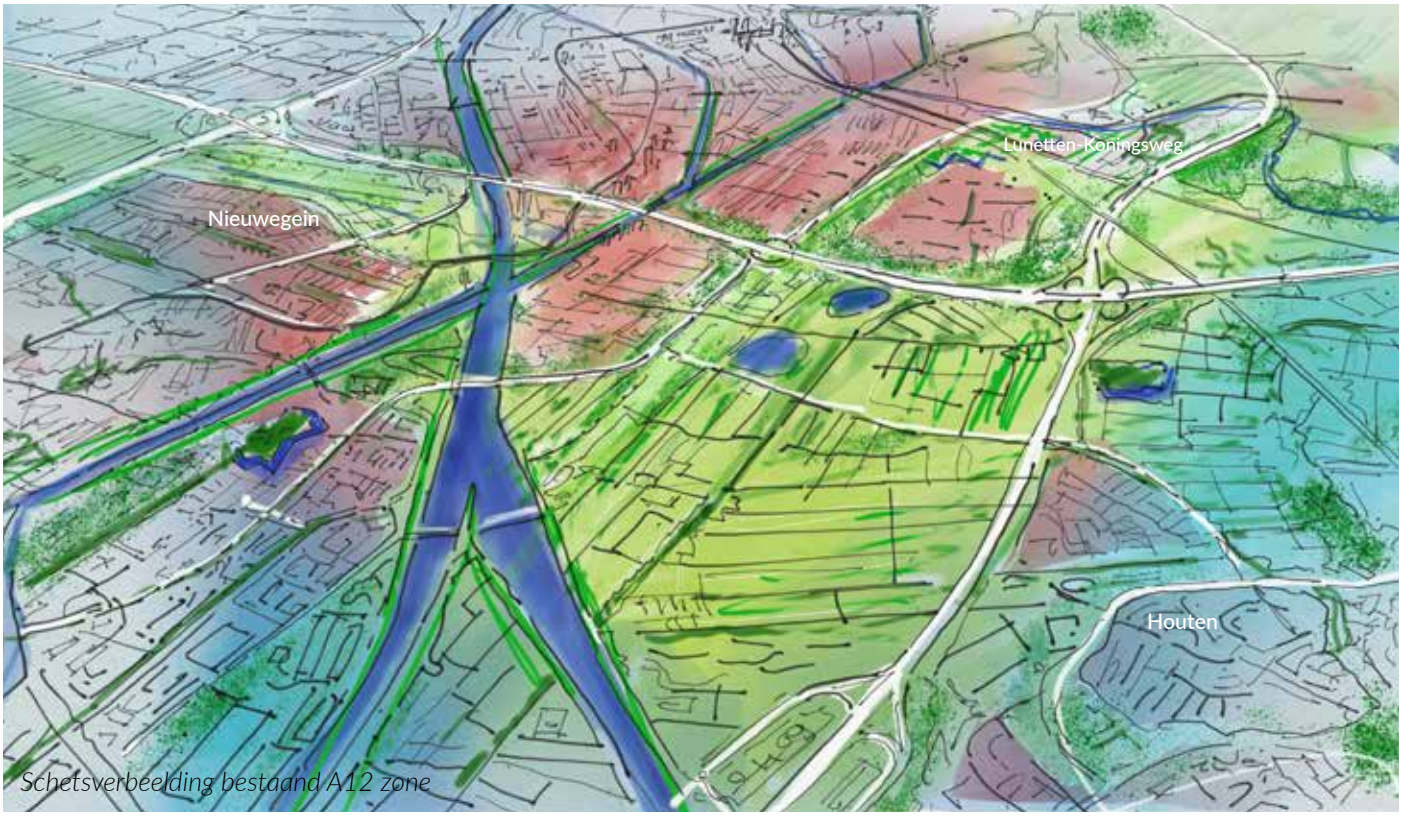


Schetsverbeelding bestaand Houten

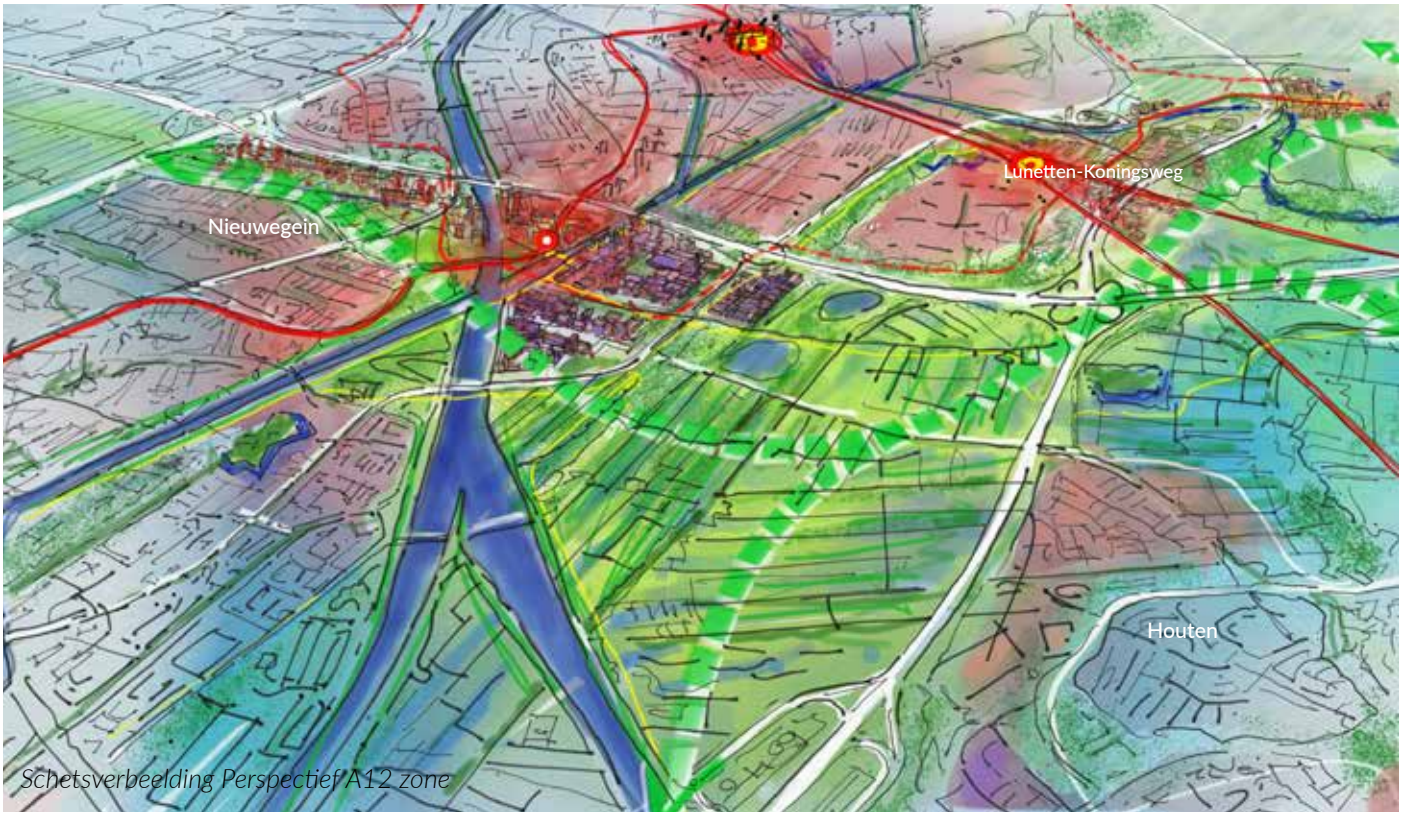


Schetsverbeelding Perspectief Houten

Intensivering van de A12 zone tot hoogstedelijke stadwijk. Kansen mooie milieus aan de kruising van waterwegen. De zone is met nieuwe OV lijnen direct verbonden met Utrecht CS, station Lunetten- Koningweg en USP. Het landschap tussen Houten en Utrecht maakt onderdeel uit van de Liniescheg met ontwikkelingen voor recreatie, natuur en klimaatadaptatie.



Schetsverbeelding bestaand A12 zone



Schetsverbeelding Perspectief A12 zone

4

UITVOERINGSSTRATEGIE:
NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO



Foto: Brusselplein, de Architect

4.1 UITVOERINGSSTRATEGIE

De uitvoering van wat in het IRP staat ligt op vele tafels. Gemeenten, Provincie, Rijk, stakeholders en marktpartijen werken verder aan plannen voor de regio. Het is daarom belangrijk dat samenhang, integraliteit en ruimtelijke kwaliteit van het IRP geborgd wordt. Dit betekent dat samenwerking in het vervolg essentieel blijft. Hoe deze samenwerking vorm te geven is onderwerp van de uitvoeringsstrategie.

Positionering van het IRP:
Samenwerken aan de gedeelde opgave
Om de uitvoeringsstrategie van het IRP te schetsen is het belangrijk om scherp te hebben wat het IRP nu precies is.

- *Het IRP is een integraal ruimtelijk en programmatisch perspectief op de toekomstige ontwikkeling van de regio Utrecht tot 2040*
  Integraal betekent dat het IRP de ruimteclaims van wonen, werken, mobiliteit, landschap en energie in samenhang bekijkt voor de gehele regio. Integraal betekent ook dat het IRP gemeentegrens overschrijdende ontwikkelingen met elkaar in samenhang bekijkt. De regio is een samenhangend systeem, waarbij ontwikkelingen en keuzes in bijvoorbeeld de noord-oost hoek effect kunnen hebben op de kwaliteit van leven in de zuid-west hoek en vice versa. Het IRP heeft geen wettelijke juridische status, maar neemt wel een bijzondere positie in tussen aan de ene kant de nationale en provinciale Omgevingsvisies en aan de andere kant de diverse gemeentelijke Omgevingsvisies. Het IRP kan, na vaststellen in de gemeenteraden, gezien worden als een convenant, waarbij gemeenten met behoud van de eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van bijvoorbeeld gemeentelijke omgevingsplannen, afspreken de ambities en doelen van het IRP naar vermogen te helpen realiseren. Gemeenten zijn en blijven zelfstandig verantwoordelijk voor lokale omgevingsvisies en omgevingsplannen, het IRP biedt de context hiervoor. Omgekeerd is het IRP ook de plek waar inzicht is over de samenhang van de verschillende uitwerkingen, waar de optelsom van de afzonderlijke lokale omgevingsvisies samenkomt en waar de afstemming plaats vindt.
  Het perspectief is adaptief, wat betekent dat het niet uit steen gehouwen is. Het wordt concreter ingevuld, aangescherpt en indien daar aanleiding toe is kan er afgeweken worden. Een andere invulling lokaal kan echter leiden tot effecten in andere gemeenten of op regionaal niveau. Binnen de U16 is het dus van belang om te zorgen voor een samenhangende en integrale programmering, goede monitoring, waarbij de opgaven steeds in samenhang met elkaar en in afstemming tussen de 16 gemeenten worden opgelost.

- *Het IRP is een gezamenlijk perspectief: gemeenten stáán voor elkaars opgaven*
  Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de regionale opgaven die voor ons liggen. We nemen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de realisatie van de totaalambitie van het IRP. We staan daarvoor gezamenlijk aan de lat. Voor de gemeenten onderling is de waarde dat niet een ieder voor zichzelf naar oplossingen voor zijn problemen en uitdagingen zoekt én negatief kan worden verrast door de keuzes van buurgemeenten, maar dat we rekening houden met elkaar en samen een optimale oplossing voor iedere gemeente vinden. We handelen daarbij vanuit een zo groot mogelijk onderling vertrouwen en transparantie. We spreken elkaar aan op het uitvoeren van de ambities. Met als uitgangspunt een evenwichtige verdeling van de lusten en de lasten die horen bij de ontwikkeling van de regio. Omdat gemeenten voor elkaars opgaven staan, kunnen zij eenduidig en sterker optreden naar andere bestuurslagen, zoals het Rijk en de provincie. Daarbij is het belangrijk om consistent en eensgezind het IRP als basis te gebruiken voor het regionale verhaal.

- *Het IRP is inzet in het gesprek met andere bestuurslagen en stakeholders*
  Voor de uitvoering van het IRP is samenwerking met andere bestuurslagen en stakeholders nodig. Het IRP vormt de basis voor het gesprek met deze andere lagen en belangenhouders. Dit gaat bijvoorbeeld om investeringen voor landschap, water en mobiliteit vanuit Rijk of over het bereiken van overeenstemming over uitbreidingslocaties voor wonen en bedrijvigheid met de provincie. Gemeenten houden elkaar vast, en treden met één gezicht op naar deze andere stakeholders en nodigen hen uit om in samenwerking uitvoering te geven aan het IRP.

  Naar de Provincie geldt: Naar de Provincie geldt: hoe beter we gezamenlijk als gemeenten articuleren hoe wij de ruimtelijke ontwikkeling van onze grondgebieden vorm en inhoud willen geven, des te beter helpt dit om de provincie te bewegen haar beleid en kaders (bijvoorbeeld de rode contouren) naar onze wens en behoefte bij te stellen en des te beter kunnen we afspraken maken over samenwerking en ondersteuning bij de uitvoering;

  Naar Rijk geldt: hoe beter we gezamenlijk als gemeenten articuleren welke oplossingen wij kunnen bieden voor de opgaven waar het Rijk voor staat, des te groter is de kans dat het Rijk ons helpt met financiën en regelgeving.



Foto: Vianen, BIZ

Naar stakeholders geldt: hoe scherper we de gezamenlijke ambities vertalen in randvoorwaarden voor plannen en projecten, hoe beter we dit meenemen in de uitvoering en in investeringen en innovatieve oplossingen kunnen voorzien.

Vervolgstappen naar uitwerking
Met deze overwegingen over de positionering van het IRP en de betekenis van de afspraken die hierin worden gemaakt kan gekeken worden naar het vervolgproces. Dit vervolg bestaat uit een aantal elementen:

1. *Concretiseren van het perspectief:*
   Het uitharden van de keuzes die in het IRP gemaakt zijn en die nog in uitwerking zijn

2. *Het thematisch programmeren:*
   Gezamenlijk afspraken maken over het te realiseren programma

3. *De gebiedsgerichte uitwerkingen in allianties:*
   Naar uitvoering op subregionaal, deelgebied en lokaal niveau

4. *Het bevorderen van de integrale samenhang:*
   Het bewaken van de doelstellingen, de integraliteit en de ruimtelijke kwaliteit

5. *De Lobby*:
   Het organiseren van de benodigde aandacht, energie en financiën bij stakeholders en andere overheden

1. Concretiseren van het perspectief:
Een aantal opgaven moet nader uitgewerkt worden. Dit om het perspectief te concretiseren, scherper te maken en in samenhang te kunnen bekijken en afwegen. De belangrijkste onderwerpen waar dit voor geldt zijn:
- Energieopgave: het bod van de RES en de zoekgebieden die de RES daarvoor in beeld heeft worden zodra deze compleet zijn opgenomen in het IRP. Op langere termijn zal daar ook de energieopgave na 2030 bij komen.
- Locaties voor regionale bedrijventerreinen;
- Mobiliteitsoplossingen en maatregelen;

2. Het thematisch Regionaal programmeren
Op alle thema's is uitwerking en programmering nodig op de in het IRP gekozen richting. De plannen moeten uitgewerkt worden en vertaald worden in afspraken, waarmee bandbreedtes kleiner worden en uitvoeringsvraagstukken scherper in beeld komen. Zo wordt bijvoorbeeld in de komende jaren tussen provincie en gemeenten gewerkt aan het te realiseren programma voor woningbouw (hoeveel woningen, welke woningen, waar en wanneer) en economie als uitwerking van het IRP en de POVI.

Tegelijkertijd moeten ook nadere afspraken gemaakt worden over de gelijktijdige realisatie van de groenopgave en wordt parallel doorgewerkt in de programma's RES (energie) en UNED (mobiliteit) naar de uitvoering van deze opgaven. Het is daarbij belangrijk dat voortgang en samenwerking op het ene thema niet wordt belemmerd door een ander thema.

Voor iedere gemeente wordt het scherp wat het programma aan woningbouw en werklocaties wordt, maar ook over welke groen- energie- en mobiliteitsopgave daarbij nodig is en welke afspraken (planologisch en financieel) daarvoor nodig zijn met Rijk, provincie, de regio onderling en andere stakeholders. Het gaat dus om het preciezer maken van de richting die in dit IRP is uitgezet.

Hoe scherper de afspraken zijn die in het programmeren gemaakt worden, hoe lichter de druk wordt op afstemming en monitoring in de fases die volgen op het programmeren.

Het regionaal programmeren wordt periodiek gedaan. Hiermee is het een aanpak waarin ook de flexibiliteit/ adaptiviteit van het IRP een plek krijgt en het (kwantitatief) behalen van doelstellingen gemonitord wordt.

3. Naar uitvoering door gebiedsuitwerkingen in allianties (langjarig):
Naast de thematische verdieping en het uitwerken in afspraken worden de opgaven met name gebiedsgericht uitgewerkt. De gebiedsgerichte uitwerking is integraal en hierin worden dus de afwegingen tussen verschillende thema's, maar ook tussen verschillende belangen concreet gemaakt op basis van het IRP. Hier wordt precies gemaakt hoe de afspraken over programma ruimtelijk worden uitgewerkt.

Waar afstemming nodig is of waar belangen grensoverschrijdend zijn, wordt regionaal samengewerkt. Deze samenwerking gebeurt in allianties, wat betekent dat ook andere partijen dan gemeenten hierin kunnen deelnemen.



Foto: Huis Doorn Utrechtse Heuvelrug, Dirkjan Kraan

Hierin worden twee soorten gebiedsuitwerkingen onderscheiden:

a. Afstemming in deelgebieden, waarbij het bewaken van de samenhang en afstemming van programma tussen gemeenten in de deelgebieden voorop staat,
b. Gebiedsuitwerkingen die concrete ontwikkelingsgebieden verder brengen waarvan de belangen het gemeentelijk niveau overschrijden en
c. Het programma knooppunten voor de verdere ontwikkeling van OV locaties.

- *Ad (a) Afstemming in deelgebieden: gemeenten, provincie, waterschappen*
  Het bevorderen en borgen van samenhang, consistentie met het IRP, RES en UNED en verdeling en monitoring van de programmering per deelgebied:
  - Kromme Rijn
  - Noordoost
  - Vecht en Venen
  - Woerd en Waard
  - Vijfheerenlanden
  - De Centrale As

Gemeenten, provincie, waterschappen en andere partners werken samen aan de concretisering en het doorvertalen van het perspectief en de programmering in deze deelgebieden. Daarbij is aan de voorkant scherp wat de afhankelijkheden tussen de gebieden zijn en wordt de consistentie met het IRP gemonitord door de U10. De U10 kan daarnaast ondersteuning bieden, adviseren, meehelpen in onderhandelingen, instrumentarium ontwikkelen en benutten om ontwikkelingen mogelijk te maken, zoals fondsen.

- *Ad (b) Gebiedsuitwerkingen: pragmatisch organiseren, verschillende lagen, allianties*
  In het IRP wordt een aantal grote ontwikkelingen benoemd die impact hebben op de regio als geheel. Het zijn de grotere ontwikkellocaties voor wonen en werken, waar ook een sterke koppeling ligt met de regionale opgave voor landschap, mobiliteit en energie. In de uitwerking van deze gebieden is het van belang dat de koppeling met het IRP geborgd is en dat de regionale belangen vertegenwoordigd zijn. Per project kan de organisatie, de samenstelling van de alliantie en de wijze van betrokkenheid verschillen. Belangrijk is het bewaken van inhoudelijke consistentie met het IRP, maar waar nodig kan vanuit U16 ook een procesmatige trekkersrol genomen worden. Dit is afhankelijk van hoe het belang van de regio het beste gediend wordt.

  Voorbeelden van gebiedsuitwerkingen kunnen zijn:
  - A12-zone (bestaande projectgroep)
  - Lunetten/Koningsweg/groene scheg Kromme Rijn
  - Leidsche Rijn / Lage Weide
  - Bunnik-Zuid – Kromme Rijn (knooppunt, bedrijvigheid, wonen, landschap)
  - Woerden/Harmelen (bedrijventerrein en mobiliteit)
  - Breukelen (knooppunt, wonen, bedrijvigheid en landschap)
  - Rijnenburg
  - Robuuste Heuvelrug
  - Groenblauwe As
  - Etc.

- *Ad (c) Programma Knooppunten:*
  In de regio zijn regionale knopen waarbij het belangrijk is om de verstedelijking tot realisatie te brengen. Met een eerste focus op realisatie van voldoende woningbouw tot 2030. Het programma knooppunten is erop gericht om ruimtelijk programma tot ontwikkeling te brengen, door knelpunten in beeld te brengen, bijvoorbeeld op het gebied van OV bereikbaarheid en/of haalbaarheid en afspraken met partijen om belemmeringen weg te nemen. Gemeenten kunnen in samenwerking met bijvoorbeeld, NS, Prorail, RWS en private partijen samenwerken.

4. Ondersteunen van de integrale regionale samenhang
Vanuit de overtuiging dat we als regio samen meer bereiken dan iedere gemeente voor zich is het nodig om de integraliteit en de samenhang van de uitwerking te bevorderen. Ook kunnen voor de samenhangende opgaven op regionaal niveau afspraken en middelen nodig zijn voor de uitvoering.

De samenhang in uitwerking en fasering zorgt ervoor dat het totaal van alle initiatieven en ontwikkelingen maximaal bijdraagt aan de doelen van het IRP en de samenwerkende gemeenten. Voor deze samenhang en integraliteit kan bijvoorbeeld worden samengewerkt aan:

a. Het uitwerken van een adaptief ontwikkelpad
b. Het uitwerken van een realisatie- en investeringsstrategie
c. Het monitoren en coördineren van integraliteit en (uitvoerings)strategie



Foto: Wijk bij Duurstede, Leusden en Dirksen

Ad a. Het adaptief ontwikkelpad maakt inzichtelijk wat de afhankelijkheden zijn tussen ruimtelijke uitwerkingen en keuzes en het brengt beslismomenten, meekoppelkansen en risicofactoren in beeld. Hiermee hebben de betrokken gemeenten overzicht en is men transparant over de verwachtingen bij uitwerking en uitvoering. Ook wordt helder waar gerichte actie nodig is om de ontwikkelingen in de regio te ondersteunen, of te versnellen bijvoorbeeld door lobby of een investeringsstrategie.

Ad b. Een realisatie- en investeringsstrategie te werken is erop gericht om de 'onrendabele toppen te verkleinen' en in een gelijk speelveld om te gaan met de lusten en de lasten, en verdeling van de kwantitatieve en kwalitatieve groei. Hiermee houden we niet alleen de integraliteit bij de uitvoering vast als samenwerkende gemeenten, maar wordt dit gestimuleerd. De regionale samenwerking moet iets opleveren voor iedere gemeente. En het IRP is daarmee ook een vehikel is om in die uitvoering te participeren.

Ad c. Het monitoren van de kwalitatieve en kwantitatieve voortgang en het bewaken van de integraliteit van het IRP is een taak die we als gemeenten gezamenlijk op ons nemen. Het gaat erom elkaar scherp te houden op de visie en de uitvoering. Deze taak start al bij het afronden van het IRP en betekent derhalve een langjarig commitment aan de samenwerking.

5. Lobby:
Voor de uitvoering van het IRP is het nodig om de opgaven blijvend op de agenda te houden bij verschillende stakeholders. Onder meer om middelen te organiseren bij Rijk en provincie, maar ook om private energie te organiseren rond de uitvoering van opgaven. Hiervoor is het nodig dat we een goede lobby organiseren, met een herkenbaar en aansprekend verhaal. Het IRP en de concrete invulling daarvan, is het verhaal op basis waarvan we de 'middelen' naar de opgaven, projecten en gebieden in de regio toe proberen te halen.

Investeringsstrategie:
naar een regionale investeringsagenda
De uitvoering van alles wat opgenomen is in het IRP gaat gepaard met een flinke investeringsagenda. Het kiezen voor een stevige integrale ambitie waar de kwaliteit van leven de belangrijkste prioriteit heeft betekent dat er grote investeringen nodig zijn die niet volledig gedekt kunnen worden door de ontwikkelingen in het gebied of project. Op regionale schaal betekent dat er allereerst scherpte nodig is welke opgaven welke 'kosten' en 'opbrengsten' met zich meebrengen, welke onderdelen gefinancierd kunnen worden in de publiek-private allianties op plan, project- en gebiedsniveau en welke posten 'onrendabel' zijn, maar cruciaal voor de kwalitatieve groei van de regio.

Vervolgens is het belangrijk om benodigde ontbrekende middelen te alloceren. Het is daarom belangrijk om te weten welke geldstromen en subsidies er beschikbaar zijn. De praktijk is echter weerbarstiger: deze stromen zijn lang niet altijd vooraf bekend noch de criteria die een rol spelen bij de 'toedeling van middelen'. Het is dan ook belangrijk om als regio zelf het huiswerk op orde te hebben. En scherp te hebben onder welke condities wij opgaven kunnen en willen uitvoeren en welke proposities daarvoor nodig zijn.

- De basis van het IRP is een stevige ambitie voor **groen en landschap**. De afspraak is dat de groenambities in uitvoering gelijke tred zullen houden met de ontwikkeling van wonen en werken. Het provinciale programma 'groen groeit mee' bundelt en stroomlijnt investeringen op het gebied van groen en landschap, maar daarmee is de financiering nog niet geregeld. Het provinciale programma Groen Groeit Mee geeft inzicht in benodigde investeringen en rijkt financieringsstrategieën aan.

- Uitgangspunt is dat het investeren in groen en landschap een gezamenlijke verantwoordelijkheid is, waarbij de investeringsbehoefte hiervan integraal onderdeel uitmaakt van alle afzonderlijke gebiedsontwikkelingen in de regio. Voor investeringen in groen en landschap die niet gedekt kunnen worden uit opbrengsten van gebiedsontwikkeling, zullen de U16 gemeenten gezamenlijk een beroep doen op provincie, Rijk en Europa. Om de totale investeringsbehoefte van alle IRP ambities en de bekostiging ervan inzichtelijk te krijgen, wordt in de volgende fase een investeringsagenda uitgewerkt.

- De opgave voor **wonen** leidt voor de complexe locaties tot een noodzaak om publieke onrendabele toppen af te dekken. Ervaringsgetallen vanuit recente impulsaanvragen en onderzoek van onder meer Brinkgroep 2017 en de RSU geven aan dat voor de meest complexe binnenstedelijke locaties tekorten kunnen ontstaan tussen de 10.000 en 30.000 euro per woning. Daarbij komt in voorkomend geval nog bij dat er sprake is van excessieve kosten voor bovenplanse regionale infrastructuur. In het MIRT onderzoek wordt hiervoor 120.000 – 160.000 euro per woning aangehouden. Deze kosten zijn uiteraard onderwerp van de gesprekken over bekostiging met provincie en Rijksoverheid.



Foto: Catharijnesingel Utrecht, NRC

De ambities is om bestaande **bedrijfsterreinen** te verdichten en te verduurzamen. Dit is een ambitie waarvoor de benodigde middelen nog niet goed in beeld gebracht zijn. Het zal een lange adem vergen en op een aantal plekken ook voorinvesteringen vragen. In de vervolgstap wordt (in samenwerking met alliantiepartners) onderzocht of een regionaal vehikel voor de financiering van deze verdichtingsoperatie haalbaar is.

- De investeringen in **mobiliteit** zijn verdeeld over gemeentelijke, provinciale en Rijksinfrastructuur. Voor een deel van de ingrepen liggen er concrete plannen en is financiële dekking, maar voor het grootste deel is dit nog niet het geval. Met name de schaalsprong in het OV-netwerk zal een flinke investering vergen. De groeifondspropositie Groot Merwede voorziet in de aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn, wat een goede start is van het wiel met spaken.

De keuze om eerst binnenstedelijk en nabij bestaande knooppunten te bouwen nemen we ondanks de grote benodigde investeringen bewust. Dit doen we omdat het uitgangspunt is dat de lange termijn maatschappelijke kosten en baten van deze keuze positief uitpakken. De veronderstelling is immers dat het leidt tot minder autoverkeer, meer fietsen en lopen, een gezondere leefomgeving, minder uitstoot van schadelijke stoffen en een aantrekkelijke stedelijke en landschappelijke omgeving die mensen en bedrijven blijven bindt en trekt.

De benodigde investeringen voor de uitvoering van het IRP zijn divers en versnipperd, terwijl er tegelijkertijd grote samenhang is tussen de investering in de verschillende pijlers. Zonder OV geen verdichting van knooppunten en zonder extra groen willen we niet groeien.

Een mogelijke vervolgstap is te onderzoeken of het in de NOVI genoemde instrument van de Regionale Investeringsagenda (RIA) kan helpen de investeringsbehoeften horende bij de ambities en de publieke en private bekostigingsmogelijkheden in de regio in kaart te brengen en in verband met elkaar te brengen. Op basis hiervan kan een gerichte, gezamenlijke financiële strategie worden gemaakt. Een RIA is per definitie een publiek-privaat instrument.



Foto: Leerdam, Leerdam Glasstad

4.2 ADAPTIEF ONTWIKKELPAD IRP

Het adaptieve ontwikkelpad brengt in beeld wanneer welke onderdelen van het IRP richting de uitvoering gaan en welke afhankelijkheden tussen de verschillende onderdelen bestaat. Het is adaptief, wat betekent dat het aangepast kan worden aan veranderende omstandigheden. Mocht een onderdeel in de uitvoering toch niet op tijd lukken, dan kan het ontwikkelpad worden aangepast om toch de opgave in te vullen.

Consistent, samenhangend en integraal
Als 16 gemeenten hebben we de ambitie om de groei op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige en samenhangende wijze op te vangen, door in alle overwegingen het gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen als consequent uitgangspunt te nemen. Het pad dat leidt tot zo'n gezonde en samenhangende regio zal consistent moeten zijn op deze hoofdambitie.

De uitvoering van deze ambitie is complex, we willen de landschappelijke kwaliteit doorontwikkelen, groeien in wonen, werken, voorzieningen, sport, recreatie en natuur en daarbij ambitieuze doelen halen op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat en water. Het een kan niet zonder het ander. De kwaliteit van de regio is de optelsom van alles samen. Dus is sturing nodig, want dit gaat niet vanzelf goed.

Volgordelijkheid in de ontwikkeling is daarom moeilijk te bepalen. Desondanks zit er wel een grof stapsgewijs ontwikkelpad in. Omdat we simpelweg niet alle woningen of werklocaties tegelijk kunnen en ook niet zouden willen realiseren, en ook omdat een aantal grote gebiedsontwikkelingen pas kunnen als er aan bijvoorbeeld mobiliteitsvoorwaarden is voldaan.

De ambitie van een integrale en samenhangende verstedelijking van de regio is ook gelegen in de verwachting dat dit kansen biedt voor een betere kwaliteit en kansen voor een bredere bekostiging vanuit meekoppelkansen en werk met werk maken.

Het adaptief ontwikkelpad maakt inzichtelijk wat de afhankelijkheden zijn tussen ruimtelijke uitwerkingen en keuzes en het brengt beslismomenten en meekoppelkansen in beeld. Hiermee hebben de gezamenlijke gemeenten overzicht en is men transparant over de verwachtingen bij uitwerking en uitvoering. Ook wordt helder waar gerichte actie nodig is om de ontwikkelingen in de regio te ondersteunen, of te versnellen bijvoorbeeld door lobby of een investeringsstrategie

Adaptief
Het IRP schetst een toekomstige ontwikkeling van de regio en daarbij is consistentie zoals gezegd van groot belang. Echter, het IRP is geen eindplan en niet in beton gegoten. De periode waarover het IRP het perspectief schetst is lang en in die tijd zullen er maatschappelijke en economische veranderingen optreden. De 16 gezamenlijke gemeenten zullen blijvend onderzoek moeten doen naar behoeften en trends en blijvend de voortgang van alle geplande ontwikkelingen moeten monitoren. Bijsturen indien nodig is daarmee geen zonde, maar een gezonde instelling.

Ontwikkelpad consistent met Utrecht Nabij
In het kader van U NED is het eindrapport Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij van november 2020 een belangrijke basis. In dit rapport is een ontwikkelpad opgenomen waarin de belangrijkste ingrepen voor infrastructuur en daarmee samenhangend de verstedelijking in volgorde en in de tijd zijn geplaatst. Het ontwikkelpad van het IRP loopt gelijk op met deze uitgangspunten, maar voegt daar ook de relatie met landschap aan toe.

Afhankelijkheid
De eerste prioriteit in de regio ligt bij het versneld uitvoeren en realiseren van alle reeds harde plannen voor zowel woningbouw als werklocaties. Tevens gaat het om het snel en zorgvuldig voorbereiden van de realisatie van nog niet harde planvoorraad. Zeker voor de binnenstedelijke locaties nabij knooppunten zijn de regionale ambities hoog en zal alles op alles gezet moeten worden om die ambities te realiseren. Van enkele grote toekomstige plangebieden is bekend dat verdere verstedelijking afhankelijk is van het op orde brengen van de mobiliteit.

De metropoolpoorten zijn daarin niet allemaal gelijk. Het Centraal Station en Leidsche Rijn Centrum zijn voor de verdere doorontwikkeling in principe niet afhankelijk van grote infrastructurele ingrepen. Voor de ontwikkeling van metropoolpoort Lunetten-Koningsweg en de A12-zone is eerst de aanleg van het zuidelijke deel van het Wiel met Spaken nodig (Papendorp-Westraven-Lunetten-Koningsweg, aanleg station Lunetten-Koningsweg (incl bediening door niveau 4 en 3 treinen) en stevig versnellen Merwedelijn).

Ook de regiopoorten verschillen van elkaar. Zo kan nabij de knopen Woerden en Houten onafhankelijk van verdere grootschalige ingrepen gestart worden met doorontwikkelen, omdat de treinfrequenties op de corridor Houten-Woerden al de komende jaren omhoog zullen gaan. Voor Bunnik, Breukelen en Zeist geldt dat er eerst nog stevige investeringen in respectievelijk spoor en tram nodig zijn.

Geconstateerd is dat er naast binnenstedelijke ontwikkelingen ook een beperkt aantal buitenstedelijke ontwikkelingen nodig zijn om aan de gestelde woningbouw- en werkopgave in de regio te kunnen voldoen. Zo is vanwege de nabijheid van een ov-knoop de locatie Bunnik-Zuid aangemerkt als zo'n potentiele buitenstedelijke ontwikkeling. Ook hiervoor geldt echter dat de capaciteit van het spoor eerst opgevoerd moet worden, en daarvoor zijn eerst forse investeringen in het spoor nodig.
Met betrekking tot de vitale kernen in de regio is gesteld dat kernen zouden moeten kunnen bouwen voor hun directe eigen behoefte. Dit kan binnendorpse inbreiding betreffen of, onder voorwaarden en provinciale goedkeuring, kleinschalige dorpsuitbreiding. Deze ontwikkelingen zijn van beperkte omvang, in tempo gebaseerd op concrete lokale behoefteramingen en daardoor niet afhankelijk van grootschalige infrastructurele ingrepen (treinen, trams, snelwegen). Lokaal maatwerk is nodig om te bepalen of busverbindingen of snelfietsverbindingen nodig zijn om te zorgen dat er geen extra belasting van bestaand autowegennet optreedt.

Tot slot zijn de stedelijke ontwikkelingen in de regio afhankelijk van de ontwikkelingen op het gebied van landschap, water en groen. Deze zijn randvoorwaardelijk beschreven in voorgaande hoofdstukken om de kwaliteit van de regio en het gezond stedelijk leven in de toekomst te borgen. Klimaatadaptatie maakt daar onderdeel van uit voor een veilige en prettige woonomgeving.

Systematiek van groen en landschap groeit mee
In het rapport U16 Ruimtelijke Opgave Groen & Landschap 2020-2040 zijn de opgaven gekwantificeerd en gebundeld in zeven gebiedsgerichte opgaven. Om de opgaven uitvoeringgericht te koppelen aan het IRP worden de landschappelijke opgaven ingedeeld in vier gelijkwaardige categorieën:

A. Groen/blauwe verbindingen op regionale schaal randvoorwaardelijk voor de gezamenlijke opgave
B. Landschappelijke opgaven gekoppeld aan verstedelijking: mobiliteit, bedrijventerreinen en woningbouw
C. Landschappelijke opgaven samenhangend met landelijk gebied, energie en vitale kernen
D. Zelfstandige / onafhankelijke natuuropgaven

Omdat deze projecten onlosmakelijk samenhangen met overige stedelijke ontwikkelingen in de regio, hangt de prioritering in tijd en geld van de landschappelijke opgaven samen met andere projecten. In de volgende fase van het programmeren zal preciezer een tijds- en uitvoeringskoppeling gemaakt worden tussen de verstedelijkingsprojecten en de landschaps-, water- en groenprojecten.

Vitale kernen
De vitale kernen kennen elk hun eigen dynamiek en afhankelijkheden en worden daarom niet ondergebracht onder de ontwikkelpaden. Er is geen volgordelijkheid in de ontwikkeling in de vitale kernen. Het is veel eerder de opgave om vitale kernen gedurende de periode van 2021 – 2040 geleidelijk te ontwikkelen, afgestemd op de lokale behoefte en situatie. Het uitgangspunt is dat vitale kernen geen grote toevoegingen van verkeer opleveren en daarmee zijn ze relatief onafhankelijk van grote infrastructuuringrepen. Wel kunnen lokale ingrepen in landschap, voorzieningenstructuur of energie een aanleiding te zijn voor het combineren van opgaven in de tijd, maar dit zal altijd lokaal en specifiek zijn. De opgave voor vitale kernen is gebaat bij een zekere geleidelijkheid van ontwikkeling, omdat daarmee ook de lokale markt de nieuwe woningen of andere ingrepen kan absorberen.

Bedrijventerreinen
De systematiek van het programmeren en prioriteren van bedrijventerreinen vindt plaats aan de hand van vier categorieën:
- Stedelijk klein/middelgroot;
- Functioneel klein;
- Functioneel grootschalig;
- Functioneel xxl.

Bij de stedelijke bedrijventerreinen zal het Strijkviertel in 2023 starten en wordt verder vol ingezet op intensivering. In de categorie functioneel klein is vooral sprake van een overaanbod en is te onderzoeken hoe nader gefaseerd kan worden. Voor de categorie functioneel grootschalig is in het kader van het IRP nog een zoektocht naar enkele regionale bedrijventerreinen. Voor de categorie xxl wordt niet actief gezocht naar ruimte en initiatieven worden in het kader van regionaal programmeren meegenomen.

In beweging komen
Het ontwikkelpad is meer dan alleen een fasering van fysieke ingrepen in de regio. Een belangrijk onderdeel is hoe de regiogemeenten en hun partners met elkaar een goede start kunnen maken met de realisatie van de geschetste ambities, welke alliantie of organisatievorm is hiervoor nodig? Welke eerste stappen kunnen gemaakt worden? En op welke wijze worden nieuwe inzichten en voortgang verwerkt in de komende jaren?
In de volgende fase het Regionaal Programmeren zal ook een aanzet worden gegeven voor deze alliantie vorming, organisatievormen en monitoring.

Fase 1 tot 2030
Uiteraard gaan de gemeenten in eerste instantie door met het realiseren van de harde planvoorraad voor wonen en werken. Tegelijkertijd moet er in deze fase gestart worden met de voorbereidingen van de plannen voor na 2025 en 2030.

Op het niveau van de regio is van belang dat de metropoolpoorten Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum worden doorontwikkeld. Er wordt een start gemaakt met het Wiel met Spaken door eerst de SUNIJ-lijn te vernellen/aanleggen Merwedelijn, waarna vanaf knooppunt Westraven ook een aanvang kan worden gemaakt met het ontwikkelen van het Wiel Leidsche Rijn centrum-Westraven-Lunetten-USP. Voor deze stap is een niveau 3 station Lunetten-Koningsweg nog niet noodzakelijk. In deze fase starten we ook met enkele versnellingen/versterkingen op bestaande OV-corridors, onder andere Gorinchem-Vianen-Utrecht, Wijk-Bunnik-Lunetten-USP en Mijdrecht-Breukelen. We onderzoeken met Rijk en provincie of het mogelijk is om bestaande fietsprogramma's te versnellen door Rijksmiddelen toe te voegen aan de programma's.

Rond de regioknopen Woerden en Houten kan in deze fase doorontwikkeld worden.

Voor het werken is van belang dat er wordt gestart met verdichten van bestaande bedrijfslocaties waar dit al mogelijk is. Daarnaast zal er gezamenlijk onderzocht moeten worden wat de randvoorwaarden voor geslaagde verdichting van bedrijfsterreinen zijn, welke instrumenten er zijn of nodig zijn en welke relevante allianties er gevormd kunnen worden. Meer concreet:

- We onderzoeken hoeveel ruimte er binnen de planning van de toegekende PRS locaties is om de uitgifte ervan meer in lijn te laten zijn met de onderzoeksuitkomsten van het adviesrapport van mei 2020 en het IRP als geheel. Lopende contracten respecteren we en we werken hier op basis van vrijwilligheid.
- We brengen terreinen in die voor intensivering in aanmerking zouden komen. Met de provincie, de OMU, kennispartners en het Rijk verkennen we hoe we tot een programmatische en haalbare aanpak komen.
- Nieuwe plannen voor terreinen brengen we onder een regionaal uitgifteprotocol. Uitgiftes van hard aanbod delen we informerend met elkaar om te oefenen met regionale afstemming.
- We werken het concept van regionale terreinen uit en maken de zoekgebieden op de IRP kaart kleiner en concreter.
- We voeren een nulmeting circulaire bedrijventerreinen uit.
- We realiseren meerdere lokale plannen.
- We brengen het eerste plan voor een regionaal terrein in.
- We boeken de eerste resultaten op kavelniveau met de intensiveringsslag. We verwachten circa 10% van de totale ruimtewinst intensivering voor 2030 te boeken. Het overige deel boeken we tot 2040.
- We gebruiken de opgedane ervaringen voor een herijking van de uitgangspunten.

Voor groen en landschap zal in eerste instantie worden ingezet op vier regionale groenblauwe verbindingen:
- Kromme Rijn – Oude Rijn (tevens Limes)
- Nieuwe Hollandse Waterlinie en Vecht
- Verbindingen van de Lek (obv project sterke Lekdijk)
- Verbinding Hollandse IJssel (obv project Gekanaliseerde Hollandse IJssel)

- Vervolgens wordt in de loop van deze fase ingezet op de start van de volgende ontwikkelingen:
- Ontwikkeling Scheg Kromme Rijn zone (inclusief overkluizingen A27) – onderdeel Waterliniescheg (o.b.v. Westraven, Lunetten en USP)
- Polderscheg Woerden, Breukelen, Lange Linschoten (o.b.v. ontwikkelingen Woerden en Breukelen)
- Robuust maken van Heuvelrug en Stichtse Lustwarande
- Agrarisch groen blauwnetwerk (gefaseerd o.b.v. landbouwtransitie in hele IRP periode)
- Nieuwe natuurkerngebieden (30 ha per stuk)



Foto: Fort Honswijk, Kromme Rijnstreek

In de RES U16 wordt samengewerkt aan de energietransitie. De RES 1.0 wordt uiterlijk oktober 2021 vastgesteld en iedere 2 jaar geactualiseerd. Op die momenten wordt het meegenomen in het adaptief ontwikkelpad van het IRP.

Fase 2 2030 - 2040
In deze fase zal vooral de doorontwikkeling spelen van de reeds in gang gezette grote stedelijke gebiedsontwikkelingen in de Centrale As, rondom de metropoolknopen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum en de regioknopen Woerden en Houten. In deze fase wordt station Lunetten-Koningsweg ontwikkeld (inclusief de oplossing voor de spoorcapaciteit Utrecht-Arnhem en frequentieverhoging Veenendaal-Breukelen) en wordt het Wiel Zuidoost definitief gemaakt (keuze modaliteit: HOV of Lightrail) richting USP en Overvecht. Ook werkt de regio in deze fase aan het doortrekken van een OV-concept naar Zeist West, Zeist Noord en eventueel Amersfoort.

Tegelijkertijd werken we aan het voltooien van de Merwedelijn richting Papendorp/Leidsche Rijn en Nieuwegein Zuid / IJsselstein. Beide ontwikkelingen brengen keuzes met zich mee ten aanzien van het ontwikkelen van regionale OV knopen waar regionale buslijnen verknopen met lightrail of bundelen met HOV-lijnen. Op die manier kan de stedelijke ontwikkeling rondom knoop Westraven worden gestart. Ook de stedelijke verdichting rondom knooppunt Lunetten-Koningsweg wordt gestart. In deze fase wordt ook gestart met de uitvoering van verstedelijking rond de regioknopen Zeist Noord, Breukelen en Bunnik, inclusief Bunnik-Zuid.

Voor de werkopgave gaan we verder met de intensiveringsslag van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen en worden nieuwe lokale en regionale bedrijventerreinen ingebracht op basis van ervaringen met het eerste regionale terrein.

Voor groen en landschap gaat het in deze fase om:
- Ontwikkeling/afronding Waterliniescheg
- Afronding Polderscheg Woerden, Breukelen, Lange Linschoten
- Hollandse IJsselscheg o.b.v. A12 zone (of eerder op het programma door meekoppelen als energielandschap Rijnenburg gepland staat)

Verderop in deze fase zullen de volgende ontwikkelingen voor groen en landschap aan de orde zijn:
- Groene Zoom Vijfherenlanden (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Groen Raamwerk Heuvelrug – Lek (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Blauwe krans Stelling van Amsterdam (mede op basis van ontwikkelingen Mijdrecht. In afstemming met MRA mogelijk eerder op het programma?)

Fase 3 adaptief pad 2025 - 2040
In de loop van bovenstaande fases wordt duidelijk hoe de algehele mobiliteit zich landelijk ontwikkelt en welke trends er binnen modaliteiten en tussen modaliteiten plaats vinden. Onze regionale verstedelijkingsstrategie is er op gericht om na 2030 op HWN-corridors bij voorkeur een beheersbare situatie te hebben (dat houdt in een redelijke doorstroming in de spits). Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat op de A12, de A27 en de A28 er niet meer auto's in de spits zijn bijgekomen dan de prognoses tot 2030 ons nu al laten zien (op basis van autonome groei en de verstedelijking tot 2030). Als op de drukste HWN-corridors tegen die tijd een onbeheersbare situatie blijkt, dan staan we voor de keuze om de capaciteit van het hoofdwegennet (en daarvan afgeleid op de op- en afritten en toeleidende wegen) te vergroten. Bijvoorbeeld door middel van een parallelweg aan de A12.

Op dezelfde wijze zal gedurende deze fases ook worden bezien of en in hoeverre de ontwikkeling van Rijnenburg voorbereid zou moeten worden om na 2035 aan de regionale vraag naar woningen te kunnen voldoen. Dit brengt dan ook noodzakelijke keuzes over adequate OV ontsluiting hiervan aan de orde.

Woningbouw: overzicht aantallen

Onderstaande tabel geeft een indicatief beeld van de mogelijkheden binnen bandbreedtes die gemeenten zien voor woningbouw in hun gemeente. In totaal wordt hiermee aan de totale opgave voldaan. De aantallen in de tabel kunnen licht afwijken van de meest recente inzichten in de gemeente. Afspraken over definitieve aantallen worden gemaakt in de programmering. Bij de uitwerking in programmering wordt gehandeld in de geest van dit IRP, de uitgangspunten en redeneerlijnen blijven daarbij overeind.

1	**GEMEENTE UTRECHT**	**Minimaal**	**Maximaal**	**UTRECHT STAD** *Gebaseerd op RSU*
	Bestaande plannen	41000		
	Lunetten/Koningsweg +			
	USP/Rijnsweerd	8000		
	Leidsche Rijn Centrum	400		
	Overvecht	5000		
	Overig Utrecht	3300		
	Rijnenburg	0	25000	
	TOTAAL EXCL A12 zone	**57700**		*RSU benoemt min. aantallen per knoop, geen maximale aantallen*
	A12 ZONE			
	Utrechts deel (incl. Papendorp)	11000	13500	*Aantallen A12 zone uit bandbreedte Projectgroep A12-zone (indicatief)*
	Nieuwegeins deel	*5000*	*10500*	
	TOTAAL UTRECHT INCL A12	**68700**	**96200***	** Maximum aantal is inclusief maximale variant Rijnenburg*
2	**GEMEENTE NIEUWEGEIN**			**REGIOKNOOP GEMEENTEN**
	Harde planvoorraad	4470		
	Aanvullend binnenstedelijk	2500		
	TOTAAL EXCL A12	6970		
	TOTAAL NIEUWEGEIN INCL A12	**11970**	**17470**	
3	**GEMEENTE HOUTEN**			
	Harde planvoorraad	1000		
	Ruimtelijke koers	4800		
	TOTAAL HOUTEN	**5800**		
4	**GEMEENTE WOERDEN**			
	Woerden binnenstedelijk	4200	4700	
	TOTAAL WOERDEN	**4200**	**4700**	
5	**GEMEENTE STICHTSE VECHT**			
	Knooppunt Maarssen +			
	Breukelen	6000		
	Overig, harde plannen	1700		
	TOTAAL STICHTSE VECHT	**7700**		
6	**GEMEENTE ZEIST**			
	Harde plannen	3000		*Onderzoek in kader aanleg HOV Zeist-Noord*
	Zeist aanvullende potentie			
	bij HOV Zeist-Noord	0	5000	*Onderzoek naar verstedelijking rond station, deels in Gemeente Utrechtse Heuvelrug om dubbeltelling te voorkomen hier niet opgeteld in totaal, maar bij Gemeente Utrechse Heuvelrug*
	Knp Driebergen-Zeist	*500*	*1500*	
	TOTAAL ZEIST	**3000**	**8000**	

Woningbouw: overzicht aantallen

		Minimaal	Maximaal
7	**GEMEENTE BUNNIK**		
	Harde plannen dorpen	600	
	Bunnik knooppunt	5000	
	TOTAAL BUNNIK	**5600**	
8	**GEMEENTE DE BILT**		
	Bestaande plannen	1500	
	Verwachte plannen	0	700
	TOTAAL DE BILT	**1500**	**2200**
9	**GEMEENTE DE RONDE VENEN**		
	Harde plannen	1800	
	Vitaliteit	1000	3000
	TOTAAL DE RONDE VENEN	**2800**	**4800**
10	**GEMEENTE WIJK BIJ DUURSTEDE**		
	Harde plannen	600	
	Vitaliteit	1160	1300
	TOTAAL WIJK BIJ DUURSTEDE	**1760**	**1900**
11	**GEMEENTE IJSSELSTEIN**		
	Harde plannen	800	
	Vitaliteit	1440	2500
	TOTAAL IJSSELSTEIN	**2240**	**3300**
12	**GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN**		
	Harde plannen	2000	
	Vitaliteit	1000	1000
	Zachte plannen	0	2250
	TOTAAL VIJFHEERENLANDEN	**3000**	**5250**
13	**GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG**		
	Harde plannen	740	
	Marinierskazerne	400	
	Station Driebergen-Zeist	*500*	*1500*
	TOTAAL UTRECHTSE HEUVELRUG	**1640**	**2640**

Onderzoek naar verstedelijking rond station 3BZ, deels in Gemeente Zeist, om dubbeltelling te voorkomen hier opgeteld bij totaal van de gemeente

Woningbouw: overzicht aantallen

14	**GEMEENTE LOPIK**	**Minimaal**	**Maximaal**
	Ambitie Lopikerwaardagenda/ vitaliteit	300	
	TOTAAL LOPIK	**300**	
15	**GEMEENTE MONTFOORT**		
	Lopikerwaardagenda / vitaliteit	430	
	TOTAAL MONTFOORT	**430**	
16	**GEMEENTE OUDEWATER**		
	Lopikerwaardagenda / vitaliteit	975	
	TOTAAL OUDEWATER	**975**	

De woningaantallen voor Montfoort zijn voor de periode tot 2030

	min	*max*
TOTAAL UTRECHT	**57700**	
RIJNENBURG	0	25000
A12 ZONE	16000	24000
TOTAAL UTRECHT+	**73700**	**106700**
REGIOKNOOP GEMEENTEN	33270	38770
VITALE GEMEENTEN	14645	21795
TOTAAL	**121615**	**167265***

143265 exclusief Rijnenburg

Colofon

Titel Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief – IRP U16
Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen

Auteurs Opgaveteam IRP U16
in samenwerking met SITE Urban Development en KuiperCompagnons

Vormgeving KuiperCompagnons

Correspondentie Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma - IRP U16
rep@utrecht.nl

Copyright Citaten en kaartbeelden mogen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs worden gebruikt, op voorwaarde dat een duidelijke bronvermelding en naamsvermelding *(Opgaveteam IRP, SITE Urban Development en KuiperCompagnons)* erbij worden vermeld.

Maart 2021

Totstandkoming Integraal Ruimtelijk Perspectief

Met hartelijk dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van het IRP.

Voor de totstandkoming van dit product is gesproken met:

Gemeente Bunnik
Gemeente De Bilt
Gemeente De Ronde Venen
Gemeente Houten
Gemeente IJsselstein
Gemeente Lopik
Gemeente Montfoort
Gemeente Nieuwegein
Gemeente Oudewater
Gemeente Stichtse Vecht
Gemeente Utrecht
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Vijfheerenlanden
Gemeente Wijk bij Duurstede
Gemeente Woerden
Gemeente Zeist

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Waterschap Amstel Gooi en Vecht
Waterschap Rivierenland
Provincie Utrecht

U10 Bestuurstafels
RES U16
U Ned / MIRT Onderzoek
A12-zone

Bijeenkomsten totstandkoming IRP
U10 Bestuurstafel – 5 februari 2020
U10 Informatiebijeenkomst REP & RES – 11 maart 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 7 september 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 25 september 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 20 januari 2021
Bestuurlijke werksessie IRP - 1 februari 2021
Participatiebijeenkomst IRP - 15 maart 2021
Bestuurlijke werksessie IRP - 24 maart 2021

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wilbert van Ittersum
Kenmerk	8742822
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin:
    - wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht;
    - aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

U wordt gevraagd in te stemmen met de zienswijze op het concept IRP. Met deze zienswijze wordt de raad in de gelegenheid gesteld aan de voorkant invloed uit te oefenen, alvorens het definitieve IRP ter besluitvorming wordt aangeboden. De zienswijzen van de 16 raden vormen de basis voor het definitief IRP dat medio september wordt aangeboden aan de colleges en door hen ter besluitvorming wordt voorgelegd aan uw raad. Hiermee zijn de komende maanden de raden nogmaals in de gelegenheid om vanuit hun rol en positie aanscherpingen te doen en bij te dragen aan een stevige basis voor besluitvorming in het najaar.
Met dit IRP gaan de 16 gemeenten van de Metropoolregio Utrecht voor een toekomstbestendige, duurzame, gezonde groei met een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen. In de zienswijze complimenteert de Raad de REP-organisatie voor het indrukwekkende document dat goed scoort op het eerder vastgestelde beoordelingskader. Tegelijkertijd geeft de Raad aan dat een aantal punten nog de aandacht verdient voor verdere uitwerking in de definitieve IRP of in de vervolgfase:
- Het streven moet blijven om een volledig integrale visie te ontwikkelen en dus zal ook de opgave in het kader van de energietransitie verwerkt moeten worden;
- Duidelijk moet worden hoe de stap wordt gezet van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten;
- Enkele inhoudelijke uitwerkingen verdienen aanvulling of aanpassing. Gemist worden vooral een strategie voor betaalbare woningen, het benoemen van enkele relevante werklocaties, het steviger aanzetten van mobiliteit als randvoorwaarde voor verdere verstedelijking en meer aandacht voor elementen van groen en gezonde leefomgeving.

Context

Aanleiding

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) is de regionale omgevingsvisie. Het is een integraal ruimtelijke visie voor de Metropoolregio Utrecht op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, energie, groen en landschap. In het kader van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) werken de gemeente Utrecht, de U16-regiogemeenten en de Provincie Utrecht aan de regionale verstedelijkings-opgave. De regio is vanwege de centrale ligging, de bloeiende economie en de mooie woonmilieus een populaire plek voor mensen om te gaan wonen. Deze populariteit vertaalt zich in een enorme vraag naar woningen én naar ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en dat zal de komende jaren alleen maar toenemen. De toename van het aantal inwoners en bedrijven tot 2040 is aanzienlijk. Dit brengt voor de hele regio een schaalsprong met zich mee op zowel groen, wonen, economie, energie en mobiliteit. Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren voor onze inwoners die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie.

De U16-gemeenten en de Provincie hebben gezamenlijk de ambitie de groei van de regio op een duurzame wijze op te vangen. De vraagstukken die hierbij centraal staan zijn:
- Hoe zorgen we er voor dat er in 2040 in onze regio voldoende woningen zijn die voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte; de totale woningbehoefte tot 2040 is ca. 104.000 tot 125.000 volgens de prognoses die samen met de Provincie zijn opgesteld.
- Hoe zorgen we voor een groei in de werkgelegenheid die aansluit bij de toename van inwoners; de groei van de regio en met name stad Utrecht vertaalt zich naar een groei van ten minste 80.000 arbeidsplaatsen tot 2040 (Bron: STEC). 70.000 zullen landen in de stad Utrecht.
- Hoe zorgen we voor de bereikbaarheid van woningen en werklocaties; de opgave voor mobiliteit is groot; er is een schaalsprong nodig van met name het regionale OV systeem als drager voor de verstedelijking.
- Hoe geven we daarnaast invulling aan de opgave die we hebben in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES); voor Energie willen we in de Metropoolregio Utrecht in uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen ambities ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 (landelijk 35TWh).
- Hoe behouden of versterken we de kwaliteit van groen en landschap, gegeven de bovenstaande opgaven. Voor Groen en Landschap gaat het in totaal om het toevoegen van ruim 4.000 ha natuur- en recreatiegebied inclusief het toevoegen van ruim 400 kilometer aan recreatieve en ecologische verbindingen.

Voor al deze opgaven biedt het IRP een inhoudelijke richting voor onze regio.

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief
Met het IRP gaan we voor we een toekomstbestendige, gezonde en duurzame ontwikkeling van de Metropool Regio Utrecht. Het IRP kent vier hoofddoelstellingen:
1. Een gezamenlijk toekomstperspectief hoe de regio er tot 2040 uit kan komen te zien;
2. Een integrale afweging tussen de verschillende opgaven op basis van de bouwstenen van de pijlers wonen, economie, mobiliteit, groen en landschap en energie;
3. Keuzes maken over de ruimtelijke ontwikkelingsrichting tot 2040;
4. Het fundament en belangrijke schakel richting de uitvoering (fase 4).

In het IRP worden keuzes gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingsrichting tot 2040 in de volle breedte: wonen, werken, bereikbaarheid, energie en groen. In het IRP maken we concreet waarover regionaal keuzes gemaakt moeten worden. Dat doen we door een integrale afweging van alle ambities en opgaven, door een ruimtelijke vertaling en verbeelding en door het benoemen van kansen voor de uitvoering in projecten en programma's.
Het is de komende tijd zaak om elkaar als gemeenten in de regio vast te houden in dit proces. Samen komen we immers verder dan alleen. En alleen samen kunnen wij de ingezette koers realiseren. Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de opgaven die voor ons liggen. We vinden dit niet alleen voor het eigen grondgebied van de gemeente, maar we vinden dit ook voor de regio als geheel. Alle gemeenten staan voor de opgaven van alle gemeenten. En maken zich daarvoor hard bij andere overheden.
Nog niet alle vraagstukken zijn opgelost. Er zijn nog bestuurlijke dilemma's voor uitwerking in de volgende fase, zoals de uitwerking van energie, mobiliteit en regionale bedrijventerreinen. Ook is er nog geen zicht op de financiering van de groen opgave. Deze worden meegenomen in de volgende uitwerkingsfase.

Het proces
Om tot het IRP te komen hebben de 16 gemeenten en de Provincie met elkaar al een aantal stappen gezet in de afgelopen jaren. Denk hierbij aan de Ruimtelijk-Economische Koers uit 2017, het gezamenlijke uitgangspuntennotitie en eerste beoordelingskader vorig jaar. En afgelopen maanden zijn in de 16 gemeenten de Contour REP met het aangescherpt Beoordelingskader vastgesteld.
De deelnemende gemeenten hebben een meerjarig proces afgesproken met visievorming, onderzoeksvragen en programmering. Deze meerjarige samenwerking bestaat uit verschillende fases:
Fase 1: Stip op de horizon tot 2040 (2018-2019).
Fase 2: Een ruimtelijke contour REP (2019-2020).
Fase 3: Een verstedelijkingsstrategie REP en integraal ruimtelijk perspectief (2020 en 2021).
De verstedelijkingsstrategie REP is namens de regio de input is geweest voor het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, waaraan rijk en regio zich hebben gecommitteerd als verstedelijkingsrichting voor de lange termijn en is de basis voor het IRP.
Fase 4: Een integraal ruimtelijk programma en uitvoeringsstrategie.

Fase 3 wordt dit jaar afgerond; het Ontwerp IRP is onlangs aan de colleges van de deelnemende gemeenten aangeboden met het verzoek hierop te reageren. Wij hebben onze reactie aan u toegezonden per brief van 10 maart 2021. Onze reactie – en de reacties van de andere colleges – zijn vervolgens verwerkt door de REP-organisatie; daarmee is het Ontwerp IRP omgezet in een Concept IRP. Deze wordt nu aan alle gemeenteraden voorgelegd. De REP-organisatie heeft op 14 april een bijeenkomst georganiseerd, waarin u over de inhoud van het Concept IRP bent geïnformeerd.

Per brief van 30 maart verzoeken de bestuurlijk opdrachtgevers van de REP ons het concept IRP voor een zienswijze aan uw raad aan te bieden met de vraag om schriftelijk te reageren uiterlijk voor het zomerreces. Wij hebben een concept-zienswijze opgesteld, die wij hierbij aan u voorleggen.
De zienswijzen van alle raden in de U16 worden verwerkt in een definitief IRP, die in het najaar aan uw raad wordt voorgelegd ter instemming.

Beoordeling van het (Concept) IRP
Om het (concept) IRP goed te kunnen beoordelen is een Beoordelingskader (BOK) opgesteld, een toetsinstrument en een hulpmiddel voor het ambtelijke en politieke gesprek. De gemeenteraden hebben dit BOK eerder vastgesteld en geactualiseerd. Het BOK biedt met kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren handvaten om te toetsen of het IRP aan alle ambities die vooraf zijn meegegeven voldoet. In onze brief van 10 maart zijn wij nader ingegaan op de wijze waarop de

gemeente Utrecht de indicatoren uit het BOK interpreteert en de wijze waarop de gemeente Utrecht wil toetsen.
In bijlage 4 treft u aan hoe uw eerdere moties en amendementen zijn verwerkt in het Beoordelingskader. In bijlage 5 treft u aan hoe het concept IRP is beoordeeld aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader. In zijn algemeenheid zien we een positief beeld; op onderdelen is een nadere uitwerking en concretisering nodig. De belangrijkste items hebben wij opgenomen in de zienswijze van de raad.
Zie verder argument 1.4.

Samenhang met RSU 2040 en RES
De RSU 2040 – die binnenkort aan uw Raad wordt aangeboden - is onze stedelijke Omgevingsvisie. Het is daarmee het lokale kader van de stad Utrecht voor alle regionale ruimtelijke voorstellen. Daarom wordt de RSU 2040 gelijktijdig of eerder aan uw raad voorgelegd. Voor de gemeente Utrecht is het van groot belang dat de regionale visie, de strategische keuzes en uiteindelijk de ruimtelijke programmering grote samenhang vertonen met de koers die Utrecht zal uitzetten via de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.
De Regionale Energie Strategie (RES) wordt net als het IRP ontwikkeld door de U16-regiogemeenten met de Provincie en Waterschap. Dit is een verplichting voor gemeenten vanuit het Nationale Klimaatakkoord. In deze strategie staat hoe en waar de regio grootschalig duurzame energie gaat opwekken en welke duurzame warmtebronnen in beeld zijn. Wij verwachten de RES in oktober aan uw raad te kunnen voorleggen. Dat is dus voordat besluitvorming over het definitieve IRP plaatsvindt. De resultaten uit het RES-traject (inclusief Raadsbehandeling) en de ruimtelijke inpassing daarvan worden meegenomen in het definitieve IRP.
In onze brief van 22 januari jl. informeerden wij u over de zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden, zoals deze zijn opgenomen in de RSU 2040. Ook is in deze brief beschreven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd zou kunnen worden. Het gaat om zoekgebieden en dus niet om besluiten; belanghebbenden kunnen eerst hierop reageren. Deze zoekgebieden zijn de basis voor nog volgende besluitvorming over onze inbreng in de RES.

Het IRP in relatie tot provinciale en nationale visies
Het IRP staat niet op zichzelf. In dezelfde periode zijn ook op andere tafels belangrijke kaders en visies tot stand gekomen. Vanuit het rijk de NOVI, vanuit de provincie de POVI, in U Ned verband het MIRT onderzoek en de visie Utrecht Nabij.
Het IRP is in dit kader een visie die allereerst tot stand komt vanuit lokale input en draagvlak in de regio en daarbij de verschillende opgaven en bijdragen integraal afweegt. Het IRP heeft op hoofdlijnen dezelfde uitgangspunten, maar kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de POVI of Utrecht Nabij. De Metropoolregio Utrecht ziet dit als input voor en een constructieve bijdrage aan het gesprek over de ruimtelijke kaders vanuit rijk en provincie.

Juridische context: twee fasen-besluitvorming
Bij voorstellen die in regionaal verband worden uitgewerkt, is het van groot belang dat u als Utrechtse Raad op een goede manier in positie wordt gebracht. Doordat wij regionaal werken op basis van een collegeregeling – en niet een gemeenschappelijke regeling – nemen de gemeenteraden de besluiten. Bij een gemeenschappelijke regeling zou het Algemeen Bestuur van de GR de besluiten nemen en zou u als raad minder invloed hebben.
Met uw raad is afgesproken de grote strategische opgaven (zoals het REP) in twee fasen te agenderen: aan het begin van een traject kaders vaststellen en aan het eind van het traject besluiten nemen, waarbij we teruggrijpen op de eerder vastgestelde kaders. Bij het IRP is dit goed geborgd. Kaderstellend heeft u in november 2019 ingestemd met de Uitgangspuntennotitie en in mei 2020 met de Contour REP. Deze laatste bevat rondom alle ruimtelijke thema's kansrijke zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling en is een belangrijke basis geweest voor de uitwerkingen in het IRP. Verder heeft uw raad in september 2020 het (geactualiseerd) Beoordelingskader vastgesteld, waarmee toetsing kan plaatsvinden op de uitwerkingen in het IRP.
In de huidige fase van besluitvorming wordt nu eerst om uw zienswijze op het Concept IRP gevraagd en wordt in het najaar definitieve instemming gevraagd.
Bij het hernieuwen van de governance hebben is het uitgangspunt gehandhaafd dat, gezien het fundamentele karakter van de onderwerpen van de U10-samenwerking, geen van de bevoegdheden van raden en colleges worden overgedragen aan een regionaal gremium zoals een Gemeenschappelijke Regeling. Om ervoor te zorgen dat de besluitvorming niet stagneert (bijvoorbeeld door een stapeling van amenderingen aan het eind van een proces), is het van belang

om vanuit een ander perspectief over samenwerking te besluiten. Dit door te stimuleren dat de besluitvorming over regionale voorstellen primair plaats vindt op basis van consent (toestemmen). Vanuit het perspectief van de interbestuurlijke belangen en op basis van de door de raden vastgestelde ruimtelijke kaders, zijn de colleges intensief in gesprek geweest over de vraag waar zij elkaar kunnen en willen versterken. Het concept IRP bevat de optimale balans, ook tussen geven en nemen, waar de colleges op zijn uitgekomen. De consent-vraag bij elk regionaal voorstel is of de raad zich kan vinden in dit compromis of dat zij beargumenteerde bezwaren heeft om niet te kunnen toestemmen.

Beoogd effect
Het IRP – dat na de zomer ter besluitvorming aan de Raad wordt voorgelegd – beoogt een samenhangende ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling op regionaal niveau op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en energie.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief , d.d. 10 maart 2021
- Raadsbrief zoekgebieden energieopwekking, d.d. 22 januari 2021
- Raadsvoorstel het (aangepast) Beoordelingskader, sept 2020
- Contour REP, mei 2020
- Raadsbrief Utrechtse inbreng Aangepast beoordelingskader en Contour REP, 18 mei 2020
- Raadsbrief Ontwikkelbeeld voor REP pijler Groen Landschap d.d. 10 september 2019 (kenmerk 6827962);
- Raadsbrief Plan van Aanpak REP en programma U10 d.d. 16 april 2019 (kenmerk 6146611);
- Raadsbrief Bouwstenen voor het U10 Ruimtelijk Economisch Programma d.d. 25 januari 2019 (kenmerk 5917350);
- Raadsbrief Rapporten U-10 ten behoeve van het Ruimtelijk Economisch Programma d.d. 9 januari 2019 (kenmerk 5899805/20190108IK)
- Raadsbrief Uitvoeringsagenda ruimtelijk economische koers, d.d. 24 augustus 2017

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin • wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht; • aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, economie/werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.
Argumenten	
1.1	Er zijn aanscherpingen nodig op alle inhoudelijke thema's (wonen, werken, mobiliteit, groen en energie) voor een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.
	Met het IRP gaan de 16 gemeenten van de Metropoolregio Utrecht voor een toekomstbestendige, duurzame, gezonde groei met een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen. Een aantal punten verdienen nog aandacht voor verdere uitwerking in de definitieve IRP of in de vervolgfase. Het streven moet blijven om een volledig integrale visie te ontwikkelen en dus zal ook de opgave in het kader van de energietransitie verwerkt moeten worden. Het moet ook duidelijk worden hoe de stap wordt gezet van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten. 1. Enkele inhoudelijke uitwerkingen verdienen aanvulling of aanpassing, het betreft:Wegwerken discrepanties woningaantallen en uitwerking in gebieden;

	2. Locaties ontbreken voor opwek, opslag en transport van energie. Zoeklocaties toevoegen. Ook regionaal kwalitatieve principes opnemen, bijvoorbeeld energie-neutrale nieuwbouw. Klimaatneutraal worden als stevige ambitie opnemen 3. Meer aandacht besteden aan doelgroepen die geen betaalbare woning kunnen vinden op de huidige woningmarkt. Doorstroming nodig: juiste aanbod op de juiste plek en maatregelen die de doorstroming op gang brengen. Streefnormen toevoegen voor sociale huur en middenhuur (beide ten minste 25%). 4. Is er genoeg plek voor bedrijventerreinen? Er is 100 hectare (15.000 banen) in de omgeving van de stad Utrecht nodig. *College doet enkele voorstellen voor aanpak*. 5. Steun voor afremmen groei automobiliteit en schaalsprong OV. Maar ook schaalsprong fiets is van belang voor een duurzaam bereikbare regio. En graag meer nadruk op de rol die P+R-locaties kunnen spelen bij het afvangen van verkeer. 6. Meer aandacht voor stad-landverbinding: het ontwikkelen van groenblauwe scheggen met daarin te ontwikkelen recreatiegebieden en natuurkernen. Ook meer aandacht voor de klimaatverandering met de gevolgen daarvan voor de ondergrond en de wateropgave binnen de stad. 7. Toetsing ruimtelijke keuzes via een maatschappelijke ladder, maar de ruimtelijke implicaties van de maatschappelijke voorzieningen met een bovenlokale betekenis zijn nog niet in beeld gebracht. Maak een inschatting en breng potentiele locaties in beeld. Verder ontbreken recreatie, sportvoorzieningen en evenementenlocaties. Het College heeft begin maart deze opmerkingen in haar zienswijze ingebracht, (zie raadsbrief van 10 maart jl). De verwerking van deze punten komt slechts summier terug in het concept IRP. Dit verklaart dat enkele aandachtspunten terugkomen in de zienswijze van de raad.
1.2	<u>Het IRP is een ruimtelijke en uitvoeringsgerichte vertaling van de ambities uit de REK die door alle gemeenten is omarmd tot 2040.</u>
	Het IRP is het gezamenlijke regionale toekomstperspectief, met als doel de groei van de regio op een gezonde en duurzame wijze op te vangen. Het richt de samenwerking en uitvoering in het ruimtelijk domein voor de komende jaren. Het doel van het IRP is enerzijds het concretiseren van de ambities van de REK in een integrale lange termijnvisie waarop de gemeenten elkaar kunnen vasthouden en anderzijds dat deze visie tot realisatie wordt gebracht: het moet leiden tot uitvoerbare plannen en projecten die in totaal bijdragen aan de visie. Het IRP geeft dan ook de ruimtelijke vertaling en verbeelding aan de ontwikkelrichting van de regio zoals opgesteld in de REK, inclusief bandbreedtes, randvoorwaarden en kansen voor realisatie.
1.3	<u>De onderzoeksvragen uit de Contour zijn goed verwerkt alsmede de daarbij ingediende moties en amendementen.</u>
	In mei 2020 is de Contour REP vastgesteld door uw Raad. Deze bevat rondom alle ruimtelijke thema's kansrijke zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling. Het vormde feitelijk de onderzoeksagenda voor het vervolg. Met de IRP is invulling gegeven aan deze onderzoeksagenda. In bijlage 3 is bovendien weergegeven hoe uw moties en amendementen zijn verwerkt in de Contour. Rond de verschillende ruimtelijke thema's zijn richtingen uitgezet en keuzes gemaakt die voldoen aan de Contour REP en aan uw eerdere moties en amendementen. Daar waar wij aanvullingen of aanscherping nodig achten, is dit opgenomen in de zienswijze.
1.4	<u>Het Concept IRP voldoet aan alle indicatoren van het Beoordelingskader, die de gemeente Utrecht belangrijk vindt met het oog op onze ambities in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040, onze energie-opgave en onze woonvisie.</u>
	Op 10 maart 2021 beschreven wij in onze brief hoe wij de indicatoren uit het Beoordelingskader interpreteren en hoe wij het IRP willen toetsen. Wij hebben een keuze gemaakt voor een beperkte set indicatoren, die direct aansluiten bij de ambities uit de (Nota van Uitgangspunten) RSU 2040, onze energie-opgave en onze woonvisie. Het gaat concreet om 16 indicatoren uit het Beoordelingskader en twee door ons toegevoegde criteria: <u>*Bevorderen van een duurzame en gezonde regio*</u> - Wonen en druk verkeer zijn gescheiden

	- Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard - Verkeersveiligheid - Kansen en bijdragen aan de energietransitie in termen energieproductie en -besparing (in TWH en PJ) - *Toegevoegd: Grootschalige opwek (ha)* *Economie versterken, aanjagen economische groei van de regio* - Ontwikkeling aantal banen - Aantal nieuwvestigingen van bedrijven - Positie regio Utrecht in nationaal perspectief - Positie regio Utrecht in internationaal perspectief *Verstedelijkingsopgave faciliteren* - Gerealiseerde woningen binnen de regio - Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus - Voldoende geschikt en betaalbaar aanbod voor iedereen - *Toegevoegd: relatief aandeel van dit aanbod* *Ruimtelijke kwaliteit verhogen* - Kansen voor natuur - Biodiversiteit - Ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzieningen *Slimme en toekomst vaste mobiliteit faciliteren* - Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer - Impact op NMCA knelpunten Het IRP is ter beoordeling gelegd langs het vastgestelde en aangescherpte Beoordelingskader. In bijlage 5 bij dit raadsvoorstel treft u dit onafhankelijk oordeel aan, zodat u deze kunt betrekken bij uw zienswijze. De toets op het concept IRP laat in zijn algemeenheid een positief beeld zien. Voor de meeste doelstellingen (zowel hoofd, als subdoelen) is veel aandacht in het IRP. Op sommige criteria scoort het IRP neutraal (nul) of is het nog onduidelijk (vraagteken); Het is echter niet haalbaar op alle onderdelen uit het kader positief te scoren. Dit omdat het om de totaalscore gaat, omdat bepaalde opgaven nog niet ingevuld zijn (bijvoorbeeld energie) en omdat bepaalde aspecten nader uitgewerkt moeten worden in de volgende fase, waarin concrete uitwerkingen op programma, gebieds- of projectniveau plaatsvinden. Daar komt nog beter in beeld waar opgaven mogelijk botsen en welke slimme oplossingen daarvoor in beeld zijn. Op die punten zal nadere uitwerking en concretisering plaatsvinden in het IRP of in de volgende fase. We zien dat uitsluitend op de doelstelling ‘kosten en opbrengsten’ negatief wordt gescoord. Omdat aan het IRP nog geen realisatiestrategie is gekoppeld, is nog onvoldoende zicht op financiering. Regionaal en in deelgebieden wordt daar aan gewerkt in de vervolgfase.
1.5	Met dit IRP zijn we een sterke en betrouwbare gesprekspartner voor de andere overheden en stakeholders;
	De gemeenten versterken de samenwerking en onze positie richting andere partijen met dit IRP. Doordat we een stevig signaal afgeven dat de 16 gemeenten schouder aan schouder staan in de ambitie, de afwegingen en de aanpak om de regio (door) te ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Dit IRP helpt om vanuit eigen ambities mee te sturen op de ambities en keuzes die provincie en Rijk moeten maken op de vijf genoemde thema’s. Voor de uitvoering van het IRP is samenwerking met andere bestuurslagen en stakeholders nodig. Het IRP vormt de basis voor het gesprek met deze andere lagen en belangenhouders. Dit gaat bijvoorbeeld om investeringen voor landschap, water en mobiliteit vanuit Rijk of over het bereiken van overeenstemming over uitbreidingslocaties voor wonen en bedrijvigheid met de provincie. Gemeenten houden elkaar vast, en treden met één gezicht op naar deze andere stakeholders.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Ook de Provincie Utrecht start regionale programmering op basis van de POVI en dat vereist naadloze afstemming tussen Provincie en REP-organisatie

	De Provincie gaat ook regionaal programmeren op basis van de POVI; daar komt ook een zienswijze traject voor. Het gaat dan weliswaar geografisch om een bredere scope, maar het vereist naadloze afstemming tussen regionale en provinciale ruimtelijke keuzes.
1.2.	Er is nog geen zicht op realisatie en financiering van het IRP
	Het concept IRP is een goede basis waarvoor we gezamenlijk aan de lat staan in de realisatiefase. Aan het IRP is nog geen realisatiestrategie gekoppeld. Om onderdelen, zoals de groen- en mobiliteitsopgave en de woningbouwopgave, is nog onvoldoende zicht op financiering. Terwijl de opgaven onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Regionaal en in deelgebieden wordt daar aan gewerkt in de vervolgfase.

Financiën

De zienswijze op het concept IRP heeft geen financiële consequenties.
Voor de uitvoering wordt een realisatiestrategie opgesteld. Er komt dan in regionaal verband ook zicht op de benodigde financiering en welke investeringsstrategie daar bij hoort. In de RSU 2040 wordt een investeringsstrategie opgenomen voor de stedelijke opgaven in Utrecht.

Participatie

Bij de verdere uitwerking en programmering van het IRP wordt de samenleving betrokken in de planvorming, zowel met regionale stakeholders als met inwoners. De REP-organisatie organiseert de participatie met relevante regionale actoren. De eerste sessie is reeds georganiseerd met regionale stakeholders om het IRP te verrijken en te kijken naar draagvlak en mogelijkheden voor uitvoering in de toekomst. Over de participatie vanuit de REP-organisatie treft u in bijlage 6 een weergave aan van de stand van zaken en een vooruitblik.

Voor participatie met inwoners zijn gemeenten primair aan zet. We geven daar in Utrecht als volgt vorm aan.
Voor de periode die achter ons ligt (ontwikkeling IRP) zijn inzichten benut uit de diverse participatietrajecten die de laatste drie jaren zijn gehouden in het kader van ontwikkelde Omgevingsvisies. We hebben de uitkomsten van deze participatietrajecten geanalyseerd en op de thema's groen, wonen, werken, energie en mobiliteit gespiegeld aan het IRP. De belangrijkste constateringen uit deze analyse zijn:

- Inwoners vinden groen heel belangrijk, zowel de ecologische waarde van groen als het groen om te benutten voor recreatie of sport. Participatieuitkomsten gaan vrijwel nooit over specifieke locaties. In het IRP wordt het belang van groen stevig uitgewerkt.
- Voor Utrecht stelt het IRP dat met name centrum-stedelijke woonmilieus in Utrecht toegevoegd worden, voornamelijk door te verdichten rond OV-knopen. De participatie-opbrengst vanuit de Woonvisie en participatie voor de omgevingsvisies gaat met name in op de behoefte aan woningtypologieën en minder op woonmilieus. Op hoofdlijnen hebben inwoners behoefte aan een groter aanbod van (betaalbare) woningen (voor verschillende doelgroepen) en voorkeur voor doorstromen binnen de wijk. Met name voor doelgroepen als studenten en starters past een centrum-stedelijk woonmilieu bij de woonbehoefte. Er speelt echter ook een duidelijke behoefte aan grondgebonden woningen voor gezinnen in de stad. Dit sluit minder vanzelfsprekend aan bij een centrum-stedelijk woonmilieu.
- Als het gaat om werken, is met name relevant dat winkeliers in de binnenstad vrezen voor concurrentie van de ontwikkeling van winkelcentra rond OV-knopen, ook in relatie tot het wiel met spaken. Als zowel automobilist als fietser meer om het centrum heen worden geleid, lopen de winkeliers in de binnenstad inkomsten mis.
- Rondom energie komt uit de participatie bij de omgevingsvisies van Lunetten en het USP een ambitie om snel te verduurzamen. Een groep bewoners van Lunetten wil zo snel mogelijk aardgasvrij. Een ander deel maakt zich echter zorgen over hoe dit te bekostigen. Participatie rond het USP toont een positieve houding aan tegenover het toevoegen van een windmolen; tegenover de aanleg van zonneweides in het groen staat men niet positief.
- Inzet van het REP: In het kort zet het REP in op de realisatie van het wiel met spaken, parkeren op afstand van de stad, en het stimuleren van de overstap van parkeren 'op het wiel', naar OV- en fiets om via 'de spaken' de stad in te gaan. Vanuit alle omgevingsvisies komt naar voren dat het terugdringen van auto drukte wenselijk is en wordt positief gereageerd op het versterken van de OV- en fiets-verbindingen. Aan de andere kant klinkt ook in alle omgevingsvisies een behoefte om

de gebieden wél goed bereikbaar te houden per auto. Dit geluid komt zowel van (een deel van de) huidige bewoners als werkgevers. Een belangrijke zorg zit in het beperken van parkeermogelijkheden in wijken met betaald parkeren, en in nieuw te ontwikkelen wijken waar een lage parkeernorm wordt gehanteerd. Men vraagt zich af of het parkeren dan niet vooral in de omliggende buurten tot overlast zal leiden. Ook de inzet op parkeren op afstand leidt tot zorgen over het gebruik. Bijvoorbeeld over de kwaliteit van de OV-aansluiting, de betaalbaarheid, of de P+R-locatie wel veilig is en hoe dit werkt voor mensen die slecht te been zijn.

Voor de volgende periode (fase 4, in 2022), waarin een integraal ruimtelijk programma en een uitvoeringsstrategie wordt ontwikkeld, zal het voor inwoners een stuk concreter worden. Dan worden keuzes gemaakt over programmering en worden ambities concreet. Het is dan logisch om een participatietraject te organiseren. Uit onze interne analyse van participatie bij omgevingsvisies komen daarbij een aantal aanbevelingen naar voren, die we ter harte zullen nemen:

1. Omdat het om abstractie materie gaat, verdient het aanbeveling bij het participatietraject rond het IRP met name regionale stakeholders (werkgevers, organisaties) te betrekken om mee te denken. Bewoners betrekken kan goed via een groep vertegenwoordigers, die een bepaald belang representeren.
2. Ga in het participatietraject in op de dwarsverbanden tussen thema's. Bijvoorbeeld: bereikbaarheid i.r.t. de ontwikkeling van woon-werklocaties, groen i.r.t. energie. Zo zijn de keuzes scherper inzichtelijk en concreter te maken, wat bijdraagt aan de kwaliteit van het gesprek in een participatietraject.
3. Benut ook de inspraakreacties bij de RSU 2040 en bij de RES.
4. Informeer tijdig wijken en stakeholders wat het IRP gaat betekenen voor de Utrechtse locaties.

Communicatie

Vanuit de REP-organisatie wordt geen communicatie georganiseerd rondom voorliggend Raadsbesluit; dit is aan gemeenten zelf. Aangezien het in dit stadium gaat om een zienswijze van de Raad en nog niet om het definitieve IRP, zal vanuit de gemeente Utrecht ook geen communicatie plaatsvinden bij dit Raadsbesluit. Als de Raad het IRP na de zomer vaststelt, gebeurt dat wel.

Vervolg

De komende maanden wordt fase 3 afgerond door de zienswijzeprocedure en wordt vooraf ruimte geboden om als raden van verschillende gemeenten met elkaar in gesprek te gaan over het IRP en tevens met het REP team. Deze zienswijzeprocedure is de belangrijkste stap om met de 16 gemeenteraden tot een definitief gezamenlijk IRP te komen.
Ook wordt het IRP verder geconcetiseerd en wordt de aanpak voor de vervolgfase nader uitgewerkt, inclusief de daarvoor benodigde financiering. Ook wordt de participatie voortgezet.
De zienswijzen van de raden en input vanuit het participatieproces worden in juli (tot aan het zomerreces) verwerkt in het definitieve IRP. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief wordt in de eerste helft van september opgeleverd en ter besluitvorming aangeboden aan colleges en raden. Het verzoek aan de raden is om de besluitvorming van het IRP nog voor het jaareinde af te ronden in verband met de aankomende gemeenteraadsverkiezingen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Zienswijzebrief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP

Bijlagen informatief

- Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
- Bijlage: De verwerking van de moties-amendementen-reacties op de Contour
- Bijlage: De verwerking van de moties-amendementen-reacties op het beoordelingskader
- Bijlage: Beoordeling concept IRP
- Bijlage: Stand van zaken en voortgang Participatie IRP

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Aan:
Bestuurlijk opdrachtgevers REP
REP/U16-organisatie
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Behandeld door	W. van Ittersum	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk**	8742852
E-mail	wilbert.van.ittersum@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte bestuurlijk opdrachtgevers REP,

Op 30 maart stuurde u ons – via het College van B&W - het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) met het verzoek hierop te reageren. Als gemeenteraad van Utrecht doen wij dat graag en met deze brief sturen wij u onze zienswijze. Wij waarderen het zeer dat de raden in deze fase in de gelegenheid worden gesteld te reageren op het concept-document.

Het concept IRP is een indrukwekkend en mooi document, zowel in tekst als in beeld. Het is gelukt om de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld te brengen. Daar mogen we als regio trots op zijn. Met dit concept IRP als basis gaan we als regiogemeenten in gezamenlijkheid aan de slag met de beschreven ambities op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en energie.

Wij hebben eerder uw beoordelingskader vastgesteld en constateren dat deze methodiek goed werkbaar is. Het concept IRP is zorgvuldig langs deze meetlat gelegd en het IRP scoort in zijn algemeenheid positief. Wij vertrouwen erop dat u de elementen waarop de score neutraal, onduidelijk of negatief is verder zult uitwerken in de definitieve IRP of in de vervolgfase. Hieronder geven wij enkele specifieke zaken aan, waarvoor wij aandacht willen vragen.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat het vervolgproces zal leiden tot een breed gedragen visie voor onze regio op weg naar 2040. Ten opzichte van de huidige conceptversie hebben wij als gemeenteraad van Utrecht enkele aanvullingen en aandachtspunten mee te geven. Deze worden in het navolgende puntsgewijs beschreven.

1. Hoewel de ambitie is dat we met het IRP een integrale visie neerleggen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, kiest u bij de programmering voor een thematische aanpak. Aangezien wij met elkaar als regio schaarse en kostbare ruimte moeten invullen, lijkt het ons noodzakelijk om hierbij continu een integrale blik te hanteren. Hoe ongemakkelijk het ook zal zijn, wij zullen als regio integraal moeten programmeren.
   In dit opzicht is ook het IRP zelf natuurlijk nog niet volledig integraal; de locaties voor energieopwekking, energieopslag en energietransport ontbreken nog en aangezien dit om een omvangrijke ruimteclaim zal gaan, had dit ook als dilemma steviger in het IRP kunnen worden

beschreven. Voor energie is het gemiste kans dat mogelijke regionale uitgangspunten ten aanzien de gebouwde omgeving, zoals bijvoorbeeld energieneutraal bouwen, daken bij nieuwbouw optimaal benutten, of nieuwbouw bij voorkeur via lage temperatuur verwarming verwarmen niet zijn opgenomen. Deze hadden onafhankelijk van de oplevering van de RES onderdeel van het IRP kunnen zijn. Wij verzoeken u om de ambitie naar een energieneutrale regio op te nemen in het IRP.

2. Het is nog onduidelijk hoe de programmering in de volgende fase eruit gaat zien. Hoe we de stap zetten van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten. Daarbij achten wij het van belang dat u ook koppelkansen van de belangrijke opgaven onderzoekt en benut, bijvoorbeeld het realiseren van scheggen met routes voor OV en fiets; of het Wiel met spaken uitwerken voor fiets, OV en groen. Op strategische vraagstukken kan het van belang zijn om als regiogemeenten samen op te trekken; wij denken bijvoorbeeld aan het tegengaan van grondspeculatie.
   Als randvoorwaarde voor ontwikkeling missen we in het IRP dat er een oplossingen moeten komen voor de stikstofproblematiek. Wij vragen u in de volgende fase te verkennen hoe de gelijktijdige ontwikkeling van de ambities voor groen en landschap eraan kunnen bijdragen dat andere thema's zoals wonen, werken en mobiliteit ook verder kunnen in hun ontwikkeling.

3. Wij geven u graag enkele specifieke inhoudelijke aandachtspunten mee, die voor een deel ook waren aangegeven in de zienswijze van het Utrechtse College van B en W:
   - Op het gebied van woningbouw zien wij in het IRP een sterke focus op voldoende woningen. Wij willen benadrukken dat zeker zo belangrijk is dat we woningen bouwen die aansluiten bij de vraag, dat we doorstroming op de woningmarkt stimuleren, dat we streven naar leefbare en gemengde wijken, dat we aandacht hebben voor specifieke doelgroepen en dat we werken aan een grote diversiteit aan woonmilieus. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen; het is belangrijk dat de regio een ontwikkelstrategie heeft hoe we dat ook voor het lage en middensegment kunnen realiseren. We vinden ook dat onze motie over het aanbod voor kwetsbare groepen te mager is verwerkt. Wij stellen voor om de Provinciale streefnorm van ten minste 25% sociale huur en ten minste 25% middenhuur) op te nemen in het IRP.
     In de uitwerking in deelgebieden wordt het thema wonen niet expliciet genoemd en krijgen we geen zicht op de aantallen woningen en de diversiteit van woonmilieus (van zowel de bestaande als de nieuwe locaties).
   - Als het gaat om de economische doelstellingen en de werklocaties is de stad Utrecht de motor van de regio. Het ontbreekt in het IRP aan deze constatering en in samenhang daarmee zouden wij graag de volgende toevoegingen zien in het IRP:
     > Er is op korte termijn behoefte aan het realiseren van extra bedrijventerreinen van totaal circa 65 hectare, te verdelen over een drietal locaties in de regio, bedoeld voor bovenlokale bedrijvigheid die voor de regio belangrijk is.
     > Het Science Park verder uitwerken als internationale toplocatie op het gebied van Life Science, inclusief de satellietlocaties Zeist, De Bilt en Driebergen.
     > De A12 zone goed benutten als nieuwe locatie voor werken, in combinatie met de andere bouwstenen (mix van functies).
     > Grootschalige distributiecentra (XXL-locaties) die geen directe binding hebben met de stad en weinig werkgelegenheid toevoegen niet inpassen nabij de stedelijke knooppunten omdat dit een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid. Voor stadsdistributie kan wel ruimte worden gecreëerd.
   - Het thema Mobiliteit mag sterker worden geduid als randvoorwaarde voor de verdere verstedelijking. De schaalsprong mobiliteit vraagt onder meer om hoogwaardige loop- en fietsverbindingen, fietsenstallingen, een regionale parkeerstrategie en deelmobiliteit.
     P+R-locaties kunnen een belangrijke rol vervullen in het afvangen van verkeer; wij trekken hierin graag samen op met de regio en pleiten ervoor om dit een plek te geven in het IRP.
   - Op het gebied van groen en gezonde leefomgeving ontbreken in de paragraaf 'gezond stedelijk leven' de elementen zoals gezonde lucht, afname van geluidshinder, gezonde bodem en schoon oppervlakte- en drinkwater en ruimte voor dieren. Verder zien wij graag toegevoegd dat zowel in ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (en zowel bij bestaande als nieuwe bedrijventerreinen) groenontwikkeling, behoud van groen en op biodiversiteit gericht beheer prominent wordt meegenomen.

- Wij missen in het IRP aandacht voor recreatie, sportvoorzieningen en evenementenlocaties.
- Ook verzoeken wij meer aandacht te besteden aan de klimaatcrisis en de gevolgen van de klimaatverandering voor bijvoorbeeld de ondergrond en de wateropgave. De stijging van de gemiddelde temperatuur heeft belangrijke gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers en inklinking door verdroging. Dit vereist dat we overtollig water snel kunnen afvoeren, maar ook voldoende plekken realiseren voor waterberging. Een ander element is circulariteit; graag zien wij dat de transitie naar een circulaire stad (grondstoffen niet onttrekken aan de aarde en zo veel mogelijk hergebruik van materialen) als ambitie wordt opgenomen in het IRP. Een belangrijk element daarbij is de landbouwhervorming naar een natuur inclusieve kringlooplandbouw.

4. Veel kaarten in de concept IRP zijn niet gemakkelijk leesbaar. Wij verzoeken u om duidelijker kaartmateriaal op te nemen.

In de bijlage bij deze brief reageren wij tenslotte op de wijze waarop u onze eerdere moties en amendementen hebt verwerkt in het concept IRP. Op enkele aspecten verzoeken wij u om aanvullende verwerking. Bovendien ontbrak in uw overzichten onze motie ‘voorkom onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebieden’

Voor het vervolgproces onderstreept de gemeenteraad van Utrecht graag dat de gezamenlijk gekozen koers wat ons betreft geen vrijblijvende samenwerking is. Als gemeenteraad van Utrecht onderstrepen wij graag dat de gezamenlijk gekozen koers geen vrijblijvende samenwerking mag zijn. Juist een gezamenlijke en integrale programmering in de volgende fase is van eminent belang om onze ambities te realiseren. Iedere gemeente zal daar tegen eigen inhoudelijke of planningstechnische dilemma’s aanlopen, maar dat zou er niet toe mogen leiden dat individuele gemeenten een andere koers gaan varen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan onze gezamenlijke ambitie rond de schaalsprong OV; indien individuele gemeenten om welke reden dan ook keuzes maken voor bouwen in lage dichtheden met toename van autogebruik, brengt dat de gezamenlijke ambitie in gevaar.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat u bovenstaande opmerkingen zult meenemen in de verdere uitwerking van het IRP tot een definitief document, dat wij graag na de zomer tegemoet zien. Wij wensen u hierbij veel succes.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Bijlage
Beoordeling hoe de moties en amendementen van de gemeenteraad Utrecht zijn verwerkt in het concept IRP

Omschrijving motie en reactie	Zijn Utrechtse moties en amendementen voldoende verwerkt?
BEOORDELINGSKADER	
Onderzoek ontwikkellocatie optimaal (7) Roept het college op: • Bij de RSU voor de mogelijke in- en uitbreidingslocaties, waaronder Rijnenburg, inzichtelijk te maken wat de verstedelijkingsperspectieven zijn, hoe mogelijke ontsluiting plaats kan vinden en op welke wijze ontwikkeling en ontsluiting gefinancierd kan worden; • De noodzakelijkheid en wenselijkheid van een eventuele verstedelijking van de mogelijke in- en uitbreidingslocaties te onderbouwen, tevens afgezet tegen een niet verstedelijkte inrichting, zodat de raad kan besluiten over de wenselijkheid van een ontwikkelopgave op deze locaties en de voorwaarden daarvoor bij de besluitvorming over de RSU 2040. Reactie: Aan de motie is uitvoering gegeven door de gemeente Utrecht. Voor het IRP relevante uitspraken zijn overgenomen en verwerkt in het IRP.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio (8) Verzoekt het college: • In de verdere uitwerking van de REP, in de regio te pleiten voor een bijdrage van (nog te vestigen) bedrijven aan de maatschappelijke uitdagingen o.a. op het gebied werkgelegenheid voor het hele spectrum, stageplaatsen, duurzame energie en groen. Reactie: Bijdragen van bedrijven aan maatschappelijke uitdagingen zijn met name concreet te maken bij gronduitgifte. In het IRP duiden we vooral de ambitie. Inzet bij het nog verder op te bouwen regionaal programma werken is dat toegewerkt wordt naar dat de U16 bedrijvigheid accommodeert die bijdraagt aan regionale werkgelegenheid, duurzaam energieverbruik en slim mobiliteitsbeleid. Aan de bestuurstafel werken is afgesproken dat het uitgiftebeleid aan de hand van deze kwalitatieve criteria vormgegeven wordt. De bijdragen van (nieuwe) bedrijvigheid kan verder worden gestuurd via de vestigingscriteria van bijvoorbeeld te realiseren regionale terreinen.	Afspraak is dat bij nieuwe gronduitgifte gebruik wordt gemaakt van een regionaal uitgifteprotocol, waarin o.a. deze aspecten in worden meegenomen. Dit protocol moet nog worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd. Tevens wordt voorgesteld om bij toekomstbestendige bedrijventerreinen een toevoeging te doen, namelijk: vergroening van bedrijventerreinen en bedrijventerreinen ook geschikt maken voor ommetjes en natuur.
Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan in hand in hand in de regio (9) Verzoek het college: • Met U16 afspraken te maken dat elke gemeente standaard bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) klimaatadaptatie als uitgangspunt te nemen en daarmee het openbare ruimteklimaat adaptief te maken.	

• Deze gemaakt afspraken 1x per twee jaar te laten monitoren. Reactie: Klimaatadaptatie is een van de uitgangspunten bij stedelijke ontwikkeling in het IRP. Dit is onder meer benoemd in perspectief 7 en komt terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen en werken). Daarnaast is het onderdeel van elke gebiedsopgave.	Nog onvoldoende verwerkt. De motie gaat ook over klimaataanpassing bestaand openbaar gebied. IPR gaat vooral over bestaand te transformeren gebied en nieuw te ontwikkelen gebieden. Aan aanpassing bestaande openbaren ruimte middels onderhouds-programma wordt geen aandacht geschonken.
Utrechtse inzet is de RSU2040 (10) Draagt het college op: • De nog vast te stellen RSU 2040, wanneer deze door de Utrechtse gemeenteraad is vastgesteld, leidend te maken in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10. Reactie: Het leidend maken van RSU 2040 in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10 is een gemeentelijke keuze.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat (11) Roept het college op: • In de totstandkoming van het REP nadrukkelijk aandacht te hebben voor de positie van kleine en startende ondernemers, naar aanleiding van de kernindicator “versterking vestigingsklimaat” die in het beoordelingskader staat benoemd. Reactie: Het IRP is vooral een ruimtelijk document en zet in op voldoende aanbod kwantitatief van werklocaties en ook voldoende divers aanbod van werklocaties. Kwantitatief zet het IRP in op voldoende oppervlak, zodat de schaarste niet te hoog oploopt en zo betaalbaarheid van ruimte geborgd is. Kwalitatief zet het IRP in op divers aanbod in de zin van bijvoorbeeld kennisclusters op en rondom het USP met satellieten, het stimuleren van ketens van bedrijven werkzaam in circulaire economie en een divers aanbod van kantoorruimte.	Er is inmiddels gestart met een pilot om voor nieuwe kantorenlocaties tot een meer inclusief aanbod te komen, dus ook huisvesting mogelijk te maken voor ondernemers die niet de hoofdprijs kunnen betalen, zoals starts ups.
Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio (12) Roept het college op: • Bij de totstandkoming als de gemeente Utrecht ervoor te pleiten dat wij ook in onze gemeente diversiteit willen behouden in de woonmilieus voor diverse doelgroepen, waarbij ook gedacht moet worden aan gezinnen, starters, maatschappelijke opvang en doorstromingsmogelijkheden voor ouderen. Reactie: In het IRP wordt op diverse aandacht besteed aan doelgroepen, bijvoorbeeld in de opgave wonen en in perspectief 3: in 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden.	Nu nog onvoldoende verwerkt. Om de diverse doelgroepen te kunnen huisvesten is er inzet nodig op betaalbare woningen (verspreid over de hele regio), woningen die doorstroming op gang brengen maar ook

	aanbod voor de kwetsbare groepen, ook verspreid over de hele regio, zodat de leefbaarheid in bepaalde wijken niet onder druk komt te staan.
Breder kijken naar gevolgen van verdichting (13) Omschrijving: In U10 verband de milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van de binnenstedelijke verdichting in het kader van het REP nader te onderzoeken. Reactie: Het Integraal Ruimtelijk Perspectief werkt vanuit het motto gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. In het aangepaste beoordelingskader zijn hiervoor diverse kaders benoemd. Met dit aangepaste beoordelingskader en de uitgangspuntennotitie als startpunt wordt in de zeven perspectieven en de redeneerlijnen van het IRP ingegaan op diverse milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van (binnenstedelijke) verdichting. Daarbij is kennis en input vanuit diverse gemeentelijke ruimtelijke visies en het MIRT-MRU onderzoeksrapport Utrecht Nabij benut.	Nog onvoldoende breder gekeken naar de gevolgen van de verdichting, uitsluitend naar de randvoorwaarden voor verdichting en niet voldoende naar de gevolgen (hoe een en ander uitpakt). Bijvoorbeeld milieu (geluid, lucht, hinder, bodem) maar ook een eventueel prijsverhogend effect op huur en grondprijzen als gevolg van verdichting waardoor er meer aandacht moet zijn voor verdringen van met name de maakindustrie en startende ondernemers.
Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk voor iedereen (14) Spreekt uit dat: • De vervolgdocumenten op de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader in voor iedereen begrijpelijke taal dienen te worden opgesteld; • Er bij de totstandkoming van die vervolgdocumenten diverse momenten moeten worden ingelast waarop inwoners van de stad en de regio invloed kunnen uitoefenen op het eindproduct. Draagt het college op: • Zich hiervoor maximaal in te zetten. Reactie: In het IRP is extra aandacht besteed aan taal. Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.	Het IRP is nog onvoldoende voor iedereen in begrijpelijke taal opgesteld. De gemeente Utrecht hecht grote waarde aan participatie en trekt graag samen op met de REP organisatie in de volgende fase van programmeren, waarbij participatie wordt georganiseerd.
Naar 130% plancapaciteit in U16 (15) Roept het college op: • In de samenwerking met de U16 gemeenten aan te sturen op 130% plancapaciteit ten opzichte van de woningbehoefte in 2040; • Naar de RSU aan te geven wat de effecten zullen zijn. Reactie:	

Er is invulling gegeven aan de motie, echter niet op de genoemde periode tot 2040 maar tot 2030. In het BO MIRT 2020 is de afspraak gemaakt om voor de periode tot 2030 te sturen op 30% extra plancapaciteit. In het IRP is het volgende opgenomen: daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouwaantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
CONTOUR	
Werken binnen de grenzen van de aarde (7) Verzoekt het college: • Zich in te zetten om de Contour REP te laten wijzigen zodat aan de uitgangspunten voor de pijler werken wordt toegevoegd: Circulariteit: de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio blijven binnen de grenzen van de aarde (boven het sociale minimum, onder het ecologisch plafond) Reactie: De uitgangspunten over de te accommoderen vraag van de verschillende functies (dus ook 'Werken') zijn bestuurlijk vastgesteld. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is het resultaat van de zoektocht hoe de verschillende opgaven het beste kunnen worden geaccommodeerd. Voor het thema Werken zijn daarbij de volgende vragen geformuleerd: Hoe maken we de slag naar een circulaire economie in 2050? Hoe zorgen we voor voldoende werkgelegenheid voor iedereen? Hoe behouden en versterken we ons economisch regionaal profiel? De gedachtenvorming over de sociale en ecologische grenzen waarbinnen een duurzame economische ontwikkeling en welvaart voor iedereen op termijn houdbaar is staan, onder meer door de klimaatverandering en sociale vragen van deze tijd in hernieuwde belangstelling. Zo gaan bijvoorbeeld ook de in VN-verband afgesproken Sustainable Development Goals (SDGs) over deze thema's. Deze SDGs komen voor een groot deel terug in het beoordelingskader (zie Aangepast beoordelingskader Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020). Niet alle SDG's komen in het beoordelingskader terug: onderwijs, gelijke rechten etc. vallen buiten de fysiek ruimtelijke invloedssfeer van het IRP. Een complexiteit bij de in de motie genoemde grenzen is dat deze (nog) niet exact zijn vast te stellen. Er wordt daarom gestreefd naar het zo veel mogelijk beperken van ecologische impacts en het bevorderen van inclusiviteit. Het bevorderen van circulariteit in de economie is daarom ook een van de subdoelen in het beoordelingskader. In (sub)beoordelingscriteria wordt verder gekeken naar indicatoren die ingaan op sociale aspecten en aspecten van een duurzame en gezonde leefomgeving. Zo wordt er ingegaan op emissies, veiligheid, klimaatadaptatie, energietransitie, aantal banen en de ruimte-intensiteit daarvan, gezonde en veilige arbeidsomstandigheden, de complementariteit van werklocaties (om circulariteit te bevorderen), innovatie in de economie, maar ook naar natuur en biodiversiteit.	De motie is verwerkt.
Utrecht – Klimaatcrisis en biodiversiteit zijn ook urgent (14) Verzoekt het college: • In overleg te gaan met de U16 partners met als inzet de Contour REP te laten wijzigen en niet alleen urgenties te benoemen op bijvoorbeeld de woningmarkt en mobiliteitsopgave, maar ook ten aanzien van de klimaatcrisis of biodiversiteitscrisis. Bijvoorbeeld door deze punten toe te voegen op pagina 18, paragraaf 1.7 in de tweede kolom bij het eerste puntje. Reactie: Het wijzigen van de Contour REP is niet mogelijk. De strekking van deze motie is meegenomen bij het IRP. Zo is klimaatadaptatie benoemd in perspectief 7: in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio, en komt het onderwerp ook terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen, werken). Daarnaast is klimaatadaptatie onderdeel van de verschillende gebiedsopgaven in hoofdstuk 3.	Onvoldoende verwerkt. Heeft relatie motie beoordelingskader die nog onvoldoende is. De motie gaat ook over klimaataanpassing bestaand openbaar gebied. IPR gaat vooral over bestaand te transformeren gebied en

Biodiversiteit heeft de aandacht in het IRP en wordt benoemd in opgave 1: landschap, water en groen en redeneerlijn 1: de Utrechtse trots als basis. Natuur-inclusief bouwen beoogt een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.	nieuw te ontwikkelen gebieden. Aan aanpassing bestaande openbaren ruimte middels onderhoudsprogramma wordt geen aandacht geschonken.
Utrecht – van Stadsakkoord naar Regionaal Akkoord Wonen (RAW) (25) Draagt het college op: • In gesprek te gaan met Provincie, buurgemeenten, ontwikkelaars, corporaties en andere marktpartijen in de regio (U16) met het doel om te komen tot een Regionaal Akkoord Wonen (RAW); • De raad tussentijds over de voortgang te informeren; • Voor het afsluiten van het Regionaal Akkoord Wonen (RAW) gebruik te maken van de kennis en ervaring die zijn opgedaan bij het “stads akkoord wonen”; • Hiervoor het Stedelijk Actieplan Studentenhuisvesting, Actieplan Middenhuur en prestatieafspraken met corporaties te gebruiken als bouwsteen en als voorbeeld. Reactie: De gesprekken hierover worden in de regio gevoerd. Verdere uitwerking daarvan vindt plaats in fase 4 en in het regionaal programmeren.	Gesprekken zijn gaande en verdere uitwerking wordt in fase 4 opgenomen.

Beantwoording moties en amendementen (contour)

1. Bunnik – participatie in de regionale samenwerking aan de REP

Omschrijving:
Roept het college op om:
- Zo snel mogelijk een start te maken met participatie;
- Daarbij niet alleen te denken aan informeren maar ook hogere vormen van participatie zoals meedenken;
- Dat zowel op het lokale niveau als het subregionale als het regionale niveau te organiseren;
- Om dit op een niet vrijblijvende manier te borgen in het plan van aanpak fase 3.

Reactie:
Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

---

2. De Bilt – inwonersparticipatie en communicatie Ruimtelijk Economisch Programma U10 (REP)

Omschrijving:
Vraagt het college:
- Om de U10 te vragen in fase 3 inwoners te betrekken in de U10-communicatie (b.v. via gemeentenieuws, digitale communicatie) en in regionale participatieve sessies (in welke vorm dan ook digitaal/fysiek)

Reactie:
Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

---

3. De Bilt – Raad blijft aan zet, ook bij U10 samenwerking

Omschrijving:
Draagt het college op om:
- Binnen U10 verband aan te dringen op minimaal een actuele en transparante U10 website en nieuwsbrief met onder andere vooraf de te bespreken onderwerpen aan de U10 bestuurstafels;
- Binnen U10 verband erop aan te dringen om de gemeenteraden eens per kwartaal op de hoogte te houden van de ontwikkelingen binnen de U10 samenwerking;
- Binnen U10 verband aan te dringen op:
    - Minimaal een gelijke informatiepositie voor alle gemeenteraden
    - Een transparant en democratisch besluitvormingsproces voor gemeenteraden van de deelnemende gemeenten bij voorstellen vanuit de U10.

Reactie:
Zowel de raden als de colleges dragen, gezien het fundamentele karakter van de onderwerpen van de U10-samenwerking, geen van hun bevoegdheden over aan een regionaal gremium zoals de U10. In elke gemeente is het aan het college om te borgen dat de gevraagde besluiten passen binnen de door de raad vastgestelde of opnieuw vast te stellen kaders. Daarover dient in een voorstel duidelijkheid te bestaan. Ook bieden voorstellen inzicht in eventuele spanning tussen lokale en regionale belangen. Dit betekent dus ook

dat een regionaal voorstel – volgens de U10 governance - altijd wordt voorzien van een lokale toelichting. College en/of raad wegen deze eventuele belangenverschillen. We hechten aan onze filosofie dat de U10 een netwerk is van colleges met de raden als besluitvormend orgaan. In die rol krijgen de U10 raden besluiten voorgelegd door hun eigen college. Soms aan het begin van een proces (kaderstellend) en soms aan het eind. In deze rol worden raden geïnformeerd door hun eigen college en vindt besluitvorming plaats volgens de eigen procedures. Desgewenst kan een vertegenwoordiging van de U10 worden uitgenodigd ter ondersteuning.

Vanuit het REP worden de raden met raadsinformatiebijeenkomsten geïnformeerd over de ontwikkelingen. In april/mei zal tevens een Tour langs de raden worden georganiseerd om de raden te informeren over het concept IRP. Verder worden via de bestaande kanalen zoals de website, twitter-account en digitale nieuwsbrief raadsleden geïnformeerd over het U10 netwerk. In hoeverre bijeenkomsten en de website worden bezocht is uiteraard aan ieder raadslid zelf.

---

4. De Ronde Venen – Behoud vitale kernen na vaststellen van de REP

Omschrijving:
Roept het college op om:
Het belang van iedere gemeente in de U16 afzonderlijk te waarborgen in het proces, zodat er voor elke gemeente ruimte is en blijft om eigen doelstellingen te realiseren omtrent wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Reactie:
Zowel de raden als de colleges dragen, gezien het fundamentele karakter van de onderwerpen van de U10-samenwerking, geen van hun bevoegdheden over aan een regionaal gremium zoals de U10. In elke gemeente is het aan het college om te borgen dat de gevraagde besluiten passen binnen de door de raad vastgestelde of opnieuw vast te stellen kaders. Daarover dient in een voorstel duidelijkheid te bestaan. Ook bieden voorstellen inzicht in eventuele spanning tussen lokale en regionale belangen. Dit betekent dus ook dat een regionaal voorstel – volgens de U10 governance - altijd wordt voorzien van een lokale toelichting. College en/of raad wegen deze eventuele belangenverschillen. We hechten aan onze filosofie dat de U10 een netwerk is van colleges met de raden als besluitvormend orgaan. In die rol krijgen de U10 raden besluiten voorgelegd door hun eigen college. Soms aan het begin van een proces (kaderstellend) en soms aan het eind. In deze rol worden raden geïnformeerd door hun eigen college en vindt besluitvorming plaats volgens de eigen procedures. Desgewenst kan een vertegenwoordiging van de U10 worden uitgenodigd ter ondersteuning.

De gemeenteraden worden in het najaar van 2021 gevraagd met deze visie toe te stemmen (consent). Met deze toestemming ontstaat er lokaal commitment op de integrale regionale opgave. Het IRP kan hiermee doorwerken in de gemeentelijke omgevingsvisies en lokale beleidsstukken die de komende jaren worden opgesteld. Hiermee is het IRP een belangrijke schakel richting de uitvoering. En kunnen we als regio slagvaardig aan de slag in verschillende allianties.

---

5. Stichtse Vecht – Raad blijft aan zet, ook bij U10 samenwerking

Omschrijving:
Draagt het college op om:
- Binnen U10 verband aan te dringen op minimaal een actuele en transparante U10 website en nieuwsbrief met onder andere vooraf de te bespreken onderwerpen aan de U10 bestuurstafels;
- Binnen U10 verband erop aan te dringen om de gemeenteraden eens per kwartaal op de hoogte te houden van de ontwikkelingen binnen de U10 samenwerking;

Reactie:
Zowel de raden als de colleges dragen, gezien het fundamentele karakter van de onderwerpen van de U10-samenwerking, geen van hun bevoegdheden over aan een regionaal gremium zoals de U10. In elke gemeente is het aan het college om te borgen dat de gevraagde besluiten passen binnen de door de raad vastgestelde of opnieuw vast te stellen kaders. Daarover dient in een voorstel duidelijkheid te bestaan. Ook

bieden voorstellen inzicht in eventuele spanning tussen lokale en regionale belangen. Dit betekent dus ook dat een regionaal voorstel – volgens de U10 governance - altijd wordt voorzien van een lokale toelichting. College en/of raad wegen deze eventuele belangenverschillen. We hechten aan onze filosofie dat de U10 een netwerk is van colleges met de raden als besluitvormend orgaan. In die rol krijgen de U10 raden besluiten voorgelegd door hun eigen college. Soms aan het begin van een proces (kaderstellend) en soms aan het eind. In deze rol worden raden geïnformeerd door hun eigen college en vindt besluitvorming plaats volgens de eigen procedures. Desgewenst kan een vertegenwoordiging van de U10 worden uitgenodigd ter ondersteuning.

Vanuit het REP worden de raden met raadsinformatiebijeenkomsten geïnformeerd over de ontwikkelingen. In april/mei zal tevens een Tour langs de raden worden georganiseerd om de raden te informeren over het concept IRP. Verder worden via de bestaande kanalen zoals de website, twitter-account en digitale nieuwsbrief raadsleden geïnformeerd over het U10 netwerk. In hoeverre bijeenkomsten en de website worden bezocht is uiteraard aan ieder raadslid zelf.

---

6. Stichtse Vecht – Cumulatie van geluid

Omschrijving:
Draagt het college op om:

- Ervoor zorg te dragen dat in het beoordelingskader een passage wordt opgenomen dat een toetsing plaats moet vinden ter voorkoming van een cumulatie van geluidseffecten waardoor mensen excessief overlast zouden kunnen ervaren en dat over de afweging ook gerapporteerd wordt;
- De aanpassing tevens te betrekken bij de omgevingsvisie.

Reactie:

1) In het beoordelingskader is geluid een van de kernindicatoren. Bij de beoordeling daarvan wordt op meerder manieren naar mogelijke geluidsoverlast gekeken. Zo gaat het om: ruimtelijke ontwikkeling op locaties waar verschillende niveaus van geluidbelasting bestaan, effecten van nieuwe infrastructuur op bestaande en nieuwe woningen en de extra geluidsbelasting van nieuw verkeer als gevolg van nieuwe plekken waar wordt gewoond of gewerkt. Door ook de combinaties van deze effecten mee te wegen zit cumulatie van geluidsoverlast wel in het beoordelingskader. Er is dus geen aanleiding het beoordelingskader aan te passen. Overigens worden in dit stadium geen gedetailleerde geluidsberekeningen gemaakt maar vindt een kwalitatieve beoordeling plaats.
2) Het Integraal Ruimtelijk Perspectief heeft niet de status van Omgevingsvisie. Bij een verdere uitwerking van de plannen zullen de geluidseffecten door gemeenten worden getoetst aan de wettelijke kaders. Eventueel kan dat leiden tot compenserende en mitigerende maatregelen.

---

7. Utrecht – Werken binnen de grenzen van de aarde

Omschrijving:
Verzoekt het college:

- Zich in te zetten om de Contour REP te laten wijzigen zodat aan de uitgangspunten voor de pijler werken wordt toegevoegd:
  Circulariteit: de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio blijven binnen de grenzen van de aarde (boven het sociale minimum, onder het ecologisch plafond)

Reactie:
De uitgangspunten over de te accommoderen vraag van de verschillende functies (dus ook 'Werken') zijn bestuurlijk vastgesteld. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is het resultaat van de zoektocht hoe de verschillende opgaven het beste kunnen worden geaccommodeerd. Voor het thema Werken zijn daarbij de volgende vragen geformuleerd: Hoe maken we de slag naar een circulaire economie in 2050? Hoe zorgen we voor voldoende werkgelegenheid voor iedereen? Hoe behouden en versterken we ons economisch regionaal profiel?

De gedachtenvorming over de sociale en ecologische grenzen waarbinnen een duurzame economische ontwikkeling en welvaart voor iedereen op termijn houdbaar is staan, onder meer door de klimaatverandering en sociale vragen van deze tijd in hernieuwde belangstelling. Zo gaan bijvoorbeeld ook de in VN-verband afgesproken Sustainable Development Goals (SDGs) over deze thema's. Deze SDGs komen voor een groot deel terug in het beoordelingskader (zie Aangepast beoordelingskader Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020). Niet alle SDG's komen in het beoordelingskader terug: onderwijs, gelijke rechten etc. vallen buiten de fysiek ruimtelijke invloedssfeer van het IRP.

Een complexiteit bij de in de motie genoemde grenzen is dat deze (nog) niet exact zijn vast te stellen. Er wordt daarom gestreefd naar het zo veel mogelijk beperken van ecologische impacts en het bevorderen van inclusiviteit. Het bevorderen van circulariteit in de economie is daarom ook een van de subdoelen in het beoordelingskader. In (sub)beoordelingscriteria wordt verder gekeken naar indicatoren die ingaan op sociale aspecten en aspecten van een duurzame en gezonde leefomgeving. Zo wordt er ingegaan op emissies, veiligheid, klimaatadaptatie, energietransitie, aantal banen en de ruimteintensiteit daarvan, gezonde en veilige arbeidsomstandigheden, de complementariteit van werklocaties (om circulariteit te bevorderen), innovatie in de economie, maar ook naar natuur en biodiversiteit.

---

8. Utrechtse Heuvelrug – De impact van alles[1]

Omschrijving:
Besluit:

- Een passage toe te voegen aan de zienswijze onder punt 5, als een punt 6 of bij de slotalinea (keuze College): 'Een onderzoeksvraag te wensen gericht op alle bovenlokale ruimtelijke consequenties van de verstedelijkingskeuze. Daarmee wordt de manier waarop de keuze bovenlokaal doorwerkt, evenals de beperkingen van deze keuze voor onze leefomgeving, inzichtelijk, bespreekbaar en onderdeel van de afweging." En verzoekt daarnaast het resultaat/antwoord op deze vraag mee te nemen in het beoordelingskader'.

Reactie:
In het Integraal Ruimtelijk Perspectief wordt integraal naar de opgaven en de oplossingsrichtingen gekeken. Daarbij zijn de uitgangspunten over de te accommoderen vraag van de verschillende functies bestuurlijk vastgesteld. De effecten van het accommoderen van die vraag worden zowel lokaal, bovenlokaal als regionaal beschouwd. In het IRP is er een indeling in vijf deelgebieden waarin de verdeling van effecten duidelijk wordt.

In het beoordelingskader wordt ook integraal gekeken naar de effecten van de verschillende ruimtelijke keuzes die worden gemaakt waarbij in beeld wordt gebracht welke consequenties keuzes hebben voor verschillende functies. Ook het ruimtebeslag van (agrarische) functies komt aan bod.

---

9. Bunnik – Natuur-inclusief bouwen/op de natuur gebaseerde oplossingen (Nbs) in het REP

Omschrijving:
Roept het college op om:

- De term Natuur-inclusief/Nbs bouwen in te brengen in het vervolgproces van het REP en hiermee het thema Natuur en Landschap te versterken.
- We zien graag dat in de uitwerking van de beoordelingskader de economische meerwaarde van natuur-inclusief bouwen/Nbs (in al zijn aspecten) zo goed mogelijk wordt meegenomen.
- De indicatoren en doelstellingen waarmee natuur-inclusief bouwen/Nbs is verweven (zoals een gezonde levensstijl en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit) in de verschillende hoofd- en subdoelen zo goed mogelijk onder de aandacht brengen.

Reactie:
Natuur-inclusief bouwen is benoemd in perspectief 1: *in 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving* en redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis.*

---

[1] Met de beantwoording van deze motie beogen wij tevens te voorzien in de beantwoording van de zienswijzen.

10. Houten – Groene schaalsprong

Omschrijving:
Roept het college op:

- Aan te dringen op een groene schaalsprong met concrete doelen in het Ruimtelijk-Economisch Programma, waarin behoud en versterking van natuur ter hand wordt genomen in combinatie met de andere doelstellingen in het REP.
- De raad op de gebruikelijke wijze te informeren over de uitkomsten van het overleg hierover.

Reactie:
Groen- en landschapsopgaven zijn in het IRP randvoorwaardelijk gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave. De groen- en landschapsopgaven zijn gekwantificeerd in het pijlerrapport. Dit staat in perspectief 1: *in 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving* benoemd en is de titel van redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis*. In redeneerlijn 1 wordt daar nader op ingegaan en is de randvoorwaardelijkheid gespecificeerd. Ook bij de inleiding van redeneerlijn 4: *nieuwe metropoolpoorten maken van Utrecht het polycentrische hart van de regio* en redeneerlijn 6: *nieuwe uitleglocaties (beperkt) nodig,* is dit benoemd. Bij de thematische verdieping landschap wordt dit uitgelegd in relatie tot meekoppelkansen. Tot slot wordt in het ontwikkelpad 4.1 deze randvoorwaardelijkheid herhaald.

---

11. Houten – Het behouden en versterken van de agrarische sector

Omschrijving:
Het college op te roepen om zich in U16 verband sterk te maken om in de Contour en het Integraal Ruimtelijk Perspectief meer aandacht te besteden aan ‘het behouden en versterken van de agrarische sector’ en subkernindicatoren zoals:

- Aantal innovaties in de agrarische sector;
- Kansen en mogelijkheden voor nieuwe verdienmodellen voor agrariërs als compensatie voor extensivering;
- Invulling van agrarische bestemmingen voor combinaties met zorg-, woon-, en recreatiefuncties, energie en kleinschalige bedrijvigheid;
- Voldoende (ondernemings-)ruimte voor vitale landbouw, en
- Steun en positieve campagne van de omgeving en de agrarische sector.

Reactie:
Het belang van de agrarische sector is een aandachtspunt en is onderdeel van de landelijke discussie over de transitie naar circulaire en bio diverse landbouw in evenwicht met het landschap en een eerlijk verdienmodel voor de agrariër. Deze aspecten staan ook beschreven in de pijlerrapporten omtrent landschap. De inhoud van de pijlerrapporten is besproken aan de bestuurstafel Groen & Landschap en de opmerkingen daarvan zijn meegenomen in het IRP. De discussie wordt niet enkel in het IRP opgelost, maar wordt ook op provinciaal niveau gevoerd (o.a. in de gebiedscommissie Utrecht-West). De agrarische sector komt in het IRP aan bod in opgave 1: landschap, water en groen, in perspectief 1: in 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving, in perspectief 7: in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio en in redeneerlijn 1: de Utrechtse trots als basis. Daarnaast is het onderdeel van de thematische verdiepingen voor landschap, water en groen, in de algemene gebiedsopgaven: *stimuleren van transitie van reguliere landbouw naar economisch-rendabele kringlooplandbouw* en de specifieke gebiedsopgave 7: *agrarische groenblauw netwerk.* In dat hoofdstuk staat bij uitvoeringsvraagstukken ‘perspectief agrarische sector’ nadrukkelijk genoemd voor nadere uitwerking.

---

12. Lopik – Het belang van de vijfde pijler

Omschrijving:
De raad heeft zich unaniem uitgesproken om extra nadruk te leggen op de vijfde pijler. Dit is als opmerking toegevoegd aan het raadsbesluit.

Reactie:

Redeneerlijn 1 geeft invulling aan deze motie: Utrechtse Trots als basis (waarbij Utrechtse Trots staat voor de hoge intrinsieke kwaliteit van het landschap). Bovendien is nu gesteld dat de landschappelijke opgaven randvoorwaardelijk zijn voor de stedelijke ontwikkeling.

---

13. Oudewater – Belang van het Groene Hart

Omschrijving:
Spreekt uit als zijn mening:

- Dat het Nationaal Landschap "het Groene Hart" een erkenning verdient als dragend element in de ruimtelijke contour;
- Dat het Groene Hart ook op de kaartbeelden opgenomen moet worden en als onderdeel van het "natte Westen" wordt ingebouwd.
- Dat de reeds aanwezige grote kwaliteiten van het Groene Hart als zodanig benut moeten worden en niet slechts ingepast moeten worden in de ontwikkelingen vanuit het stedelijk gebied (landschappen **voor** de toekomst in plaats van landschappen **van** de toekomst);
- Dat samen met de landbouw, als belangrijke beheerder van het cultuurlandschap, ontwikkelingen en kansen voor die sector worden gezocht, in het belang van duurzame (regionale) voedselproductie, mede ter behoud van het karakteristieke landschap.

Reactie:
In redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis*, is opgenomen dat wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied Het Groene Hart en de daarbij horende overleggen en afspraken voor Het Groene Hart. Daarnaast wordt het Groene Hart genoemd als onderdeel van de landschappelijke gebiedsopgave in paragraaf 2.3 en in de deelgebiedsopgaven in hoofdstuk 3.

---

14. Utrecht – Klimaatcrisis en biodiversiteit zijn ook urgent

Omschrijving:
Verzoekt het college:

- In overleg te gaan met de U16 partners met als inzet de Contour REP te laten wijzigen en niet alleen urgenties te benoemen op bijvoorbeeld de woningmarkt en mobiliteitsopgave, maar ook ten aanzien van de klimaatcrisis of biodiversiteitscrisis. Bijvoorbeeld door deze punten toe te voegen op pagina 18, paragraaf 1.7 in de tweede kolom bij het eerste puntje.

Reactie:
Het wijzigen van de Contour REP is niet mogelijk. De strekking van deze motie is meegenomen bij het IRP. Zo is klimaatadaptatie benoemd in perspectief 7: *in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio*, en komt het onderwerp ook terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen, werken). Daarnaast is klimaatadaptatie onderdeel van de verschillende gebiedsopgaven in hoofdstuk 3.

Biodiversiteit heeft de aandacht in het IRP en wordt benoemd in opgave 1: *landschap, water en groen* en redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis*. Natuur-inclusief bouwen beoogt een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.

---

15. Utrechtse Heuvelrug – Niet-toegankelijke natuur en stiltegebieden[2]

Omschrijving:
Besluit toe te voegen aan het voorgestelde besluit, "met dien verstande dat, bij…

Aandachtspunt 5: groen en landschap:

[2] Met de beantwoording van deze motie beogen wij tevens te voorzien in de beantwoording van de zienswijzen.

“Wat ons betreft…teveel nadruk op recreatief groen…en er is te weinig aandacht voor het versterken van de intrinsieke waarden van natuur en de landschappen in de buitengebieden.”

De zin: “Bij een verdere uitwerking zou dit expliciete aan de orde moeten komen”

Aangevuld wordt met:
“, waarbij juist ook aandacht is voor niet toegankelijke natuur en stiltegebieden.”

Reactie:
In opgave 1 is het behouden en verbeteren van de ‘Utrechtse Trots’, waaronder natuurwaarden, helder benoemd. In redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis* is het versterken van de intrinsieke kwaliteit van natuur en landschap daarnaast benoemd als een van de keuzes. Verdere uitwerking daarvan volgt in fase 4.

---

16. Utrechtse Heuvelrug – Wateropvang en natuur[3]

Omschrijving:
Toe te voegen aan het voorgestelde besluit, “met dien verstande dat,….

1. Bij het aandachtspunt 5 (groen en landschap) wordt gevraagd om bij de uitwerking van de U10 produkten en het Perspectief ook aandacht te geven aan het ontwikkelen/versterken van nieuwe (natte) natuur voor het vasthouden en opvangen van water en dit te koppelen aan de doelstellingen voor klimaatadaptatie van de regio.
2. De uitkomsten hiervan te bespreken aan de bestuurstafel Natuur en Landschap en op te nemen en te verwerken in het Integraal Ruimtelijk Perspectief U16.

Reactie:
De input vanuit de bestuurstafel Groen en Landschap is meegenomen en verwerkt in het IRP. Het ontwikkelen en versterken van nieuwe (natte) natuur voor het vasthouden en opvangen van water en de koppeling met klimaatadaptatie is opgenomen in opgave 1: *landschap, groen en water* en staat daarnaast benoemd in perspectief 1: *in 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving* en in perspectief 7: *in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio*. De combinatie van natuur-en wateropgaven is benoemd in redeneerlijn 1: *de Utrechtse trots als basis*. In de redeneerlijn 3: *een gezonde regio begint met vitale kernen* wordt deze opgave bijvoorbeeld specifiek gekoppeld aan stedelijke ontwikkelingen. In de thematische verdieping 2.3 (landschap – gebiedsopgave) en in hoofdstuk 3 omtrent de deelgebieden is eveneens aandacht voor dit onderwerp.

Klimaatadaptatie is benoemd in perspectief 7: *in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio* en komt het onderwerp ook terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen, werken). Daarnaast is klimaatadaptatie onderdeel van de verschillende gebiedsopgaven in hoofdstuk 3.

---

17. Wijk bij Duurstede – Gebied rond Gravenbol

Omschrijving:
Spreekt uit:
Dat Wijk bij Duurstede zich nadrukkelijk vanuit de Kromme Rijn Delta inzet voor ontwikkeling van de Groen en Blauwe Recreatiezone in het gebied rond de Gravenbol, dat van groot belang is voor de regio in zijn algemeenheid en Wijk bij Duurstede in het bijzonder.

Reactie:
De ontwikkeling van Gravenbol en de verplaatsing van het recreatiegebied richting de stad waardoor op de huidige locatie meer ruimte is voor natuurontwikkeling in de Lunenburgerwaard is opgenomen in deelgebiedbeschrijving 3.1. Kromme Rijn Vallei.

---

[3] Met de beantwoording van deze motie beogen wij tevens te voorzien in de beantwoording van de zienswijzen.

18. Woerden – Vastleggen huidige toestand landschappelijke kwaliteit

Omschrijving:
Verzoekt het college:

1. Bij de U16 gemeenten er op aan te dringen de huidige toestand van de landschappelijke kwaliteit met meetbare gegevens te onderbouwen.

Reactie:
In het 1e pijlerrapport van BVR (*Ontwikkelbeeld Groen en Landschap*) zijn de kernkwaliteiten en structuurdragers in grotere eenheden en in grote lijnen benoemd. De kaarten en beelden uit het eerste pijlerrapport hebben de basis gevormd voor de ontwikkelingskaarten uit het derde rapport en vervolgens ook het IRP. In de contour is een beschrijving gegeven van de Utrechtse Trots en de kwaliteiten zoals ze aanwezig zijn in de regio. In het IRP is bekeken welke ontwikkelingen en toevoegingen op het gebied van groen en landschap wenselijk zijn. De inbreng vanuit de bestuurstafel groen en landschap is daarin leidend geweest.

---

19. Bunnik – Mobiliteit

Omschrijving:
Roept het college op:

In U16 verband zich sterk te maken om een paragraaf voor de mobiliteit toe te voegen aan de Contour, of althans de REP. Dit inclusief het daarbij behorende kaartmateriaal en daarbij eveneens een pleidooi te houden voor de voor Bunnik (en buurgemeenten) belangrijke volledige aansluiting op de A12 bij de Limesbaan, niet in de laatste plaats i.v.m. de omlegging van de N229.

Reactie:
De genoemde infrastructurele mogelijkheden en opties in relatie tot verstedelijkingslocaties zijn weergegeven in de teksten voor mobiliteit in het ontwerp IRP. De opties voor de volledige aansluiting Limesbaan en omlegging N229 zijn daarin opgenomen.

---

20. De Ronde Venen – Verbreding verstedelijkingsprincipes

Omschrijving:
Verzoekt het college:
In het verdere proces van de REP zich in te zetten voor verbreding van de verstedelijkingsprincipes met als doel het niet alleen mogelijk maken van woningbouw rond OV-knooppunten, maar ook langs hoogwaardige OV-lijnen.

Reactie:
In zowel de thematische teksten over verstedelijking rond knooppunten, vitale kernen en in de teksten over deelgebieden is de verbreding van verstedelijkingsprincipes overgenomen.

---

21. Houten – Mobiliteit

Omschrijving:
Ondergetekenden stellen de volgende motie voor:

- Het college op te roepen om zich in U16 verband sterk te maken om een paragraaf voor de auto(mobiliteit) toe te voegen aan de Contour. Dit inclusief het daarbij behorende kaartmateriaal en daarbij tevens een pleidooi te houden voor de voor Houten belangrijke aansluiting op de A12.

Reactie:
De genoemde infrastructurele mogelijkheden en opties in relatie tot verstedelijkingslocaties zijn weergegeven in de teksten voor mobiliteit in het ontwerp IRP. De opties voor de volledige aansluiting Limesbaan en omlegging N229 zijn daarin opgenomen.

22. Stichtse Vecht – Aanscherpen denkrichtingen knooppunt Loenersloot

Omschrijving:
Verzoekt het college om:

1. In de verdere uitwerking van de contour REP (onderzoeksagenda) te pleiten voor verschillende denklijnen/scenario's voor het eventuele nieuwe knooppunt bij Loenersloot/N201, zodat de raad van Stichtse Vecht en inwoners in het participatieproces beter geïnformeerd zijn over de wenselijkheid van een ontwikkelopgave op deze locatie.

Reactie:
Knooppunt Loenersloot is afgevallen als optie voor verstedelijking en/of OV-knooppunt in het ontwerp IRP.

---

23. De Ronde Venen – Overleg met Rijk en Provincie over woningbouw in de Ronde Venen

Omschrijving:
Roept het college op:

- De Minister van BZK te melden dat wij met onze gemeente willen voldoen aan de door haar geschetste behoefte voor woningbouw en de beschikbare locaties hebben om 4.800 woningen te bouwen tot 2040.
- En met haar, gezamenlijk met provincie Utrecht in overleg te treden om te zien hoe er snel samengewerkt kan worden om deze woningbouw in de gemeente Ronde Venen mogelijk te maken.

Reactie:
Geen actie voor het IRP.

---

24. Nieuwegein – Regionaal gelijkere verdeling

Omschrijving:
Verzoek het college:

- Aan de verschillende bestuurstafels U10/U16 te bespreken op welke wijze regionaal beleid kan worden ontwikkeld waardoor er een gelijkere in- en uitstroom van hoge en lage inkomens kan worden gerealiseerd in gemeenten, met als doel dat de toevoeging in de diverse segmenten goed over de gemeenten wordt verdeeld.

Verzoekt de griffier:

- De brief alsmede de concept motie toe te zenden aan de U10/U16 gemeenten.
- In de U16 voor te stellen om de gemeenteraden over dit thema, op een gepast moment, met elkaar in gesprek te laten gaan.

Reactie:
Het gesprek is gestart met een raadsbijeenkomst over dit onderwerp georganiseerd door de raad van Nieuwegein. In het IRP is vooral de noodzaak om de regio betaalbaar te houden voor iedereen en de vraag naar woonmilieus opgenomen. Daarnaast is een kwalitatieve analyse opgenomen in het IRP. Verdere uitwerking daarvan volgt in fase 4 en in het regionaal programmeren.

---

25. Utrecht – van Stadsakkoord naar Regionaal Akkoord Wonen (RAW)

Omschrijving:
Draagt het college op:

- In gesprek te gaan met Provincie, buurgemeenten, ontwikkelaars, corporaties en andere marktpartijen in de regio (U16) met het doel om te komen tot een Regionaal Akkoord Wonen (RAW);

- De raad tussentijds over de voortgang te informeren;
- Voor het afsluiten van het Regionaal Akkoord Wonen (RAW) gebruik te maken van de kennis en ervaring die zijn opgedaan bij het “stads akkoord wonen”;
- Hiervoor het Stedelijk Actieplan Studentenhuisvesting, Actieplan Middenhuur en prestatieafspraken met corporaties te gebruiken als bouwsteen en als voorbeeld.

Reactie:
De gesprekken hierover worden in de regio gevoerd. Verdere uitwerking daarvan vindt plaats in fase 4 en in het regionaal programmeren.

---

26. Utrechtse Heuvelrug – Regionale woningverdeling[4]

Omschrijving:
Besluit:
Om het raadsbesluit 2020-228, titel: “U10/U16 Contour Ruimtelijk Economisch Programma en aangescherpt beoordelingskader” te wijzigen door

- Het bestaande beslispunt te schrappen;
- Een beslispunt 1 toe te voegen, dat luidt:
  In de voorgestelde brief: “Zienswijze college Utrechtse Heuvelrug op U10 Contour Ruimtelijk Economisch Perspectief” aan paragraaf 2. Wonen, toe te voegen:
  > Ook op regionaal niveau vragen wij bijzondere aandacht voor de woonruimteverdeling t.b.v. de lagere inkomensgroepen. Het z.g. ‘sociale huurwoningsegment’. Bij gebrek aan deze woningen, en door het ontbreken van geschikte voldoende huur-middenwoningen, vindt in verschillende gemeenten (en plaatsen) geen goede doorstroming van woningen plaats. Hierdoor vindt onder anderen het zogenaamde “scheef wonen” plaats. Met als uiteindelijk gevolg bijzonder lange wachttijden van soms 8 tot 10 jaar voor mensen in met name lagere inkomensgroepen. Hiervoor, samen met de woningcorporaties, een oplossing zien te vinden is ons inziens zeker een noodzakelijk, regionaal aandachtspunt.
- Een beslispunt 2 toe te voegen, dat luidt:
  In te stemmen met de aldus gewijzigde brief van het college (zienswijze) aan de bestuurlijke opdrachtgevers REP U10 in reactie op de voorliggende Contour en het geactualiseerde beoordelingskader.

Reactie:
In het IRP is de noodzaak om de regio betaalbaar te houden voor iedereen en de vraag naar woonmilieus opgenomen. Daarnaast is een kwalitatieve analyse opgenomen in het IRP. Verdere uitwerking daarvan volgt in fase 4 en in het regionaal programmeren.

[4] Met de beantwoording van deze motie beogen wij tevens te voorzien in de beantwoording van de zienswijzen.

Beantwoording moties IRP (beoordelingskader)

Beantwoording van de moties waar in het document *inhoudelijk overzicht moties en amendementen Beoordelingskader en Uitgangspuntennotitie REP* verwezen is naar verdere invulling in het IRP.

1. De Bilt – Taalgebruik en inspraak

Omschrijving:
Vraagt het college zich er maximaal voor in te zetten dat:

- De vervolgdocumenten op de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader in voor iedereen begrijpelijke taal dienen te worden opgesteld;
- Er bij de totstandkoming van die vervolgdocumenten diverse momenten moeten worden ingelast waarop inwoners van onze gemeente en de regio invloed kunnen uitoefenen op het eindproduct.

Reactie:
In het IRP is extra aandacht besteed aan taal. Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

2. IJsselstein – Motie OV systeemsprong (concept wiel met spaken “Kleine Wiel” vs. “Grote Wiel”)

Omschrijving:
Verzoekt het college om:

- In regionaal verband te pleiten voor een breder onderzoek naar varianten waarbij ook het zuidelijk westelijke deel van de regio goed en duurzaam wordt ontsloten;
- Deze onderzoeksresultaten met de raad te delen.

Reactie:
Het bedoelde onderzoek is via het MIRT onderzoek gedeeld.

3. Montfoort – motie over raadsvoorstel beoordelingskader en uitgangspuntennotitie

Omschrijving:
Verzoekt het college:

- Binnen de U16 duidelijk naar voren te brengen dat Montfoort ambitieus is ten aanzien van groen en landschap en een ruime bijdrage aan toegevoegde waarde wil en kan leveren aan de bovengenoemde benodigde schaal- en kwaliteitssprong;
- Binnen de U16 te pleiten voor een evenwichtige benadering van de 5 bouwstenen, waarbij groen en landschap gelijkwaardig is aan de bouwstenen wonen, werken, energie en mobiliteit.
- Binnen de U16 te pleiten voor grote zorgvuldigheid bij het combineren van functies in het landschap van de toekomst in verband met mogelijke tegenstrijdigheid;
- Binnen de U16 nadrukkelijk aandacht te vragen voor de waarden van natuur en landschap.

Reactie:
Redeneerlijn 1: *De Utrechtse Trots als Basis* (waarbij Utrechtse Trots staat voor de hoge intrinsieke kwaliteit van het landschap) geeft invulling aan deze motie. Bovendien staat behoud van bestaande waarden van landschap benoemd in opgave 1.

4. Nieuwegein – Duurzame mobiliteit in Nieuwegein en in de regio

Omschrijving:
Draagt het college op:

- Binnen de U16 in te zetten op een verbetering van snel openbaar vervoer en snelle fietsroutes in Nieuwegein;
- Bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken snel openbaar en snelle fietsroutes mogelijk worden gemaakt.

Reactie:
Deze motie onderschrijft de kern van redeneerlijn 2: *keuzes voor duurzame mobiliteit.*

5. Nieuwegein – Behouden en optimaliseren van de leefbaarheid in Nieuwegein

Omschrijving:
Draagt het college op:
- *Om uitgangspunten, zoals eerder voor de leefomgeving van Nieuwegein vastgelegd in de toekomstvisie Nieuwegein 2025 "een bruisend stadshart en groene kernen" en het ontwikkelkader A12 in te brengen in het REP zodat deze behouden blijven;*
- *Zich sterk te maken voor het behoud van voldoende groene corridors om de biodiversiteit te behouden en bij voorkeur te verbeteren en zoveel mogelijk het groen en het blauw in onze stad te behouden, of als behoud echt niet mogelijk is, dit zodanig te compenseren dat de kwaliteit van de leefomgeving eromheen verbetert;*
- *Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen ervoor te zorgen dat leefbaarheid, klimaatadaptatie en klimaatbestendigheid geborgd zijn;*
- Om elke vijf jaar de verwachte behoefte aan aantal en soort woningen in de regio te herijken, met daarbij de uitsplitsing voor Nieuwegein.

Reactie:
Er wordt ingezet op regionaal programmeren, daarbij wordt op regioniveau en deelregioniveau de kwantitatieve behoefte en het planaanbod in beeld gebracht. Het provinciale en regionale programma wordt jaarlijks herijkt.

6. Nieuwegein – Motie OV systeemsprong

Omschrijving:
Verzoekt het college:
- Om in regionaal verband te pleiten voor een breder onderzoek naar varianten van het 'wiel met spaken' waaronder het 'kleine wiel' alsook een 'groot wiel';
- Deze onderzoeksresultaten met de raad te delen;
- De voorkeursvariant ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen.

Reactie:
Het bedoelde onderzoek is via het MIRT onderzoek gedeeld.

7. Utrecht – Onderzoek ontwikkellocatie optimaal

Omschrijving:
Roept het college op:
- Bij de RSU voor de mogelijke in- en uitbreidingslocaties, waaronder Rijnenburg, inzichtelijk te maken wat de verstedelijkingsperspectieven zijn, hoe mogelijke ontsluiting plaats kan vinden en op welke wijze ontwikkeling en ontsluiting gefinancieerd kan worden;
- De noodzakelijkheid en wenselijkheid van een eventuele verstedelijking van de mogelijke in- en uitbreidingslocaties te onderbouwen, tevens afgezet tegen een niet verstedelijkte inrichting, zodat de raad kan besluiten over de wenselijkheid van een ontwikkelopgave op deze locaties en de voorwaarden daarvoor bij de besluitvorming over de RSU 2040.

Reactie:
Aan de motie is uitvoering gegeven door de gemeente Utrecht. Voor het IRP relevante uitspraken zijn overgenomen en verwerkt in het IRP.

8. Utrecht – Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio

Omschrijving:
Verzoekt het college:
- In de verdere uitwerking van de REP, in de regio te pleiten voor een bijdrage van (nog te vestigen) bedrijven aan de maatschappelijke uitdagingen o.a. op het gebied werkgelegenheid voor het hele spectrum, stageplaatsen, duurzame energie en groen.

Reactie:
Bijdragen van bedrijven aan maatschappelijke uitdagingen zijn met name concreet te maken bij gronduitgifte. In het IRP duiden we vooral de ambitie. Inzet bij het nog verder op te bouwen regionaal programma werken is dat toegewerkt wordt naar dat de U16 bedrijvigheid accommodeert die bijdraagt aan regionale werkgelegenheid, duurzaam energieverbruik en slim mobiliteitsbeleid. Aan de bestuurstafel werken is afgesproken dat het uitgiftebeleid aan de hand van deze kwalitatieve criteria vormgegeven wordt. De bijdragen van (nieuwe) bedrijvigheid kan verder worden gestuurd via de vestigingscriteria van bijvoorbeeld te realiseren regionale terreinen.

9. Utrecht – Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan in hand in hand in de regio

Omschrijving:
Verzoek het college:
- Met U16 afspraken te maken dat elke gemeente standaard bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) klimaatadaptatie als uitgangspunt te nemen en daarmee het openbare ruimteklimaat adaptief te maken.
- Deze gemaakt afspraken 1x per twee jaar te laten monitoren.

Reactie:
Klimaatadaptatie is een van de uitgangspunten bij stedelijke ontwikkeling in het IRP. Dit is onder meer benoemd in perspectief 7 en komt terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen en werken). Daarnaast is het onderdeel van elke gebiedsopgave.

10. Utrecht – Utrechtse inzet is de RSU2040

Omschrijving:
Draagt het college op:
- De nog vast te stellen RSU 2040, wanneer deze door de Utrechtse gemeenteraad is vastgesteld, leidend te maken in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10.

Reactie:
Het leidend maken van RSU 2040 in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10 is een gemeentelijke keuze.

11. Utrecht – Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat

Omschrijving:
Roept het college op:
- In de totstandkoming van het REP nadrukkelijk aandacht te hebben voor de positie van kleine en startende ondernemers, naar aanleiding van de kernindicator “versterking vestigingsklimaat” die in het beoordelingskader staat benoemd.

Reactie:
Het IRP is vooral een ruimtelijk document en zet in op voldoende aanbod kwantitatief van werklocaties en ook voldoende divers aanbod van werklocaties. Kwantitatief zet het IRP in op voldoende oppervlak, zodat de schaarste niet te hoog oploopt en zo betaalbaarheid van ruimte geborgd is. Kwalitatief zet het IRP in op divers aanbod in de zin van bijvoorbeeld kennisclusters op en rondom het USP met satellieten, het stimuleren van ketens van bedrijven werkzaam in circulaire economie en een divers aanbod van kantoorruimte.

12. Utrecht – Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio

Omschrijving:
Roept het college op:
- Bij de totstandkoming als de gemeente Utrecht ervoor te pleiten dat wij ook in onze gemeente diversiteit willen behouden in de woonmilieus voor diverse doelgroepen, waarbij ook gedacht moet worden aan gezinnen, starters, maatschappelijke opvang en doorstromingsmogelijkheden voor ouderen.

Reactie:
In het IRP wordt op diverse aandacht besteed aan doelgroepen, bijvoorbeeld in de opgave wonen en in perspectief 3: *in 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden*.

13. Utrecht – Breder kijken naar gevolgen van verdichting

Omschrijving:
In U10 verband de milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van de binnenstedelijke verdichting in het kader van het REP nader te onderzoeken.

Reactie:
Het Integraal Ruimtelijk Perspectief werkt vanuit het motto *gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*. In het aangepaste beoordelingskader zijn hiervoor diverse kaders benoemd. Met dit aangepaste beoordelingskader en de uitgangspuntennotitie als startpunt wordt in de zeven perspectieven en de redeneerlijnen van het IRP ingegaan op diverse milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van (binnenstedelijke) verdichting. Daarbij is kennis en input vanuit diverse gemeentelijke ruimtelijke visies en het MIRT-MRU onderzoeksrapport Utrecht Nabij benut.

14. Utrecht – Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk voor iedereen

Omschrijving:
Spreekt uit dat:
- De vervolgdocumenten op de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader in voor iedereen begrijpelijke taal dienen te worden opgesteld;
- Er bij de totstandkoming van die vervolgdocumenten diverse momenten moeten worden ingelast waarop inwoners van de stad en de regio invloed kunnen uitoefenen op het eindproduct.

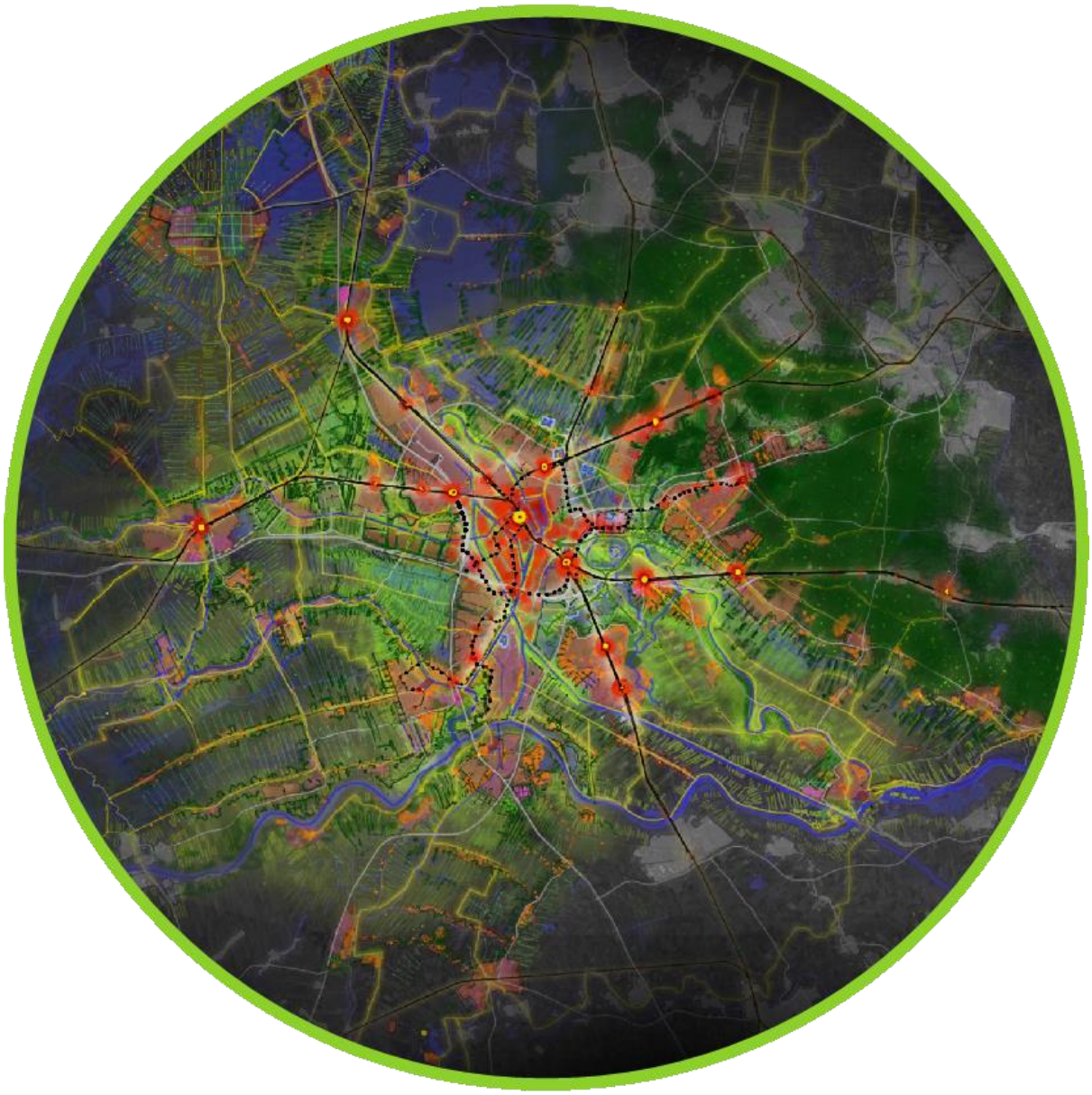
Draagt het college op:
- Zich hiervoor maximaal in te zetten.

Reactie:
In het IRP is extra aandacht besteed aan taal. Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

15. Utrecht – Naar 130% plancapaciteit in U16

Omschrijving:
Roept het college op:
- In de samenwerking met de U16 gemeenten aan te sturen op 130% plancapaciteit ten opzichte van de woningbehoefte in 2040;
- Naar de RSU aan te geven wat de effecten zullen zijn.

Reactie:
Er is invulling gegeven aan de motie, echter niet op de genoemde periode tot 2040 maar tot 2030. In het BO MIRT 2020 is de afspraak gemaakt om voor de periode tot 2030 te sturen op 30% extra plancapaciteit. In het IRP is het volgende opgenomen: *daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouwaantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel.*



U16
Toetsing Integraal Ruimtelijk Perspectief aan het aangepast beoordelingskader

Maart 2021, Versie 1.0

Colofon

Auteurs: Decisio

Inhoud

Samenvatting: beoordeling IRP 1

Beoordelingskader als hulpmiddel voor politiek-bestuurlijk gesprek 2

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Werkwijze 4

1.3 Leeswijzer 5

2 Beoordelingskader 6

2.1 Basis voor het beoordelingskader 6

2.2 Beoordelingskader 7

3 Beoordeling IRP 9

3.1 Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio 9

3.2 Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio 11

3.3 Verstedelijkingsopgave faciliteren 14

3.4 Ruimtelijke kwaliteit verhogen 16

3.5 Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren 19

3.6 Haalbaarheid 21

3.7 Kosten en opbrengsten (financieel) 22

Bijlage 1: Bijlage operationalisering kernindicatoren 23

Samenvatting: beoordeling IRP

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) (versie maart 2021) is op hoofdlijnen beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader dat door de regio is opgesteld om verstedelijkingskeuzes af te wegen. Het beoordelingskader is uitgewerkt rondom het centrale motto van de U16 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' en bestaat uit 7 hoofddoelen en per hoofddoel uit meerdere subdoelen. Aan de hand van kern- en subindicatoren is het beoordelingskader verder geoperationaliseerd.

Het totaalbeeld van de beoordeling is opgenomen in schema 1. Het IRP wordt over het algemeen positief beoordeeld. Voor de meeste doelstellingen (zowel hoofd, als subdoelen) is veel aandacht in het IRP. In het IRP wordt per thema het perspectief voor de regio benoemd, waaruit op een logische manier de opgave of ambitie voort vloeit. Aan de hand van 8 redeneerlijnen wordt vervolgens aangegeven op welke manier de opgave tegemoet wordt getreden. Daarbij is er op onderdelen een nadere thematische verdieping gepleegd. De overwegend positieve beoordeling is logisch vanuit het gegeven dat het beoordelingskader zelf ook 'richting [heeft] gegeven aan de keuzes die in het IRP worden gemaakt'. Wanneer we inzoomen op een aantal hoofddoelen en thema's uit het IRP en deze langs de meetlat van het beoordelingskader leggen dan vallen daarin de volgende zaken op:

- Op de hoofddoelen 'economie versterken', 'verstedelijkingsopgave faciliteren', 'ruimtelijke kwaliteit verhogen' en 'slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren' wordt overwegend positief gescoord. Dat komt doordat het IRP de thema's wonen, werken, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit behoorlijk concreet uitwerkt en zo inzichtbiedt in welke mate aan de opgaven wordt voldaan en op welke manier bepaalde doelen gerealiseerd gaan worden. Bijvoorbeeld in termen van aantallen arbeidsplaatsen, woningen, waar en op welke OV-lijnen ingezet wordt en op welke manier de ruimtelijke kwaliteit versterkt wordt.
- De beoordeling op het hoofddoel 'bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio' is lastiger. Dat heeft te maken met het regionale niveau waarop het IRP is uitgewerkt. Voor bepaalde subdoelen en indicatoren is een nadere uitwerking op lokaal niveau nodig (bijvoorbeeld klimaatadaptatie); deze invulling biedt het IRP niet. Daarnaast is de inpassing van verschillende functies (wonen, werken, mobiliteit) binnen bestaand stedelijk gebied en het gezond maken / houden van dit gebied (met name kijkend naar het aspect geluid) een aandachtspunt. De specifieke 'inpassing' dient nader uitgewerkt te worden.
- In algemene zin geldt voor meer indicatoren uit het beoordelingskader dat het nog niet mogelijk is ze op basis van de uitwerking in het IRP te beoordelen. In de fase van planontwikkeling waar het IRP zich in bevindt is dat ook logisch: het IRP kan op onderdelen alleen randvoorwaarden of uitgangspunten meegeven, of aangeven dat nog ruimte wordt gezocht voor bepaalde functies. De daadwerkelijke uitwerking in plannen komt later en is in sommige gevallen ook vooral iets waar gemeenten mee aan de slag moeten.
- De beoordeling op de hoofddoelen 'Haalbaarheid' en 'Kosten en opbrengsten' is ook nog niet goed mogelijk. Over deze aspecten is nog weinig concrete informatie voorhanden.

Dat maakt dat beoordeling op een aantal indicatoren neutraal (0) of onbekend (?) is. Deze beoordelingen zijn te lezen als aandachtspunten bij de verdere uitwerking van het IRP. Beoordeling aan de hand van het beoordelingskader is dan ook vooral een hulpmiddel voor het politiek-bestuurlijk gesprek. Deze duiding staat nader toegelicht onder schema 1.

Schema 1: totaalbeeld beoordeling Integraal Ruimtelijk Perspectief U16

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
	Bevorderen gezonde leefstijl	+

Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	+/-
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	0/+ ?
	Voldoende schoon en gezond water	0/+
	Kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie	0/+ ?
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	+
	Versterken van het vestigingsklimaat	+ ?
	Bevorderen circulariteit in de economie	0/+ ?
	Bevorderen innovatie in de economie	+
	Stimuleren betekenisvolle werkgelegenheid met gezonde en veilige arbeidsomstandigheden	0 ?
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	+
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	0/+ ?
	Bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt	0 ?
	Stimuleren levensloopbestendige wijken	0 ?
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	+
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	+
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	0/+
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	+
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	0/+
	Vergroten van het areaal (land- en water) natuur	+ ?
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	+
	Leefbaarheid en vitaliteit kernen	+
	Recreatieve voorzieningen	+
Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	+
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	0/+
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	0 ?
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	+
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	0 ?
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	+
Kosten en opbrengsten	Beheer en exploitatiekosten, incl. opbrengsten	- ?
	Investeringskosten	- ?

Beoordelingskader als hulpmiddel voor politiek-bestuurlijk gesprek

Om te voorzien in de regionale opgaven en daarbij oog te houden voor de ambities en doelstellingen van de regio worden ruimtelijk-economische keuzes op verschillende schaalniveaus (regionaal, gemeentelijk, lokaal) gevraagd. Het beoordelingskader is opgesteld ter ondersteuning van het maken van deze keuzes. De beoordeling van het IRP is geen zuivere toets op de ‘maatschappelijke impact’, maar biedt wel inzicht in de bijdrage van (elementen uit) de vijf thema’s en 8 redeneerlijnen die in het IRP aandacht krijgen, aan de hoofddoelstellingen uit het beoordelingskader. Beoordeling van doelstellingen is gebaseerd op het ‘meten’ van onderliggende indicatoren. Aandachtspunt daarbij is dat verschillende indicatoren een verschillend karakter hebben. De meesten zijn kwantitatief meetbaar te maken, maar sommige indicatoren kunnen alleen kwalitatief worden gescoord op basis van ‘expert judgement’. Daarnaast geldt als aandachtpunt voor gebruik dat indicatoren soms met elkaar overlappen en/of containerbegrippen zijn.

Elementen die nu nog niet zijn uitgewerkt (en waarvan de bijdrage aan doelen nog niet meetbaar is) verdienen dus in nader ontwerp en programmering in het vervolgproces aandacht. Daarbij geldt ook dat scores nog verbeterd (of verslechterd) kunnen worden door (gebrek aan) een nadere uitwerking of inpassing. Daarbij past overigens wel de kanttekening dat niet op alle doelstellingen maximaal kan worden gescoord. De ruimte is immers schaars, zodat het noodzakelijk is keuzes te maken.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De regio Utrecht staat voor de opgave om de komende jaren een grote vraag naar ruimte op te vangen en op een duurzame, leefbare en gezonde manier in te passen in de bestaande leefomgeving. De vraag naar ruimte komt onder meer voort vanuit de groeiende economie en een toenemend aantal mensen dat in de regio wil wonen, de benodigde verduurzaming van het energiegebruik, klimaatopgaven en de grote verkeersstromen die door de regio zullen blijven lopen. Het op een gezonde en leefbare manier inpassen van deze opgaven vraagt ook om voldoende ruimte voor rust en recreatie, bijvoorbeeld in de vorm van natuur en landschap.

Om de groei in goede banen te leiden werkt de regio U16 nauw samen. Daartoe is in 2018 een Ruimtelijk Economische Koers (REK) en later een Ruimtelijk Economisch Programma (REP) opgesteld. Daarin is vanuit de U16 '*een integrale en breed gedragen visie en strategie op de toekomst (tot 2040) van de metropoolregio Utrecht opgenomen*'. De visie en strategie zijn ruimtelijk vertaald in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP). Het IRP is '*geen eindbeeld, maar bevat een strategie en adaptief ontwikkelpad*'. Om die reden worden in de volgende stap vanuit het REP nog gezamenlijk afspraken gemaakt over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie.

In het ruimtelijk economisch programma REP is een integraal afwegingskader en beoordelingskader opgesteld. Doel van voorliggende notitie is het IRP langs de meetlat van het beoordelingskader (BOK) te leggen.

1.2 Werkwijze

In de eerste helft van 2019 is door het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht in samenwerking met het REP een aantal verstedelijkingsmodellen geschetst die getoetst zijn aan een beoordelingskader. De uitgangspunten voor de verstedelijkingsmodellen en het uitgewerkte beoordelingskader zijn door Provinciale Staten en de gemeenteraden vastgesteld. Daarbij zijn verschillende zienswijzen, moties en amendementen ingediend die oproepen om het eerder gebruikte beoordelingskader verder uit werken. Daarnaast is vanuit bestuurstafels (Gezondheid en Inclusiviteit, Wonen, Werken, Groen en Landschap, Mobiliteit en Energie) en de waterschappen (vertegenwoordigd via Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden - HDSR) input aangedragen voor het beoordelingskader. Dit is in het voorjaar van 2020 verwerkt in het aangepast beoordelingskader.

Voorliggend rapport gaat in op de wijze waarop het Integraal Ruimtelijk Perspectief scoort op de verschillende doelen, subdoelen en indicatoren in het beoordelingskader. Voor deze toetsing is geen specifiek (kwantitatief) onderzoek gedaan naar de impact van bepaalde onderdelen uit het IRP op de indicatoren uit het beoordelingskader. Het oordeel over en de scores van het IRP op de verschillende indicatoren is kwalitatief gedaan aan de hand van een expertmatige beoordeling.

In deze notitie is een score gegeven op het niveau van de subdoelen. Hierbij is gekeken naar de onderliggende kernindicatoren en (indien die er zijn) subindicatoren. Scores die zijn gegeven zijn: negatief (-), geen/verwaarloosbaar effect (0), of positief (+). Op sommige aspecten is nog geen oordeel mogelijk, bijvoorbeeld omdat de uitwerking in een concreet ontwikkelingsplan bepalend is, niet de (ruimtelijke) keuzes op hoofdlijnen die in het IRP worden gemaakt. Waar dit het geval is, is dit aangegeven met een vraagteken (?).

Voorbeelduitwerking om de methodiek toe te lichten

We lichten deze werkwijze kort toe aan de hand van een voorbeelduitwerking. We maken daarbij gebruik van het subdoel 'Versterken van het vestigingsklimaat'. Dit subdoel valt onder het hoofddoel 'Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio'. De beoordeling van het subdoel is gedaan aan de hand van de kernindicator 'Versterking vestigingsklimaat' en met name de subindicatoren die deze kernindicator verder geoperationaliseerd hebben, een korte toelichting:

- 'Aantal potentiële werknemers binnen bereik van de 3 economische hotspots'. Binnen deze sub-indicator worden met de economische hotspots in de regio USP/Rijnsweerd, stationsgebied Utrecht en de A12 Zone / Merwedekanaalzone bedoeld. In het IRP is expliciet aandacht voor de ruimtelijke uitwerking van deze drie locaties, in termen van aantallen woningen en arbeidsplaatsen en er is aandacht voor de ontsluiting van deze gebieden (o.a. via specifieke onderdelen van het OV-systeem 'Wiel met Spaken'). Op die manier wordt, deels kwalitatief (verbetering bereikbaarheid) en deels kwantitatief (aantal woningen dat in de nabijheid van deze locaties wordt toegevoegd), inzichtelijk gemaakt dat het aantal werknemers dat binnen bereik van de 3 hotspots woont in potentie toeneemt. Dat motiveert de positieve beoordeling (+) op deze sub-indicator.
- 'Kwalitatieve ontwikkeling economische hotspots en aanwezigheid van een aantrekkelijk en gezond woonmilieu'. Deze sub-indicator ligt in het verlengde van de vorige en, zoals de sub-indicator zelf al noemt, meer kwalitatief van aard. In het IRP is expliciet aandacht voor de ontwikkeling van de economische hotspots. Ook in kwalitatieve zin, zo wordt bij het stationsgebied / Groot Merwede aangegeven dat 'Gezond leven het uitgangspunt [is] […], waarbij het groen een essentiële rol speelt in de ontwikkeling'. Bij de A12 zone wordt aangegeven dat de ruimtelijke kwaliteit 'gedragen [wordt] door de kanalen die door het gebied lopen en de groene verbindingen die er vanuit dit gebied zijn'. Bij ontwikkeling van het USP is aandacht voor 'een gezonde en duurzame leefomgeving' en een plek waar 'inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan'. Deze concrete uitwerkingen motiveren de positieve beoordeling (+) op deze sub-indicator.
- 'Aantal m2 kantoren op multifunctionele knooppuntlocaties'. Het IRP is in algemene zin zo opgebouwd dat eerst de opgave / ambitie voor de regio wordt toegelicht (perspectieven) en dat vervolgens via een aantal redeneerlijnen en thematische verdiepingen aan wordt gegeven hoe en in welke mate aan de opgaven tegemoet wordt gekomen. Zo wordt duidelijk dat er tot 2040 behoefte is aan maximaal 853.000 m2 kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV. Bij de verdere thematische uitwerking van kantooromgevingen wordt aangegeven dat het IRP inzet op toekomstbestendige plekken die multifunctioneel zijn, in een groene omgeving en met een optimale ov-bereikbaarheid. Het aantal m2 kantoren dat op dit type locaties wordt gerealiseerd wordt niet concreet benoemd. Het is om die reden nog niet te beoordelen of aan deze sub-indicator wordt voldaan (?).
- 'Aantal ha toegevoegde bedrijventerreinen'. Voor deze sub-indicator geldt min of meer hetzelfde als de vorige. De opgave wordt met 216 ha bedrijventerrein extra concreet benoemd. Daarbij worden verschillende mogelijkheden genoemd om deze opgave in te vullen (bijvoorbeeld binnen de gemengde stedelijke gebieden en door intensivering van de huidige bedrijventerreinen), maar wordt tegelijkertijd aangegeven dat nog gezocht moet worden naar ruimte voor een resterend deel van de opgave. Daaruit concluderen we dat nog niet volledig aan de opgave wordt voldaan en is de sub-indicator nog niet volledig te beoordelen, om die reden resteert een ? als beoordeling.

Al met al worden twee van de vier subindicatoren onder de kernindicator en het subdoel 'versterken van het vestigingsklimaat' positief (+) beoordeeld en is voor twee subindicatoren nog geen beoordeling mogelijk (?). De totaalscore op het subdoel is om die reden een combinatie van beide beoordelingen: + ?.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport komen achtereenvolgens aan bod:

- Hoofdstuk 2 Introductie beoordelingskader
- Hoofdstuk 3 Beoordeling IRP
- Hoofdstuk 4 Conclusies en algemeen oordeel IRP

Bijlage 1. Operationalisering kernindicatoren beoordelingskader.

2 Beoordelingskader

2.1 Basis voor het beoordelingskader

Het overkoepelende en samenbindende thema van het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP), 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' is eveneens het integraal verbindend element in het beoordelingskader.

De U16 hanteert een brede definitie van het begrip gezondheid. Daarvoor zijn de volgende waarden van belang:

- Gericht op het algeheel welbevinden (geluk)
- Uitgaan van positieve gezondheid, breder dan alleen de aan- of afwezigheid van ziekte, maar focus op preventie
- Gericht op iedereen, dus inclusief.

Om gezondheid voor iedereen op een goede manier te verwerken in het ruimtelijke perspectief voor de regio wordt een aantal ruimtelijke hoofdprincipes meegegeven die zorgen dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving:

1. Realiseer voldoende, kwalitatief hoogwaardige, groenblauwe ruimte, die voor iedereen toegankelijk is.
2. Geef prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, stimuleer bewegen en beperk het vervuilende goederen- en personenvervoer
3. Pas inrichting en gebruik van de ruimte aan op de eisen vanuit klimaatverandering en borg gezondheid en veiligheid daarbij. Verminder door de inrichting de milieubelasting op gevoelige bestemmingen
4. Zet in op een landbouwtransitie met minder negatieve en meer positieve effecten op gezondheid
5. Zorg voor een ruimtelijke inrichting waarin iedereen mee kan doen en ontwikkel nieuwe woonconcepten gericht op bevorderen van sociale cohesie
6. Zet ook bij circulaire economie en in de bouw/bouwconcepten gezondheid centraal.

Gezondheid is daarom in het beoordelingskader geïntegreerd als uitgangspunt voor alle sectorale pijlers en hoofddoelen van het REP. De hoofddoelstellingen van het beoordelingskader zijn:

- Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio
- Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio
- Verstedelijkingsopgave faciliteren
- Ruimtelijke kwaliteit verhogen
- Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren
- Haalbaarheid
- Kosten en opbrengsten (financieel)

De beoordeling is geen zuivere toets op de 'maatschappelijke impact', maar geeft vooral inzicht in de bijdrage van (elementen uit) de acht redeneerlijnen uit het IRP en de thematische verdieping die daarop is uitgewerkt (Mobiliteit, Groen en Landschap, Woonmilieus en kwalitatieve woningbehoefte, Werkmilieus en Energie) aan de verschillende hoofddoelstellingen uit het beoordelingskader. Bovendien geldt dat indicatoren soms overlap bevatten en/of containerbegrippen zijn. Niet alle indicatoren zijn concreet meetbaar: sommige kunnen alleen kwalitatief worden gescoord op basis van 'expert judgment'.

2.2 Beoordelingskader

Figuur 2.1 Beoordelingskader REP

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'

Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	Fietsgebruik
		Voor iedereen zijn er – dichtbij en toegankelijk-aantrekkelijke plekken
		Leefomgeving draagt bij aan gezond gewicht
		Wonen en druk verkeer zijn gescheiden
		Functies (Wonen, werken, voorzieningen) zijn goed gemengd, overlastgevende bedrijven staan op afstand
		Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard
		Tussen kernen zijn goede fiets- en OV-verbindingen.
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	Geluid
		Emissies luchtverontreiniging
		Verkeersveiligheid
		Veiligheid in de brede zin
		Waterkwaliteit
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	Kansen voor klimaatadaptatie
	Voldoende schoon en gezond water	Robuust Watersysteem
		Ruimte voor het hoofdwatersysteem
		Strategische grondwatervoorraden
	Kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie	CO2-emissies verkeer
		Kansen en bijdragen aan de energietransitie in termen van energieproductie en -besparing (in TWh en PJ)
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	Bruto Regionaal Product (BRP)
		Aantal arbeidsplaatsen (economische opgave)
		Hoeveelheid ha toegevoegde gemengde functies wonen en werken
		Ruimte-intensivering werklocaties en voorzieningen
	Versterken van het vestigingsklimaat	Versterking vestigingsklimaat
	Bevorderen circulariteit in de economie	Behoud werklocaties (niet mengen met wonen) met een bovengemiddelde Next Economy Potentie (NEER)
		Complementariteit van werklocaties om circulaire ketens te kunnen sluiten
	Bevorderen innovatie in de economie	Kansen voor innovatieve economie
	Stimuleren betekenisvolle werkgelegenheid met gezonde en veilige arbeidsomstandigheden	Aandeel gezonde en veilige arbeidsplaatsen op het totaal
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	Gerealiseerde woningen binnen de regio
		Reserve-plancapaciteit
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus
	Bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt	Voldoende geschikt en betaalbaar aanbod voor iedereen
	Stimuleren levensloopbestendige wijken	Aandeel levensloopbestendige wijken op het totaal
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	Nabijheid stedelijke centra (% woningen binnen 3km van centra)
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Gemiddelde woon-werk reistijd per modaliteit

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'

Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied
		Bijdrage (of afbreuk) aan de kernkwaliteiten van de Utrechtse Landschappen
		Bijdrage (of afbreuk) aan cultuurhistorische waarden (landschapselementen/ bouwwerken/ artefacten)
		Impact op landbouw (ruimtebeslag bestaand areaal, met onderscheid primaire en secondaire landbouw)
		Aandeel landbouw in regionale voedselvoorziening
		Kansen voor natuur/landschapinclusieve/circulaire landbouw
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Kansen voor natuur
		Biodiversiteit
	Vergroten van het areaal (land- en water) natuur	Ruimtebeslag/nieuwe natuur (exclusief reeds geplande NNN)
		Verbondenheid natuurgebieden (in ha) - aantasting en nieuwe verbindingen
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Kansen voor landschap
	Leefbaarheid en vitaliteit kernen	Inwonertal op peil
		Bereikbaarheid knopen
	Recreatieve voorzieningen	Ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzieningen
Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer
		Aantal woningen nabij bestaande OV-knopen (met restcapaciteit)
		Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per modaliteit (fiets/ov, auto)
		Impact op NMCA-knelpunten
		Ontlasten Utrecht Centraal
		Bewerkstelligen slim, veilig en duurzaam goederenvervoer
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Uitvoerbaarheid
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Adaptiviteit/flexibiliteit
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten, incl. opbrengsten	GREX-saldo (mln Euro)
		OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)
	Investeringskosten	Investeringen infrastructuur (Euro)

Bij sommige kernindicatoren is de bijdrage van een plan, ontwikkeling of maatregel duidelijk aan te wijzen en de score eenduidig. Vaak is dit ook niet het geval en is een verdere verdieping of operationalisering nodig. Om deze reden zijn er voor veel kernindicatoren nog subindicatoren uitgewerkt die gezamenlijk de score op de kernindicator bepalen. Zie bijlage 1 voor de verdere operationalisering van de kernindicatoren.

3 Beoordeling IRP

In dit hoofdstuk is de beoordeling van het IRP aan de hand van de hoofddoelen en subdoelen opgenomen.

3.1 Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio

In schema 3.1 is de beoordeling op het hoofddoel 'Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio' opgenomen. De beoordeling heeft op de verschillende subdoelen plaatsgevonden. Die beoordeling staat hierna toegelicht.

Schema 3.1: beoordeling op hoofddoel 'Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	+
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	+/-
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	0/+ ?
	Voldoende schoon en gezond water	0/+
	Kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie	0/+ ?

Per subdoel liggen een of meerdere kernindicatoren en subindicatoren ten grondslag aan de beoordeling. Per subdoel lichten we toe hoe de beoordeling tot stand is gekomen / waar deze op is gebaseerd.

Bevorderen gezonde leefstijl

Binnen het subdoel 'bevorderen gezonde leefstijl' wordt gekeken naar verschillende kernindicatoren die met name gaan over het stimuleren van **actief vervoer**, zoals fietsgebruik, een aantrekkelijke leefomgeving om in te sporten en goede fiets- en OV verbindingen tussen kernen, en over het **mengen** (wonen, werken, voorzieningen) en **scheiden van functies** (overlast gevende bedrijven, wonen en druk verkeer).

Het IRP draagt op meerdere manieren positief bij aan een gezonde leefstijl in de regio. Zo wordt ingezet op het verbinden van stad en land, door groenblauwe verbindingen, scheggen en recreatiepoorten. Daarnaast wordt nabijheid georganiseerd door het mengen van functies als wonen, werken en voorzieningen, zodat alle benodigde dagelijkse functies op wandel- en fietsafstand aanwezig zijn. Het IRP benoemd dat daar hogere dichtheden bij horen en dat de wandel- en fietsinfrastructuur versterkt worden. Tot slot wordt specifiek ruimte gezocht voor of rekening gehouden met bedrijventerreinen die niet mengbaar zijn, zodat hier bedrijven met een hogere milieucategorie en hindercirkels gevestigd kunnen blijven (of worden). Dat draagt bij aan het scheiden van functies.

Bevorderen gezonde leefomgeving

De kernindicatoren waarop de beoordeling 'bevorderen gezonde leefomgeving' zich baseert zien toe op de aspecten **geluid**, **emissies** luchtverontreiniging, **verkeersveiligheid**, **veiligheid 'in brede zin'** en **waterkwaliteit**. Door ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te concentreren binnen bestaand stedelijk gebied en uit te breiden rondom (OV)-knopen wordt vanuit het IRP ingezet op het beperken of zelfs terugdringen van het autoverkeer. Dat draagt positief bij aan het reduceren van geluid en emissies, de autoverkeersveiligheid neemt daardoor mogelijk toe. Fietsen wordt gestimuleerd, wat

mogelijk weer wel tot meer verkeersonveiligheid kan leiden. Daarnaast zorgt concentratie van functies op bepaalde plekken juist voor meer drukte en daarmee mogelijk geluidsoverlast en verkeersonveilige situaties.

Aspecten met betrekking tot veiligheid ‘in brede zin’ komen niet terug in het IRP. Voor waterkwaliteit is wel aandacht. Het IRP geeft aan te kiezen voor ‘een waterrobuuste en klimaatbestendige regio’. Door aanleg van wadi’s en waterpleinen moet een robuust watersysteem ‘met voldoende verversing’ ontstaan, zodat ook bij hoge temperaturen een goede waterkwaliteit geborgd is. Verder wordt aangegeven dat ‘waterinclusief bouwen een voorwaarde is voor de stedelijke ontwikkeling van de regio’. Het wordt niet concreet waar wadi’s en waterpleinen komen en op welke manier waterinclusief bouwen geborgd wordt.

Al met al geeft het IRP op een aantal kernindicatoren een positieve invulling, is op een aantal aspecten zorg of mogelijk zelfs sprake van negatieve effecten en wordt op een aantal indicatoren niet of beperkt uitgewerkt hoe daar invulling aan wordt gegeven. Om die reden is de beoordeling op het subdoel ‘bevorderen gezonde leefomgeving’ zowel positief als negatief (+/-).

Kansen voor klimaatadaptie

Het subdoel ‘kansen voor klimaatadaptatie’ wordt beoordeeld op basis van de mate waarin wordt ingezet op het beperken van (kans op) wateroverlast, overstroming, hittestress en droogte. In het IRP is bij het uitwerken van perspectief 7 voldoende aandacht voor klimaatadaptatie (en ook watterrobuustheid). Verwezen wordt naar de ‘regionale adaptatiestrategie’ die voorschrijft dat ‘in 2040 nieuwbouw en herstructurering klimaatadaptief gebeurt’. Er moet voldoende ruimte zijn voor water, met minder verstening ontwikkeld worden en gewerkt worden met ‘het juiste groen’.

Bij het uitwerken van de redeneerlijnen die leiden tot ruimtelijke keuzes is onder meer aandacht voor ‘landschap, water en groen-inclusief ontwikkelen’. Daarbij wordt echter vooral benadrukt dat er ‘programmatische keuzes’ zijn te maken die sturing geven aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap. Aangegeven wordt dat nieuwe verstedelijking natuurinclusief en klimaatadaptief ontworpen wordt en dat de openbare ruimte moet gaan bijdragen aan het verminderen van hittestress. Verder wordt benoemd dat er ruimte moet zijn ‘voor en/of integreren van de wateropgave en klimaatadaptatie’. De opgaven en keuzes worden echter niet expliciet in ruimtelijk uitgewerkt. Daarnaast wordt aangegeven dat voor het bestaande stedelijke gebied geen aparte gebiedsopgave omschreven is. Het IRP benoemd wel dat daar ‘ook nadrukkelijk opgaven voor landschap, groen en klimaatadaptatie’ liggen.

Al met al wordt er voldoende aandacht besteed aan klimaatadaptatie, maar worden de kansen en met name ruimtelijke keuzes hiervoor niet concreet uitgewerkt om die reden is dit subdoel als licht positief beoordeeld (0/+) beoordeeld. Voor een deel is dit echter ook (nog) niet te beoordelen (?).

Voldoende schoon en gezond water

Het subdoel ‘voldoende schoon en gezond water’ wordt beoordeeld aan de hand van 3 kernindicatoren:

- Robuust watersysteem
- Ruimte voor het hoofdwatersysteem
- Strategische grondwatervoorraden

Het IRP heeft onder de redeneerlijn ‘De Utrechtse trots als basis’ veel aandacht voor het behoud en versterken van landschap, water en groen in de regio. Daarbij wordt als één van de keuzes expliciet benoemd dat ‘ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin’ vergroot wordt. Daarnaast is aandacht voor een waterrobuuste regio waarin wordt ingezet op onder meer

aspecten als waterretentie en infiltratie. Dat moet zorgen dat de druk op het watersysteem niet toeneemt.

Voor het thema landschap, water en groen zijn ook specifieke gebiedsgerichte opgaven geschetst. Bij elk van deze gebiedsopgaven is aandacht voor water. In veel van die gebieden is aandacht voor waterberging, het tegengaan van bodemdaling, het voorkomen van watertekorten in veenweidegebieden en zorgdragen voor overstromingsveiligheid in het rivierengebied.

In tegenstelling tot de opgaven op het gebied van groene contour, extra landschap, extra natuur en recreatieve verbindingen is de wateropgave nog niet gekwantificeerd in bijvoorbeeld aantal hectaren. Daarover wordt aangegeven dat de wateropgave 'veelal meegekoppeld kan worden in het oppervlak van andere opgaven'. Voor strategische grondwatervoorraden is in het IRP geen aandacht.

Al met al is er voldoende aandacht voor voldoende water, maar wordt deze opgave beperkt ruimtelijk specifiek en kwantitatief gemaakt. In potentie wordt dus positief op dit subdoel gescoord, maar het vraagt nog wel verdere uitwerking. Om die reden is het subdoel als 0/+ beoordeeld.

Kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie

Binnen het subdoel 'kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie' wordt gekeken naar de kernindicatoren **CO2-emissies van verkeer** en naar kansen en bijdragen aan de energietransitie in termen van **energieproductie en -besparing**. Deze laatste indicator is verder uitgewerkt naar subindicatoren op het gebied van wonen (energievraag en energieneutraliteit), ruimte voor elektriciteit buitengebied, nabijheid van warmtebronnen, een impuls aan bedrijven en het energiegebruik en de energielevering op werklocaties.

Voor het hoofddoel energietransitie is met name de redeneerlijn 'duurzame energie is een gezamenlijke opgave' van belang. Daarin wordt benoemd dat de regio ruimte gaat maken voor ten minste 1,8 TWh duurzame opwek in 2030. Dat gebeurt met zon-op-dak, zonnevelden en windmolens. Waar precies, dat is in het IRP nog niet uitgewerkt, wel worden daarvoor enkele 'leidende principes' benoemd en wordt vooral verwezen naar het parallel lopende traject van de Regionale Energie Strategie U16. Vanuit de RES zullen concrete plannen naar voren komen, die mogelijk ook op de ruimtelijke ontwikkeling in de regio invloed zullen hebben. Dat traject is echter nog niet afgerond.

De inzet op duurzame vormen van mobiliteit (openbaar vervoer, fietsen, lopen) en concrete uitwerking daarvan (zoals het 'Wiel met Spaken', ontwikkeling rondom knooppunten en in stedelijke kernen) maakt dat op de kernindicator CO2-emissies positief gescoord wordt. Het is aannemelijk dat met de ruimtelijke uitwerking van het IRP getracht wordt het autoverkeer zoveel als mogelijk in te perken.

Al met al wordt het subdoel 'kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie' beoordeeld met 0/+. Er is een positieve bijdrage o.a. op het gebied van verkeer en de uitgesproken ambities om in te zetten op de energietransitie, maar tegelijkertijd is de ruimtelijke uitwerking van de energietransitie nog niet uitgewerkt en daarmee niet te beoordelen (?).

3.2 Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio

In schema 3.2 is de beoordeling op het hoofddoel 'Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio' opgenomen. De beoordeling heeft op de verschillende subdoelen plaatsgevonden. Die beoordeling staat hierna toegelicht.

Schema 3.2: beoordeling op hoofddoel 'Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	+
	Versterken van het vestigingsklimaat	+ ?
	Bevorderen circulariteit in de economie	0/+ ?
	Bevorderen innovatie in de economie	+
	Stimuleren betekenisvolle werkgelegenheid met gezonde en veilige arbeidsomstandigheden	0 ?

Agglomeratiekracht vergroten

Binnen het subdoel agglomeratiekracht vergroten wordt beoordeeld op de kernindicatoren **BRP**, **aantal arbeidsplaatsen**, hoeveelheid hectare **toegevoegde gemengde functies** wonen en werken en de **ruimte-intensivering van werklocaties en voorzieningen**.

Vanuit het IRP wordt onder meer ingezet op het versterken van de stad Utrecht 'als vliegwiel van de groei van de regio', op het ontwikkelen van nieuwe hoogstedelijke centra rondom de zogeheten 'metropoolpoorten' en op het intensiveren van regiopoorten. Concreet betekent dit dat op diverse plekken getransformeerd wordt en gemengde woon-werkmilieus ontstaan. De (stedelijke) verdichting en vermenging van wonen, werken en voorzieningen gaat gepaard met een inzet op de (OV) bereikbaarheid van deze gebieden. Die twee elementen zorgen ervoor dat de 'nabijheid' van wonen, werken en voorzieningen toeneemt. Om die reden wordt het IRP op het subdoel 'agglomeratiekracht vergroten' positief beoordeeld (+). Wanneer het gaat om agglomeratiekracht wordt namelijk gesproken van begrippen als 'matching, sharing en learning', die allen versterkt worden als de nabijheid en dichtheid in (met name stedelijke) gebieden toeneemt. Vanuit die theorie wordt een positieve bijdrage aan het Bruto Regionaal Product verwacht.

Verder wordt in ieder geval voldoende ruimte voor arbeidsplaatsen vanuit de economische opgave geborgd, onder meer vanuit een ruimte-intensivering van bedrijventerreinen en door concreet een aantal regiopoorten en ontwikkellocaties in de stad Utrecht te benoemen waar wordt geïntensiveerd, niet alleen in wonen, maar ook in termen van aantal arbeidsplaatsen.

Versterken van het vestigingsklimaat

Het subdoel 'versterken van het vestigingsklimaat' is nader geoperationaliseerd aan de hand van een aantal subindicatoren. Het gaat onder meer over het potentiële **bereik van het aantal werknemers** van de 3 **economische hotspots**, de **kwalitatieve ontwikkeling van de economische hotspots**, het aantal vierkante meters **kantoren op multifunctionele knooppuntlocaties** en het aantal hectares **toegevoegde bedrijventerreinen**.

De opgave op de twee laatste aspecten is in het IRP concreet gemaakt. Er is tot 2040 behoefte aan maximaal 853.000 m2 VVE kantoorruimte in de stad Utrecht, dat wordt met name ingevuld op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV. Op plekken buiten de stad wordt gefaseerd gestart met het transformeren van kantoren naar wonen. Daarbij wordt begonnen met kantoren die niet op een OV-locatie liggen. Tot 2040 is er daarnaast nog de opgave om 216 ha bedrijventerrein te programmeren. Het IRP geeft aan dat deze opgave gedeeltelijk terecht kan komen in de gemengde stedelijke gebieden, maar dat voor een groot deel van de opgave nog geen ruimte is gevonden. Concreet wordt gemaakt dat er regionaal nog planaanbod is dat wordt benut, dat er ruimte is om te intensiveren op bestaande bedrijventerreinen en dat daarnaast ruimte wordt gezocht naar één of meerdere regionale bedrijventerreinen waar de regionale groei opgevangen kan worden. Die laatste locatie(s) zijn nog niet in beeld.

De drie economische hotspots in de regio zijn USP/Rijnsweerd, het Stationsgebied Utrecht en de A12 zone / Merwedekanaalzone. Voor alle drie de locaties is aandacht in het IRP. Over het USP wordt specifiek aangegeven dat het profiel daarvan versterkt wordt en dat de ruimtevraag om als cluster verder te kunnen groeien tegemoet wordt getreden. Ook de gebieden Groot Merwede en A12-zone worden als specifieke ontwikkelgebieden aangewezen en uitgewerkt. Daar hoort het stationsgebied van Utrecht ook bij, daarover wordt bovendien aangegeven dat dit gebied verder door zal groeien als één van de belangrijkste werklocaties van Nederland. Er wordt ruimte gemaakt voor nog eens 20.000 arbeidsplaatsen.

Voor alle kernindicatoren onder het subdoel 'versterken van het vestigingsklimaat' is aandacht in het IRP, de score is daarom positief (+) . Omdat echter een deel van de opgave voor bedrijventerreinen nog moet worden ingevuld is dit deel nog niet te beoordelen (?).

Bevorderen circulariteit in de economie

Onder het subdoel 'bevorderen circulariteit in de economie' vallen kernindicatoren die gaan over het **behoud van werklocaties** (locaties waar niet gemengd wordt met wonen) en **complementariteit van werklocaties** om op die manier circulaire ketens te kunnen sluiten.

Het IRP beschrijft concreet dat een deel van de opgave aan extra bedrijventerreinen zich 'niet laat mengen of bescherming nodig' heeft. In totaal is behoefte aan 216 ha bedrijventerrein extra tot 2040. Een deel van deze behoefte kan wel op gemengde woon/werkgebieden gerealiseerd worden, maar het IRP beschrijft dat gezocht gaat worden naar ruimte voor 65 ha bedrijventerrein dat zich niet laat mengen en wordt geïntensiveerd op bestaande bedrijventerreinen.

Verder wordt concreet aangegeven dat op deze niet-mengbare bedrijventerreinen ruimte wordt geboden voor de circulaire economie. Het IRP gaat daarbij zelfs iets verder door aan te geven dat hoge eisen worden gesteld aan de bedrijven die zich gaan vestigen op de niet-mengbare bedrijventerreinen. Onder andere op het gebied van circulariteit: 'bedrijven die hier landen leveren een aantoonbare bijdrage aan de missie van circulair neutraal in 2050'. Het begrip complementariteit wordt niet specifiek in relatie tot werklocaties en circulaire ketens benoemd, enkel op het gebied van economie en vitale kernen.

Voor circulariteit en behoud van werklocaties is in het IRP veel aandacht. Het beschrijft daartoe ook concrete ingrepen en randvoorwaarden. Om die reden wordt het subdoel 'bevorderen circulariteit in de economie' licht positief beoordeeld (0/+), een deel is echter nog niet ingevuld (?).

Bevorderen van innovatieve economie

Binnen het subdoel 'bevorderen van innovatieve economie' wordt gekeken naar de kernindicator '**kansen voor innovatieve economie**'. Op verschillende plekken is daar aandacht voor in het IRP. Zo wordt het belicht vanuit de opgave om een circulaire economie te worden, dat zou ook een 'motor voor innovatie' kunnen zijn. Ingezet wordt op het beschermen van innovatieve werkmilieus, via de niet-mengbare bedrijventerreinen. Verder wordt de posities van de economische hotspots, waarbinnen met name de positie van het Utrecht Science Park wordt belicht, versterkt. Op het USP wordt het wetenschapsmilieu ondersteund en versterkt. Daarachter zit ook als motief dat het USP een 'broedplaats is voor innovatie', dat wordt dus verder gestimuleerd, onder andere door de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren.

Om deze redenen wordt vanuit het IRP voldoende ingezet op het vergroten van de kansen voor de innovatieve economie en het subdoel positief beoordeeld (+).

Betekenisvolle werkgelegenheid

Het subdoel ‘stimuleren betekenisvolle werkgelegenheid met gezonde en veilige arbeidsplaatsen’ is verder geoperationaliseerd door te kijken naar het aandeel betekenisvolle gezonde en veilige arbeidsplaatsen op het totaal. Het IRP benoemt niet concreet dat dit type arbeidsplaatsen wordt gerealiseerd. Wel is aandacht voor gezonde werkomgevingen en werkmilieus, maar dat zegt nog niet iets over het type werkgelegenheid. Datzelfde geldt voor veilige arbeidsplaatsen.

Om die reden kan dit subdoel niet specifiek beoordeeld worden en resulteert een 0 ? als beoordeling.

3.3 Verstedelijkingsopgave faciliteren

In schema 3.3 is uitgewerkt welke subdoelen er vallen onder het hoofddoel ‘verstedelijkingsopgave faciliteren’.

Schema 3.3: beoordeling op hoofddoel ‘Verstedelijkingsopgave faciliteren’

Centraal motto U16: ‘Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen’		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	+
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	0/+ ?
	Bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt	0 ?
	Stimuleren levensloopbestendige wijken	0 ?
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	+
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	+

Voldoende plancapaciteit

Onder het subdoel ‘zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)’ vallen kernindicatoren die gericht zijn op het aantal gerealiseerde woningen binnen de regio en de het in beeld hebben van reserve-plancapaciteit.

De totale woningbouwopgave in de U16 is 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040. In samenspraak met het Rijk wordt daarbij gestuurd op 30% overprogrammering, dat komt dus neer op 124.000 tot 147.500 woningen. Het IRP schetst het perspectief dat er in 2040 ruimte is voor alle nieuwe bewoners. Deze opgave wordt vervolgens concreet inzichtelijk gemaakt door een aantal ontwikkellocaties te benoemen. In de vitale kernen wordt ruimte gemaakt voor 15.000 tot 22.000 nieuwe woningen, in de stad Utrecht en het Nieuwegeinse deel van de A12-zone gaat het om 74.000 tot 82.000 nieuwe woningen en in de regiopoorten om 35.000 tot 40.000 woningen. In totaal is er daarmee een plancapaciteit van 124.000 tot 144.000 woningen. Daarmee wordt dus voldaan aan het minimaal aantal te realiseren woningen.

Het IRP benoemd vervolgens ook een aantal nieuwe uitleglocaties die een optie worden wanneer OV aanwezig is en het landschap wordt versterkt. Deze uitleglocaties hebben niet de voorkeur, maar het IRP geeft aan dat op locaties in Bunnik-Zuid en Rijnenburg woningbouw op de langere termijn mogelijk is. Daarmee is voorzien in reserve-plancapaciteit.

Aan beide kernindicatoren onder het subdoel ‘zicht op voldoende plancapaciteit’ wordt voldaan. Om die reden wordt op dit subdoel positief gescoord (+).

Diversiteit woonmilieus

Het subdoel ‘zicht op voldoende diversiteit woonmilieus’ richt zich meer op de kwalitatieve kant van de woningbouwopgave. Deze kwalitatieve vraag naar woonwensen is in het IRP ook benoemd. Deze vraag wordt inzichtelijk vanuit een onderzoek van bureau Companen. Daaruit volgt dat de regio sterker moet inzetten op het realiseren van stedelijke woonmilieus, met gemengde woon-werklocaties, voorzieningen in de woonomgeving en een mobiliteitsprofiel gericht op OV en fiets. Daarnaast is behoefte aan groenstedelijke milieus aan de randen van de stedelijke agglomeratie. Het subdoel is verder geoperationaliseerd door concreet door te vragen naar het aantal woningen in bepaalde woonmilieus.

Het IRP beschrijft dat het grootste deel van de regionale woningbouwopgave zich in of in de directe nabijheid van de stad Utrecht (60 procent) concentreert en dat daarnaast wordt ingezet op regiopoorten waar rondom OV-knooppunten wordt ontwikkeld. Die ontwikkelingen hebben vaak plaats in gemengde woon-werkmilieus. Daarnaast wordt in de vitale kernen ruimte gemaakt voor de behoefte van eigen bewoners of doorstromers in deze kernen. Het wordt niet concreet hoeveel woningen er in welk type woonmilieu worden gerealiseerd.

Uit de geschetste plannen voor woningbouw in het IRP komt naar voren dat tegemoet wordt getreden aan de woonwensen die door Companen in de regio zijn onderzocht. Het wordt echter niet duidelijk in welke mate alle woonwensen worden gehonoreerd. Om die reden wordt het IRP op het subdoel ‘zicht op voldoende diversiteit woonmilieus’ licht positief beoordeeld (0/+), waarbij er nog vragen zijn over de uitwerking (?).

Bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt

Het subdoel ‘bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt’ is geoperationaliseerd aan de hand van de kernindicator ‘voldoende geschikt en betaalbaar aanbod voor iedereen’.

Het begrip inclusiviteit van de woningmarkt zelf komt niet terug in het IRP. Dat geldt ook beperkt voor het begrip ‘betaalbaar’ en geschikt aanbod voor iedereen. Eerder onder de subdoelen diversiteit woonmilieus en voldoende plancapaciteit is wel naar voren gekomen dat de regio volgens het IRP voldoende woningen in diverse milieus gaat realiseren. Het IRP beschrijft vervolgens wel dat in de regio afspraken worden gemaakt ‘over woningbouwprogrammering, waarbij de verantwoordelijkheid voor sociale en kwetsbare doelgroepen wordt gedeeld’. Daarnaast wordt gesteld dat er ‘voldoende betaalbare woningen voor iedereen’ zijn. De uitwerking hiervan wordt echter niet concreet: wat betekent dat bijvoorbeeld per gemeente voor het aandeel sociale huurwoningen of voor het aantal specifieke zorgwoningen, hoe wordt daarmee de inclusiviteit geborgd?

De verantwoordelijkheid van de inclusiviteit van de woningmarkt in het IRP wordt opgeschoven naar vervolgstappen waar nog nadere afspraken moeten worden gemaakt over de verantwoordelijkheid voor sociale en kwetsbare doelgroepen wordt het IRP op dit aspect neutraal / nog niet te scoren (0 ?) beoordeeld.

Stimuleren levensloopbestendige wijken

Voor het subdoel ‘stimuleren levensloopbestendige wijken’ geldt in zekere zin hetzelfde als voor het subdoel ‘bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt’. Voor de begrippen die in de kernindicator ‘**aandeel levensloopbestendige wijken op het totaal’** worden genoemd is in het IRP geen aandacht. Om die reden resulteert ook hier een score neutraal / nog niet te scoren (0 ?).

Toegankelijkheid voorzieningen

Binnen het subdoel ‘toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden’ wordt naar de kernindicator ‘nabijheid stedelijke centra’ gekeken. Dat wordt verder geoperationaliseerd door te kijken naar het aandeel woningen dat binnen 3 kilometer van centra is gelegen.

Het IRP zet met verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, wonen en werken in op de ontwikkeling van knopen en (hoog)stedelijke gebiedsontwikkeling. Op die manier is de verwachting dat een fors deel van de woningen in de nabijheid zal worden gerealiseerd van voorzieningen. Het kan daarbij gaan om de toegankelijkheid van vervoer (OV), groen (door de groene scheggen), werk en winkels. Zeker deze laatste twee concentreren zich ook in de stedelijke centra of rondom de regionale OV-knooppunten. In het IRP is specifiek aandacht voor winkelgebieden waarbij drie categorieën worden geschetst (concentratie-, balans- en transitiegebieden). Doel is kwaliteit en voldoende aanbod in de regio te borgen. Dat draagt bij aan het voorzieningenniveau, ook voor de nieuwe ontwikkelingen.

Al met al is te verwachten dat het aandeel woningen dat binnen 3 kilometer van centra is gelegen toe zal nemen wanneer de ruimtelijke ontwikkelingen uit het IRP worden gerealiseerd. dat gebeurt door inzet op verdichting binnen bestaand stedelijk gebied en versterking van de OV-knopen. Om die reden is het subdoel ‘toegankelijkheid voorzieningen’ positief (+) beoordeeld.

Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden

Het subdoel ‘toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden’ is geoperationaliseerd door te kijken naar de kernindicator ‘gemiddelde woon-werk reistijd per modaliteit’. Dit specifieke aspect is niet onderzocht in het IRP. Wel wordt duidelijk dat het IRP inzet op het toevoegen van meer gemengde woon-werkmilieus, verdichting binnen bestaand stedelijk gebied, ontwikkeling rondom OV-knooppunten en versterking van deze knopen (ook in de regio). Op die manier is het aannemelijk dat de gemiddelde reistijd voor woon-werkverkeer in potentie af zal nemen, niet alleen voor de nieuwe bewoners en werknemers, maar ook voor de bestaande bewoners en gebruikers van het mobiliteitssysteem in de U16. Zo wordt het OV versterkt door inzet op het ‘Wiel met Spaken’ en worden op diverse plekken fietsverbindingen verbeterd. Dat zal er ook toe leiden dat het rustiger wordt op de weg, waardoor ook automobilisten in potentie sneller op hun werk kunnen komen.

Om bovenstaande redenen wordt het subdoel ‘toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden’ positief beoordeeld (+).

3.4 Ruimtelijke kwaliteit verhogen

In schema 3.4 is de beoordeling op de subdoelen die vallen onder het hoofddoel ‘ruimtelijke kwaliteit verhogen’ samengevat weergegeven.

Schema 3.4: beoordeling op hoofddoel 'Ruimtelijke kwaliteit verhogen'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	0/+
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	+
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	0/+
	Vergroten van het areaal (land- en water) natuur	+ ?
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	+
	Leefbaarheid en vitaliteit kernen	+
	Recreatieve voorzieningen	+

Verhogen ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied

Dit subdoel heeft als kernindicator **Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied.** Voor de score op deze kernindicator wordt gekeken naar het toevoegen van complementaire woon- en werkmilieus, de realisatie van voldoende kritische massa om draagvlak te creëren voor voorzieningen en de spreiding van deze kwaliteiten over de gehele regio, zodat iedereen ervan profiteert.

In het IRP wordt het mengen van wonen, werken en voorzieningen nadrukkelijk genoemd als een belangrijke opgave voor de regio. De inzet op OV-knopen zorgt ervoor dat de omgeving hier een stapje stedelijker wordt en het zorgt voor menging van functies en draagvlak voor (meer) voorzieningen. Met meer stedelijke milieus neemt de bereikbaarheid van voorzieningen voor de gehele regio toe en ook de inzet op de vitale kernen draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit.

Met deze inzet zijn er voldoende kansen om de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied te vergroten. Specifieke inzet om deze ruimtelijke kwaliteit te bevorderen (welke voorzieningen, waar?) wordt echter niet uitgewerkt. Wel wordt in de regiopoorten de verbinding met de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied gezocht en ook de verbindingen via de scheggen dragen bij. Dit maakt veel woongebieden aantrekkelijker doordat de toegang tot recreatieve mogelijkheden in het buitengebied wordt verbeterd, maar de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijke gebied zelf verandert er niet of nauwelijks door. De overkoepelende score is licht positief (0/+)

Verhogen ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied

Dit subdoel heeft als kernindicatoren **Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied,** de **bijdrage (of afbreuk) aan de kernkwaliteiten van de Utrechtse Landschappen**, de **bijdrage (of afbreuk) aan cultuurhistorische waarden (landschapselementen / bouwwerken / artefacten)**, de **impact op landbouw,** het **aandeel landbouw in regionale voedselvoorziening** en de **kansen voor natuur-/landschapinclusieve/circulaire landbouw.**

Het IRP heeft veel aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het landelijke gebied. De groei van het groene en blauwe netwerk wordt als randvoorwaardelijk genoemd voor de ontwikkelingen, het Utrechts landschap de 'kwaliteitsdrager voor de hele U16'. Er zijn vier algemene en zeven gebiedsopgaven benoemd (Blauwe krans Stelling van Amsterdam, Polderscheg Lange Linschoten – Woerden – Breukelen, Hollandsche IJsselscheg / Rijnenburg / A12zone, Waterliniescheg, Groene zoom Vijfheerenlanden, Groen raamwerk Heuvelrug-Lek, Agrarisch groenblauw netwerk. Er zijn concrete (kwantitatieve) opgaven voor deze gebieden benoemd voor natuur, recreatie, landschapselementen, inclusief meekoppelkansen.

Het IRP levert daarmee een positieve bijdragen aan de kansen voor ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied, inclusief de kernkwaliteiten en de cultuurhistorische waarden. Daarnaast wordt verduurzaming van de landbouw en de transitie naar een circulaire en klimaatneutrale landbouw veelvuldig genoemd en wordt aansluiting bij lopende initiatieven bepleit. Het perspectief van de agrarische sector wordt echter ook als uitvoeringsvraagstuk benoemd waarbij economisch rendabele landbouw als uitgangspunt is benoemd. Hoewel niet expliciet benoemd, staat het areaal aan landbouwgrond onder druk en daarmee mogelijk ook de bijdrage aan regionale voedselvoorziening. Al met al is de score op het subdoel ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied positief (+), de consequenties voor de landbouw zijn een aandachtpunt.

Intrinsieke natuurwaarden

Het subdoel behouden en versterken van de intrinsieke natuurwaarden wordt beoordeeld met behulp van de kernindicatoren **kansen voor natuur** en **het borgen van biodiversiteit**.

In het IRP is veel aandacht voor het behoud en herstel van natuurwaarden. Er is een forse kwantitatieve opgave opgenomen in het IRP in het areaal natuur (zie volgende kernindicator) en ook verbindingen tussen ecologisch waardevolle gebieden worden gelegd. Daarmee wordt gewerkt aan de robuustheid van de natuur en het Natuur Netwerk Nederland wordt gecompleteerd met de benoeming van 7 natuurkernen. Het streven is ook naar natuurinclusieve woon-werklocaties en natuurinclusieve landbouw, wat nieuwe kansen voor de natuur biedt. De kwalitatieve ontwikkeling is beperkt uitgewerkt. Het IRP zet wel in op completering van het Natuur Netwerk Nederland, maar verder is er geen uitwerking in bijvoorbeeld in natuurdoeltypen. Dit in combinatie met de forse toename van wonen en werken, en de veelvuldig genoemde combinatie van natuur met recreatieve doeleinden , maakt de effectieve invloed op de biodiversiteit ongewis. Al met al verwachten we een licht positief effect (0/+).

Areaal natuur

Het subdoel areaal natuur wordt gescoord op de kernindicatoren **ruimtebeslag/nieuwe natuur (exclusief reeds geplande NNN)** en **verbondenheid natuurgebieden (in ha) - aantasting en nieuwe verbindingen.**

Er wordt ruim 4.000 ha. natuur (gemengd met recreatie) toegevoegd en er wordt gewerkt aan een groot aantal verbindingen: 38 natuurschakels en 13 recreatieve verbindingen. Voorts worden 19 fietsducten, 3 ecoducten en 16 kleinere faunapassages benoemd. Er wordt ingezet op het vergroten en robuuster maken van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Per saldo neemt het areaal natuur naar verwachting toe en ook de verbondenheid van natuurgebieden verbeterd. Overigens is het realiseren van de NNN een ‘zelfstandige opgave van de provincie’. Per saldo is er naar verwachting een positieve bijdrage van het IRP aan het areaal natuur, maar de exacte omvang (bovenop reeds geplande ontwikkelingen) is onduidelijk (score + / ?) .

Behouden en versterken cultuurhistorische waarden

Voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische waarden is in het aangepast beoordelingskader de kernindicator **kansen voor landschap** benoemd. Behoud van cultuurhistorische waarden en de combinatie met recreatiemogelijkheden zijn hiervoor relevant (NB: dit subdoel en de uitwerking ervan kent overlap met het subdoel ‘Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied’).

In het IRP worden cultuurhistorische waarden niet aangetast en wordt juist ingezet op de landschappelijke kracht en diversiteit als drager van ontwikkelingen in de regio. De score op dit subdoel is daarmee positief (+).

Leefbaarheid en vitaliteit kernen

De leefbaarheid en de vitaliteit van kernen kan worden geborgd door het **inwonertal op peil** te houden en door te zorgen voor een **goede bereikbaarheid naar de knopen**. Hiermee blijft er draagvlak voor lokale voorzieningen en zijn regionale voorzieningen voor iedereen bereikbaar, ook vanuit de kleinere kernen.

Het IRP voorziet in de behoefte van de kleinere en middelgrote kernen. Om draagvlak voor voorzieningen en gewenste woonmilieus te houden worden veel kernen een 'stapje stedelijker'. Bijbouwen voor de eigen vitaliteit en marktdynamiek is voorzien. In totaal landt 15% (15.000 tot 20.000) woningen in de kleinere en middelgrote kernen. Daarnaast komt het begrip 'verbonden vitaliteit' aan de orde: de bereikbaarheid van (regionale) voorzieningen vanuit de kleinere keren draagt ook bij aan de vitaliteit. De verdere ontwikkeling van knopen draagt bij aan een toename van voorzieningen buiten de grootstedelijke agglomeratie. Deze voorzieningen komen ook binnen bereik van veel kleinere kernen, ook in combinatie met de verbeteringen in de lokale bereikbaarheid van vooral OV en langzaam verkeer. Het IRP draagt daarmee positief bij aan de vitaliteit van de kernen (+). De autobereikbaarheid is mogelijk wel een aandachtspunt.

Recreatieve voorzieningen

De kernindicator is bij dit subdoel is **ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzieningen.** De score op deze kernindicator kan worden bepaald door de effecten in beeld te brengen op het areaal aan recreatiegebied, het recreatieve netwerk, de kwaliteit en capaciteit van recreatieterreinen en landschappen en de bereikbaarheid hiervan.

De inzet in het IRP op recreatieve mogelijkheden uit zich in de onder meer in de inzet op 'poorten' het toevoegen van recreatienatuur en fietsroutes. Er zijn 13 recreatieve verbindingen benoemd, en 400 km aan recreatieve en ecologische verbindingen, versterking van het groen blauwe netwerk voor recreatieve doeleinden en stations die zich ontwikkelen tot recreatie-transferia. Ook Rijnenburg wordt gezien als mogelijke locatie voor sport en recreatie in combinatie met een energielandschap. We verwachten daarom een positieve score op de recreatieve mogelijkheden (+).

3.5 Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren

Schema 3.5: beoordeling op hoofddoel 'Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	+
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	0/+
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	0 ?
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	+

Capaciteit infra

Het subdoel dat beoogd voldoende capaciteit op de infrastructuurnetwerken te bewerkstelligen heeft als kernindicatoren: **bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer**, het **aantal woningen nabij bestaande OV-knopen (met restcapaciteit),** de **bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per modaliteit (fiets/ov, auto),** de **Impact op NMCA**

knelpunten, het **Ontlasten van Utrecht Centraal** en het **bewerkstelligen van slim, veilig en duurzaam goederenvervoer.**

Om de effecten aan de hand van de deze indicatoren te kunnen meten is het eigenlijk nodig verkeersmodelberekeningen te doen. Aan de hand van de inzet van het IRP kan hier echter ook kwalitatief het een en ander over worden gezegd. Door de ontwikkeling van knopen en de inzet op gemengde woon-werkmilieus worden banen en werknemers dicht bij elkaar ontwikkeld, wat in potentie zorgt voor korte reistijden. Er is veel aandacht voor langzaam verkeer en OV-maatregelen. Een schaalsprong is de inzet, met realisatie van het “wiel met spaken”, waarmee betere verbindingen worden gerealiseerd, juist ook op andere relaties dan die met het Centraal Station. Deze matregelen maken dat in de regio betere verbindingen met naar verwachting kortere reistijden tot stand komen. Door de inzet op meerdere knopen en het Wiel met Spaken zou ook de ontlasting van Utrecht Centraal haalbaar moeten zijn.

Doorgaand verkeer, dat geen herkomst of bestemming heeft in de regio wordt wel genoemd, maar krijgt weinig aandacht. De gevolgen van ontwikkelingen in het IRP op knelpunten die in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyses (NMCA) zijn voorzien is ongewis.

De inzet voor weginfrastructuur is gericht op het wegnemen van knelpunten. Uitgangspunt voor ontwikkelingen is ook dat deze niet leiden tot meer verkeer in de spits. Mocht dat onverhoopt niet lukken dan wordt de mogelijkheid open gehouden om zwaarder in te zetten op vraagbeïnvloeding en andere modaliteiten. Als laatste optie wordt ook de mogelijkheid geschetst om alsnog grootschaliger weginframaatregelen te nemen (een parallelweg bij de A12 wordt als voorbeeld genoemd).

Ten aanzien van goederenvervoer wordt de keuze gemaakt om niet meer XXL logistiek in de regio te accommoderen. Dit gebeurt overigens niet alleen vanuit bereikbaarheidsperspectief, landschap en ruimte spelen hierbij zeker ook een rol. Naar verwachting heeft deze keuze een dempend effect op de toename van het vrachtverkeer. Maar hoe de toename van de vraag naar stadsdistributie wordt geaccommodeerd of wat de inzet op circulariteit doet met goederenstromen komt niet aan bod.

Al met al verwachten we een positief effect (+) op de indicator capaciteit infrastructuur. Voor OV en langzaam verkeer is dit door capaciteitsuitbreidingen, voor automobiliteit zit het vooral in vraagbeïnvloeding; door RO-keuzes, maar ook door bijvoorbeeld beprijzen. Door rekening te houden met eventuele weginfrauitbreidingen op termijn wordt flexibiliteit en adaptiviteit ingebouwd.

Robuustheid infra

Onder de **robuustheid van de infrastructuur** wordt het vermogen verstaan om te blijven functioneren, ook als er problemen zijn. Deze kernindicator kent als subindicator ‘uitwijkmogelijkheden bij incidenten’. In zijn algemeenheid geldt dat extra schakels in een netwerk een verbetering met zich meebrengen voor de robuustheid. Er zijn immers andere routes of lijnen beschikbaar als er een schakel uitvalt. Ook ruime capaciteit draagt bij aan robuustheid.

Door realisatie van het Wiel met Spaken en het ontwikkelen van nieuwe knopen wordt het OV-systeem naar verwachting robuuster. Het wegsysteem blijft naar verwachting echter kwetsbaar. We beoordelen de score op het subdoel ‘robuustheid infra’ als licht positief (0/+).

Comfort, betrouwbaarheid, beleving

Comfort, betrouwbaarheid en beleving van vooral OV en fietsroutes dragen bij aan een aantrekkelijk vervoersysteem dat een beter alternatief voor de auto vormt. Hier wordt in het IRP alleen in de opgaven aandacht aan besteed. Het toevoegen van routes, hubs etc moet hieraan bijdragen. Afgezien van deze (kwantitatieve) opgave wordt niet specifiek ingegaan op het comfort,

de betrouwbaarheid of de beleving van verplaatsingen of de voorwaarde die hiermee aan routes, voertuigen of overstappunten worden gesteld. Ook wordt er niet ingegaan op wanneer bijvoorbeeld capaciteit voldoende is om comfortabel te zijn. We beoordelen de score daarom als onbekend/niet te beoordelen (?).

Toegankelijkheid

Het **vergroten van de toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem** maakt dat het bereik van personen die afhankelijk zijn van het OV toeneemt. Dat vergroot hun sociale mobiliteit, brengt voorzieningen naderbij en kan ook de kans op een baan beïnvloeden (als het bereik toeneemt zijn er meer potentiële banen binnen een acceptabele reistijd).

Het IRP kent geen specifieke opgaven of elementen die de toegankelijkheid van verkeer en vervoerssysteem beïnvloeden, anders dan de het toevoegen van knopen en het bereikbaar maken ervan. Door de schaalsprong van het OV, de uitbreiding van het aantal knopen en de verbetering van toeleidende infrastructuur voor langzaam verkeer wordt naar verwachting OV een realistische optie voor een grotere groep. Deze structurele aanpassingen zorgen daarom voor een licht positieve score op 'toegankelijkheid' (0/+).

3.6 Haalbaarheid

Schema 3.6: beoordeling op hoofddoel 'Haalbaarheid'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	0 ?
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	+

Zicht op uitvoering

Het subdoel 'zicht op uitvoering' gaat over de mate waarin zich technische en juridische knelpunten voor kunnen doen en de mogelijkheden om alle maatregelen fysiek te kunnen inpassen. Er is een kernindicator gedefinieerd die eveneens **uitvoerbaarheid** heet. Subindicatoren die iets zeggen over de mate van complexiteit van de opgaven zijn: het aantal eigenaren op wiens grondgebied de verstedelijking plaatsvindt en de aanwezige bestaande bebouwing.

De binnenstedelijke locaties en transformatieopgaven zijn relatief complex. Hier zijn veel verschillende eigenaren en bestaande gebouwen, waarmee rekening moet worden gehouden. Inpassing brengt daarnaast mogelijk forse kosten met zich mee. Haalbaarheid is daarmee complex, maar (reserve)plancapaciteit en de mogelijkheden tot fasering (zie volgende punt) dragen wel positief bij. Overigens is veel afhankelijk van de nadere planuitwerking en programmering in vervolgfasen. De score op de indicator is daarom voor nu 0 (vanwege de complexiteit) en deels nog niet te beoordelen (?).

Adaptiviteit en toekomstvastheid

Voor adaptiviteit en toekomstvastheid is als kernindicator **adaptiviteit/flexibiliteit** benoemd. De mate waarin in de toekomst nog andere keuzes open liggen en er flexibel kan worden omgegaan met deelgebieden maakt het IRP flexibel. Het belang hiervan neemt toe naarmate eindbeelden verder in de toekomst liggen. Dit wordt nadrukkelijk in het IRP onderkend en de aanbeveling wordt gedaan om ontwikkelingen te blijven monitoren en zo nodig bij te sturen. Er wordt ook rekening gehouden met het feit dat bijsturen eventueel nodig kan zijn en een aantal opties hiertoe wordt

opengehouden: de ontwikkeling van Rijnenburg blijft als optie open, evenals een mogelijke verdere uitbreiding van weg (en andere) infrastructuur. Ook het 'overprogrammeren' met 30% meer woningen dan de voorziene opgave draagt bij aan de flexibiliteit en adaptiviteit. Het IRP scoort daarmee positief (+) op deze indicator.

3.7 Kosten en opbrengsten (financieel)

Schema 3.7: beoordeling op hoofddoel 'kosten en opbrengsten (financieel)'

Centraal motto U16: 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'		
Hoofddoel	**Subdoelen**	**Beoordeling**
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten, incl. opbrengsten	- ?
	Investeringskosten	- ?

Beheer en exploitatie

Kosten van beheer en exploitatie waarmee rekening dient te worden gehouden gaan over de gebiedsontwikkeling (**grondexploitatie, GREX**) en over de **OV-exploitatie.** De ontwikkelingen in het IRP zijn nog onvoldoende gedetailleerd om deze berekeningen te kunnen maken. Wel is op voorhand bekend dat binnenstedelijke locaties (vanwege de complexiteit van de ontwikkeling) over het algemeen een negatief financieel saldo hebben. Voor buitenstedelijke locaties wordt een neutrale grondexploitatie verondersteld. Ten aanzien van de OV-exploitatie geldt dat verdichting op knopen zorgt voor 'dikkere' reizigersstromen. Dit kan een gunstig effect hebben op de exploitatie van onderbenutte lijnen. In het IRP wordt ook benoemd dat er in de verdere uitwerking oog is voor een rendabele exploitatie van OV-lijnen. Dit zal naar verwachting echter niet voor alle lijnen mogelijk zijn en bovendien vragen om flinke investeringen (zie hieronder). We beoordelen de score voor beheer en exploitatie als negatief en deels nog niet te beoordelen (- ?)

Investeringen

Kernindicator bij het subdoel investeringen is **investeringen in infrastructuur**. Net als bij beheer en exploitatie is er nog geen uitgewerkte raming van alle maatregelen. Wel is bekend en benoemd dat de investeringen in met name de schaalsprong van het OV zeer fors zullen zijn. We beoordelen de score net als bij exploitatie als negatief en deels nog niet te beoordelen (- ?).

Bijlage 1: Bijlage operationalisering kernindicatoren

De beoordeling van diverse kernindicatoren is opgebouwd aan de hand van meerdere sub-indicatoren. In deze paragraaf zijn deze sub-indicatoren per kernindicator kort toegelicht. De paragraaf is gestructureerd aan de hand van de hoofd- en subdoelen.

Hoofddoel Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio

Het hoofddoel bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio is opgebouwd uit een vijftal subdoelen en 18 kernindicatoren. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren. In figuur B1 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B1 Beoordelingskader REP contour hoofddoel bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio



De verdere operationalisering van kernindicatoren naar sub-indicatoren vergt op enkele onderdelen nog een nadere duiding, welke is overgenomen uit het beoordelingskader van het MIRT Onderzoek.

Geluid

De effecten van de verstedelijking hebben op verschillende manieren een uitwerking op geluidhinder:

- **Ruimtelijke ontwikkeling op geluidbelaste locaties** (binnen wettelijke normen). De categorie is in beeld te brengen op basis van de huidige geluidshindercontouren.
- **Nieuwe infrastructuur leidt tot nieuwe plaatsen waar geluidbelasting ontstaat.** Deze categorie is eerder kwalitatief beoordeeld, waarbij ook is meegewogen dat deze geluidsbeleving meer impact heeft dan geluidhinder rondom bestaande infrastructuur, omdat een geluidsluwe situatie nu een geluidgehinderde situatie wordt.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen genereren nieuwe verplaatsingen**; hierdoor kunnen bestaande woningen of andere kwetsbare functies met meer geluid te maken krijgen.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie gaat over het kunnen inspelen op de gevolgen van klimaatverandering op thema's als wateroverlast (voldoende waterberging), hittestress, waterveiligheid, bodemdaling, verzilting/verdroging, zoetwatervoorziening etc. Bij beoordeling van de kernindicator *kansen voor klimaatadaptatie* is rekening gehouden met de volgende sub-indicatoren:

- Wateroverlast
- Overstroming
- Hittestress
- Droogte

Aan de hand van verdeling over woonmilieus, bodemopbouw, reliëf, type bouw en nabijheid van rivieren is een inschatting te maken van de bijdrage aan het subdoel. Gehanteerde globale regels hierbij zijn:

- Hoe meer er hoogstedelijk wordt gebouwd, hoe lastiger het wordt om de gevolgen van klimaatverandering te verzachten. Er zijn overigens goede voorbeelden dat dit wel kan, alleen vraagt dit wel extra inspanningen.
- Veengronden in west Utrecht zijn bodemdalingsgevoelig gedurende droge periodes. Als grondwaterstanden dalen zakt het veen extra in. Waarbij kleigronden hemelwater moeilijk infiltreren en zandgronden houden relatief weinig water vast.
- Richting de Utrechtse Heuvelrug is relatief veel reliëf en het gebied ondervindt de meeste neerslag in de regio. Lucht aangevoerd vanuit het westen stijgt langs de heuvelrug op, koelt af, verdampt en neerslagwolken worden gevormd. Water stroomt naar de voet van de heuvelrug wat tot lokale wateroverlast leidt. Tegelijkertijd is wateraanvoer naar de hogere gronden gedurende droogteperiodes lastig.
- Bij nieuwbouw is het relatief makkelijker om direct te kiezen voor een volledig klimaatbestendige inrichting. Bij binnenstedelijke verdichting en transformatie is dit aanzienlijk gecompliceerder, deze gebieden ondervinden minder kansen voor klimaatadaptatie.
- Nabij het rivierengebied zijn de grootste overstromingsrisico's. Langs de Lek en richting de westelijke polders is de maximale waterdiepte het hoogst. Het gebied rondom de Utrechtse Heuvelrug is veiliggesteld dankzij haar hoge(re) ligging.

Kansen voor energietransitie

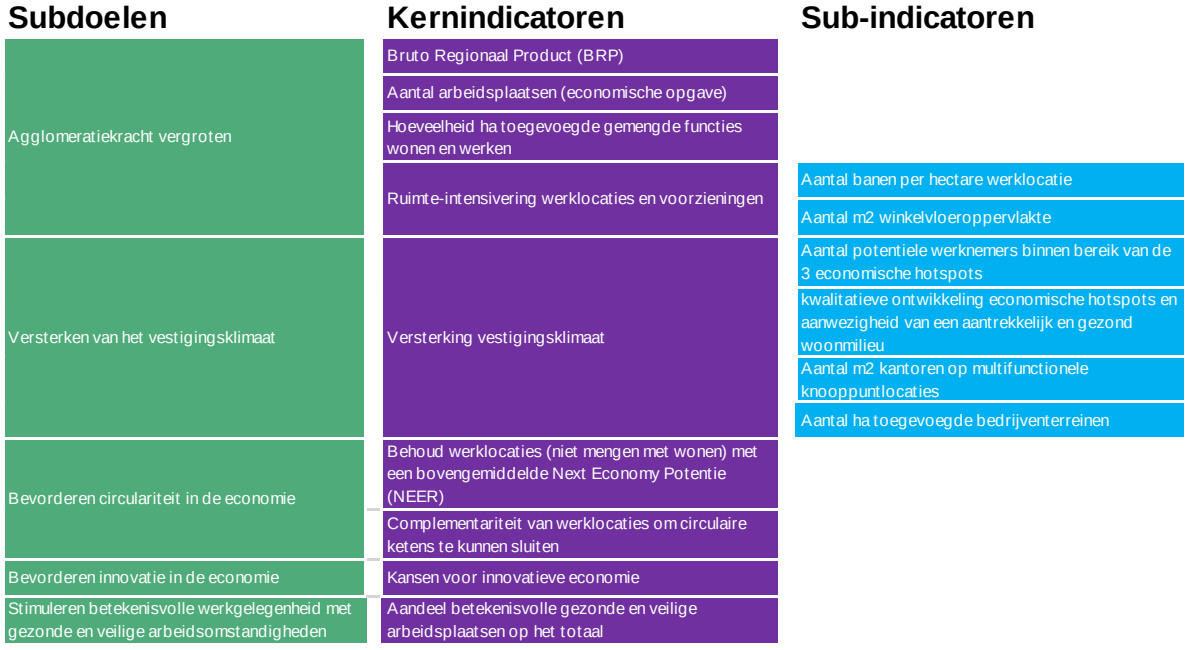
De kernindicator *kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie in termen van energieproductie en -opwek* gaat over voldoende ruimte voor de opwekking van duurzame energie en besparing van energiegebruik. Dit wordt beoordeeld aan de hand van zes elementen:

- Aan de hand van het **energiegebruik per woningtype** (elektriciteit en warmte) is berekend wat de energievraag van de 37.000 woningen is die worden toegevoegd. Een lager totaal energiegebruik is daarbij als positief beoordeeld.
- **Energieneutrale woningen**. In steden is het complexer om zelfvoorzienende woningen te maken (hoogbouw heeft bijvoorbeeld te weinig vierkante meters dak om met zonnepanelen in de energievraag van alle gestapelde woningen te voorzien). In de toekomst is ook geveloppervlakte mogelijk te gebruiken voor energiewinning en zal de verbeterde isolatie ertoe bijdragen dat juist woningen in het buitengebied makkelijker energieneutraal zijn te maken. Een hoger aantal gestapelde woningen in een model is als negatief beoordeeld.
- De ruimte die beschikbaar is voor het opwekken van energie is een belangrijke indicator. Het vrijhouden van het buitengebied biedt kansen om dit (deels ook) in te zetten voor energieopwekking. Het subcriterium **Ruimte voor elektriciteit** buitengebied pleit daarom voor hoogstedelijke milieus en niet voor geen uitleg. Meer ruimtegebruik in het buitengebied scoort dus negatief.
- Ook meegewogen is het **gebruik van bedrijventerreinen**: wanneer bedrijventerreinen worden getransformeerd, zullen bedrijven in de regel een impuls hebben om oude processen en technieken (die deels zijn afgeschreven) eerder te vervangen door nieuwe schone technologie, dan als ze op de bestaande locatie zouden blijven.
- Aanvullend is op suggestie van de Bestuurstafel Energie een sub-indicator energiegebruik en –levering werklocaties toegevoegd.

Hoofddoel Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio

Het hoofddoel *economie versterken* is opgebouwd uit 4 subdoelen en 9 kernindicatoren. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren. In figuur B2 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B2 Beoordelingskader REP contour hoofddoel economie versterken



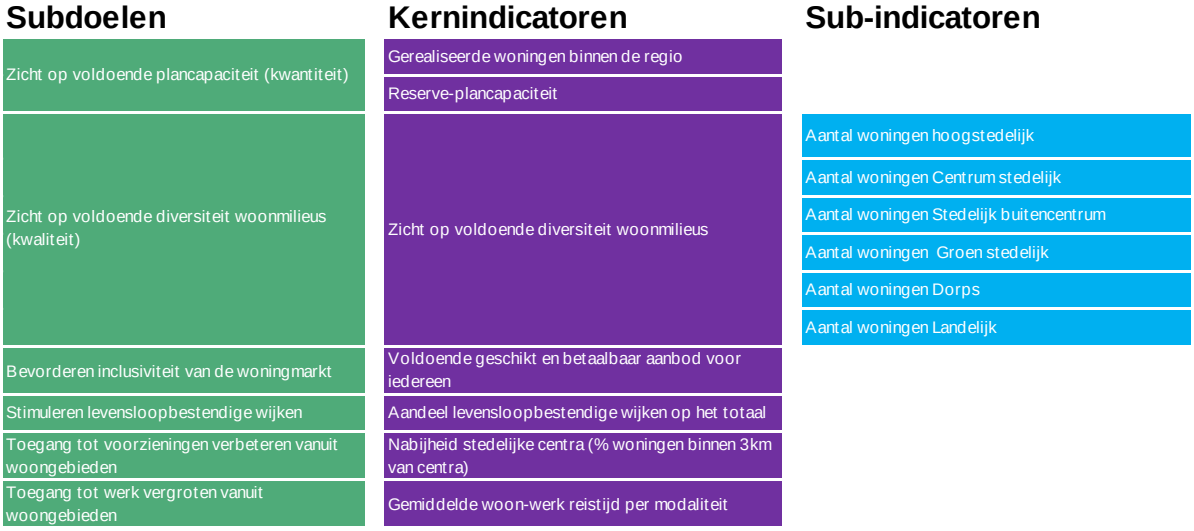
In het MIRT Onderzoek is een nadere uitwerking gegeven aan de kernindicator 'Versterking vestigingsklimaat'. Daarin spelen drie economische hotspots een rol, dat zijn: (1) USP/Rijnsweerd, (2) Stationsgebied Utrecht en (3) A12zone/Merwedekanaalzone. In U16 verband is naar aanleiding van

de moties en amendementen ook gesproken over enkele andere sectoren en hotspots die van belang zijn. Daarvoor is ruimte in de kwalitatieve duiding, waarbij meespeelt dat in iedere regio/ gemeente andere economische sectoren van meer of minder groot belang zijn.

Hoofddoel Verstedelijkingsopgave faciliteren

Het hoofddoel *verstedelijkingsopgave faciliteren* is opgebouwd uit een viertal subdoelen en 5 kernindicatoren. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren. In figuur B3 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B3 Beoordelingskader REP contour hoofddoel verstedelijkingsopgave faciliteren



Nieuw onderzoek dat is uitgevoerd voor het REP (Companen 2019) brengt de verschillen tussen vraag en aanbod in beeld voor de periode tot 2040 voor 5 deelgebieden:

- **Utrecht**: hier is vooral vraag naar en een tekort aan Centrum Stedelijk wonen. Buiten-centrum milieus zijn er voldoende. Om daarmee aan de Centrum-stedelijke vraag tegemoet te komen dienen deze milieus voldoende stedelijke uitgaansfuncties te krijgen.
- **Rondom Utrecht:** hier ontstaat een tekort in vrijwel alle woonmilieus; het grootste tekort is aan Centrum-stedelijk. Tekorten buiten centrum ontstaan pas op langere termijn.
- **Noord:** hier is vooral behoefte aan buiten-centrummilieus. Er is vooral behoefte aan appartementen en zeer betaalbare grondgebonden woningen.
- **Zuidoost:** met uitzondering van het buiten-centrummilieu is er in alle woonmilieus een tekort. Er is hier in sterkere mate dan in andere regio's vraag naar grondgebonden koopwoningen, ook in duurdere segmenten.
- **Zuidwest:** hier is waarschijnlijk vooral behoefte aan buiten-centrummilieus, maar dit zou ook ingeruild kunnen worden meer dorps/ groenstedelijke milieus.

Bij beoordeling van de woningbouwprogrammering in de contour zal rekening worden gehouden met de uitkomsten uit het onderzoek van Companen.

Hoofddoel Ruimtelijke kwaliteit verhogen

Het hoofddoel *Ruimtelijke kwaliteit verhogen* is opgebouwd uit 7 subdoelen en 14 kernindicatoren. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren. In figuur B4 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B4 Beoordelingskader REP contour hoofddoel Ruimtelijke kwaliteit verhogen

Subdoelen	Kernindicatoren	Sub-indicatoren
Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied	Toevoeging complementaire woon- en werkmilieus
		Realisatie voldoende kritische massa om draagvlak te creëren voor voorzieningen
		Spreiding van deze kwaliteiten over de gehele regio, zodat iedereen ervan profiteert
Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied	Koppelkansen ontwikkeling en structuurverbetering landelijk gebied
		Bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van stads- en dorpsranden
		Impact op ruimtebeslag landbouwareaal (zie ook volgende kernindicator
	Bijdrage (of afbreuk) aan de kernkwaliteiten van de Utrechtse Landschappen	
	Bijdrage (of afbreuk) aan cultuurhistorische waarden (landschapselementen / bouwwerken / artefacten)	
	Impact op landbouw (ruimtebeslag bestaand areaal, met onderscheid primaire en secondaire landbouw)	Ruimtebeslag aaneengesloten primaire landbouw (kernlandbouwgebied)
		Ruimtebeslag aaneengesloten secundaire landbouw (combinatie met andere functies)
	Aandeel landbouw in regionale voedselvoorziening	
	Kansen voor natuur/landschapinclusieve/circulaire landbouw	
Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Kansen voor natuur	Aantasting en ontwikkeling in of direct langs beschermde natuurgebieden en ecologische structuren
		Effecten ondergrondse waterstructuren
	Borgen biodiversiteit	Toename / vergroten biodiversiteit
		Nieuwe habitats of uitbreiding van natuurareaal voor specifieke doelsoorten (land en water)
		Aaneengeslotenheid / robuustheid van gebieden en verbindingen
		Mate van robuustheid van ecologische verbindingen (stijging natuurwaarden door goede verbindingen)
Vergroten van het areaal (land- en water) natuur	Ruimtebeslag/nieuwe natuur (exclusief reeds geplande NNN)	Aantal ha bos
		Aantal ha landbouw
		Aantal ha recreatie
		Aantal ha natuur
	Verbondenheid natuurgebieden (in ha) - aantasting en nieuwe verbindingen	
Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Kansen voor landschap	Mogelijkheden ontwikkeling landschappelijke kwaliteit
		Mogelijkheden ontwikkeling recreatiemogelijkheden in aangrenzende gebieden gebiedsontwikkeling
Leefbaarheid en vitaliteit kernen	Inwonertal op peil	
	Bereikbaarheid knopen	
Recreatieve voorzieningen	Ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzi	Aantal hectare nieuw recreatiegebied
		Aantal meters nieuw of verbeterd recreatief netwerk
		Kwaliteit en capaciteit van recreatieterreinen en reacreatielandschappen
		Mate van bereikbaarheid recreatieterreinen en recreatielandschappen

Naar aanleiding van de moties en amendementen en suggesties vanuit de bestuurstafel Groen en Landschap zijn enkele subdoelen en kernindicatoren toegevoegd. In nadere toelichting en operationalisering op een aantal daarvan wordt verwezen naar het '*Pijlerrapport Groen en Landschap*'[1]. Op enkele kern- en sub-indicatoren is om die reden nog enige verduidelijking gegeven:

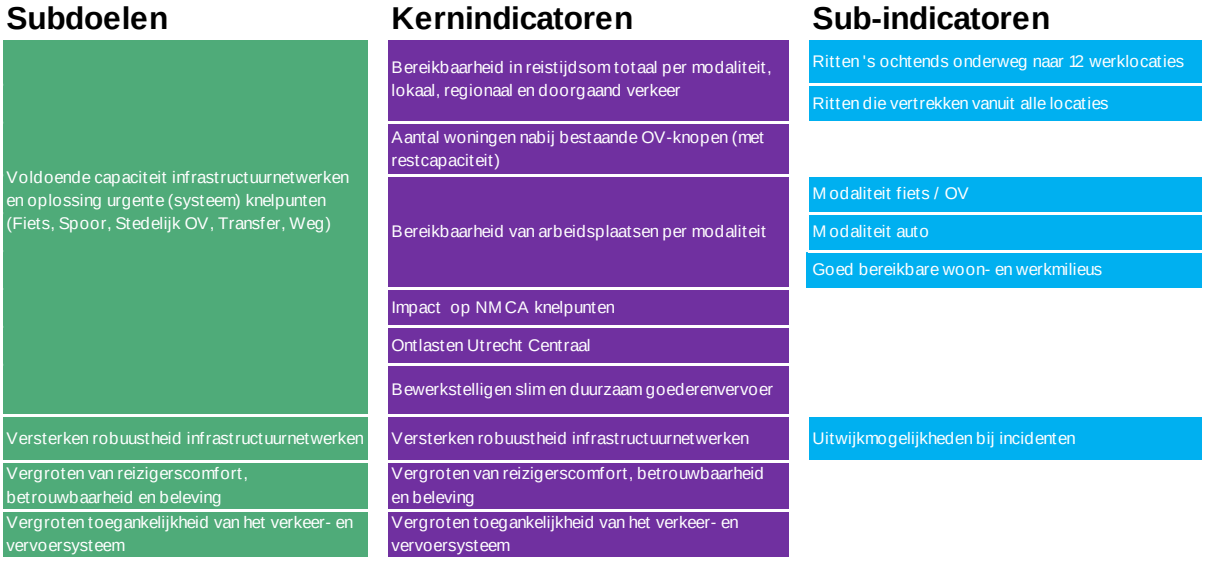
[1] Ontwikkelbeeld Groen & Landschap – Vijfde pijler Groen en Landschap: het aanbod van en aan U16. 31 juli 2019. Hier geraadpleegd: https://www.utrecht10.nl/media/filer_public/07/1d/071de2c9-fa04-4cb2-8018-63522db77890/190801_bvr_u16_groene_pijler_ontwikkelbeeld_xs.pdf

- **Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied.** Bij dit subdoel zijn onder andere de kernkwaliteiten van het Utrechtse Landschap en de cultuurhistorische landschapselementen, bouwwerken en artefacten. Bij dit laatste aspect gaat het onder andere om de Limes, Waterlinies, Grebbelinie, Lustwarande en de Stelling van Amsterdam. Op het aspect landbouw in relatie tot ruimtelijke kwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen kernlandbouwgebieden (dat zijn een vijftal aaneengesloten landbouwgebieden in Utrecht) en secundaire landbouwgebieden (in deze gebieden is sprake van meer functiemenging: landbouw met wonen en werken).
- **Behouden en versterken van de intrinsieke natuurwaarden.** Op deze subdoelstelling wordt meegegeven dat natuurwaarden op diverse manieren kunnen worden gerealiseerd. Naast primaire natuurgebieden, die in ha zijn uit te drukken, kan een bijdrage aan natuurwaarden worden gerealiseerd in combinatie met andere functies als wonen, werken, recreatie en landbouw (in overlap met anders pijlers). Voor het meten van de biodiversiteit is het van belang om uit te gaan van doelsoorten met passende habitatgebieden, die kenmerkend zijn voor het beoogd type natuur en dat daarbij beoordeelt kan worden op het feit of geschikte leefomstandigheden voor deze doelsoorten worden geborgd of gerealiseerd.

Hoofddoel Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren

Het hoofddoel *Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren* is opgebouwd uit 4 subdoelen en 9 kernindicatoren, welke voornamelijk kwantitatief zijn uitgewerkt. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren. In figuur B5 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B5 Beoordelingskader REP contour hoofddoel Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren



Ten behoeve van de beoordeling van de verstedelijkingsmodellen op het hoofddoel Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren zijn de verstedelijkingsmodellen doorgerekend in een verkeersmodel. Vanuit die doorrekening worden de gevolgen voor de keuze voor fiets, OV en auto inzichtelijk. Uit die analyses bleek dat de verstedelijkingsmodellen beperkt onderscheidend zijn. Ten behoeve van de beoordeling van de contour zijn (nog) geen verkeersmodel doorrekeningen gedaan, de beoordeling zal om die reden kwalitatief zijn.

Hoofddoel Haalbaarheid

Het hoofddoel *Haalbaarheid* is opgebouwd uit 2 subdoelen en kernindicatoren. In figuur B6 zijn voor de twee kernindicatoren ook sub-indicatoren en operationalisering van kernindicatoren opgenomen (in het blauw).

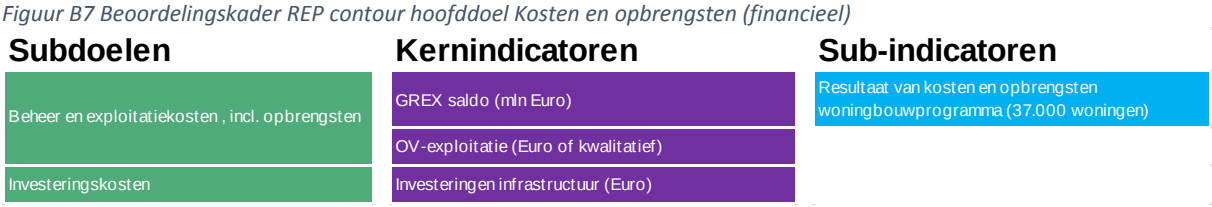
Figuur B6 Beoordelingskader REP contour hoofddoel Haalbaarheid



Hoofddoel Kosten en opbrengsten (financieel)

Het hoofddoel *Kosten en opbrengsten* is opgebouwd uit 2 subdoelen en 3 kernindicatoren, welke voornamelijk kwantitatief zijn uitgewerkt. Een deel van deze indicatoren spreekt voor zich, een ander deel is opgebouwd uit meerdere sub-indicatoren en deelberekeningen. In figuur B7 is de relatie tussen en opbouw van het beoordelingskader voor dit hoofddoel nader uitgewerkt, in het blauw zijn sub-indicatoren opgenomen.

Figuur B7 Beoordelingskader REP contour hoofddoel Kosten en opbrengsten (financieel)



Stand van zaken en vooruitblik – Participatie Integraal Ruimtelijk Perspectief

De participatie rondom het IRP (REP) is tweeledig:

- Regionale participatie – belangenorganisaties in de regio Utrecht met regionaal belang en invloed participeren bij de vorming van het IRP en geven van inzichten op het programmeren.
- Lokale participatie – Gemeentelijk draagvlak is essentieel om op een succesvolle wijze over te gaan tot programmeren. Gemeente-overstijgende projecten moeten worden verankerd in lokaal beleid. Daar is draagvlak voor nodig bij de lokale stakeholders.

Communicatiedoelstellingen
De uitgangspunten voor alle communicatie zijn 'verbinden, verbeelden en versterken'.



Verbinden – Er wordt verbinding gezocht tussen de U16 gemeenten, belangenorganisaties en bewoners. Waar mogelijk wordt er voorgesorteerd op de alliantievorming die nodig is voor de uitvoerende fase van het IRP.



Verbeelden – De visie van de U16 dient tot de verbeelding spreken voor gemeenten, belangenorganisaties en bewoners. Verbeelden dient te gebeuren in heldere communicatie (taal of visueel) met eenduidige betekenis en vertaald naar de lokale ambities



Versterken – De inzichten die worden opgehaald vanuit de participatie versterken de planvorming en het draagvlak voor het programmeren.

Participatieniveau

Voor participatieprocessen kunnen er diverse wijze van benadering te hanteren, een andere vorm van participatie en communicatie. We onderscheiden 5 vormen van participatie:

Beslissen
De besluitvorming wordt overgedragen aan de stakeholder. Resultaten uit het proces hebben een bindende werking.

Samenwerken
We werken als partners samen en overleggen vanaf het begin met elkaar. Samen zoeken we naar oplossingen en samen nemen we een besluit.

Raadplegen
We vragen om meningen, ervaringen en ideeën. We gebruiken waar mogelijk de reacties van betrokken personen bij het vervolg. De reacties zijn niet dwingend maar wegen wel mee bij het nemen van besluiten.

Inspreken
We vragen om inzichten. De agenda is grotendeels bepaald, maar betrokkenen worden gezien als gesprekspartners bij de ontwikkeling van beleid. Het REP / de gemeenten is niet verplicht iets te doen met de uitkomsten van deze gesprekken.

Informeren
We willen dat de stakeholders op de hoogte zijn van de ontwikkelingen op ruimtelijk gebied. De agenda en kaders staan vast en er zijn weinig tot geen wijzigingen mogelijk.

Regionale stakeholders
Voor regionale stakeholders worden de participatieniveaus raadplegen en samenwerken gehanteerd. Regionale stakeholders worden geraadpleegd om nieuwe inzichten te vergaren en om de haalbaarheid te toetsen. Daarnaast wordt er samengewerkt om de uitvoer van het IRP te realiseren.

Lokale stakeholders
Voor lokale stakeholders wordt er op de participatieniveaus informeren en raadplegen. De inwoners van de gemeenten worden geïnformeerd over het regionale samenwerkingsverband en de ambities in de regio. Lokale organisaties worden geraadpleegd voor inzichten, kansen en uitdagingen op het gebied van lokale projecten.

Participatie regionale stakeholders

Het inzetten van een regionaal participatieproces dient meerdere doelen. Het verzamelen van input en inzichten voor de nog te nemen keuzes voor het concept IRP. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en expertise van stakeholders binnen hun vakgebied. Het dient om te informeren, biedt de mogelijkheid om de gekozen strategie beargumenteerd toe te lichten en te onderzoeken op welke punten het nog schuurt. Tevens dient een participatieproces voor het creëren van draagvlak en enthousiasme voor de strategische redeneerlijnen. Participatie komt van het werkwoord participeren en betekent in de kern dus vooral ‘meedoen’. Het participatieproces IRP gaat dan ook verder dan enkel het ophalen van wensen en behoeftes. Het streven is om stakeholders medestanders te maken voor de gemeenschappelijke voorkeursrichting om alvast voor te sorteren op de uitvoerende fase. Gezien de vele ruimtelijke trajecten waarop al geparticipeerd is of wordt (POVI, UNed, RSU, RES) is het belangrijk om gebruik te maken van de input die tijdens deze trajecten is vergaard en hier verder op voort te zetten bij de participatie voor het IRP zodat er geen dubbelingen plaatsvinden en het tevens voor de stakeholders overzichtelijk blijft. Binnen de verschillende domeinen is er de afgelopen jaren al veel met regionale stakeholders gesproken. Zo is onder meer het ontwikkelbeeld Groen en Landschap tot stand gekomen dankzij de input van vele organisaties en denkt MKB-midden samen met betrokken bedrijventerreinen mee naar de opgave vanuit economie. Ook partners, zoals de provincie, organiseerden diverse inhoudelijke bijeenkomsten, bijvoorbeeld over de omgevingsvisie of het Ringpark.

Participatiebijeenkomst 15 maart

Het concept IRP is opgesteld vanuit de samenwerking tussen de 16 gemeenten (U16). Het concept IRP wordt ter zienswijze aangeboden aan de raden en daarnaast wordt het concept IRP getoetst bij de grootste regionale belangenorganisaties in de regio Utrecht. Deze toetsing heeft plaats gevonden middels een participatiebijeenkomst op maandag 15 maart 2021. De bijeenkomst moet worden gezien als de start van een verdere dialoog met name ook gericht op het tot stand komen van het programmeren. Binnen deze bijeenkomst wordt er gezocht naar de integraliteit van de opgaven en thema's. Er zijn 30 belangenorganisaties uitgenodigd die een regionale visie en expertise hebben.

Doelstellingen van de bijeenkomst:

- informeren over het (concept) IRP en redeneerlijnen
- toetsen van draagvlak
- ophalen waar verder de dialoog over moet gaan
- inzichten vergaren ter verrijking van het IRP en omtrent uitvoering (fase 4 programmeren)

Tijdens de bijeenkomst worden de belangenpartijen geïnformeerd over de redeneerlijnen in het IRP en getoetst of dit te verenigen is met hun eigen visie en ambities. Daarnaast faciliteren we de dialoog tussen deze partijen om elkaars perspectief en belangen in te laten zien en te onderzoeken waar de overeenkomsten en tegenstrijdigheden zijn. Dit is tevens het uitgangspunt voor het vervolgtraject op regionale participatie. De visie moet gedragen worden door deze partijen en de dialoog wordt aangegaan om kansen te benutten en bottlenecks te voorzien bij de uitvoerende fase.

Samenvatting bijeenkomst en vergaarde inzichten ter aanvulling / aanscherping van het concept IRP - Participatiebijeenkomst 15 maart 2021

Aanwezig REP:

- Sander Jansen
- Klaas Verschuure
- Sanneke Lisman
- Dionne Baaré
- Gerben Vat
- Jan Maurits van Linge
- Bastian Jansen
- Stephanie Baneke
- *Dagvoorzitter* - Jim Wouda, Dietz Strategie & Communicatie

Presentatie

- Wouter Onclin – Site Urban Development
- Geurt van Randeraat – Site Urban development

Deelnemers:

- NEPROM
- NMU
- LTO Noord
- Utrecht Science Park
- Fietsersbond
- Bouwend Nederland
- NVM Makelaars
- NV Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht
- Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
- Dura Vermeer
- Natuurmonumenten

Presentatie door Site Urban Development
Wouter Onclin heeft de redeneerlijnen en opgaven uit het Integraal Ruimtelijk perspectief toegelicht aan de hand van een presentatie.

Discussies Break-out Rooms
De deelnemers zijn vervolgens opgedeeld in twee break-out rooms. Waarin de deelnemers verdeeld zijn op basis van belangenvertegenwoordiging. Er is voor gekozen in de break-out rooms de diverse perspectieven bij elkaar te zetten om de dialoog met elkaar aan te gaan.

Samenvatting gesprekken in Break-out Rooms
We zitten in een ruimtestrijd om alle opgaven een plek te geven. De vraag wordt gesteld of de goede keuzes gemaakt worden voor de lange termijn. We werken met de kennis van nu, echter weten we niet welke innovatieve oplossingen nog mogelijk zijn in de toekomst. Met name voor de woningbehoefte vragen de partijen zich af hoe de kosten van de verschillende opgaven die nu moeten worden meegenomen (stapeling) zich verhouden tot de behoefte aan betaalbare woningen. Men doet een oproep om een realisatiestrategie op te bouwen en scherpte te brengen in de haalbaarheid. De vraag is of er nu ingezet wordt op de op de juiste locaties en op de juiste type woningen? Er wordt voorgesteld om met een aantal steden een innovatieprogramma op te stellen en te leren van elkaar.

Er zijn tijdens de break-out room sessies diverse handreikingen gedaan door de deelnemers over hoe gezamenlijk de opgaven aan te pakken:

- Uit de landbouwhoek (LTO): Wil graag meedenken hoe landbouw te mengen met recreatieve functies en groen.
- Vanuit Ontwikkelend Nederland (NEPROM) wordt aangegeven dat zij realisme kunnen brengen in de plannen. Zij zijn onlangs een programma gestart: ‘Klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen’. Dit programma is tevens ontstaan in samenwerking met het Ministerie en ze zijn nog op zoek zijn naar meer partners. Vanuit daar kan naar innovaties in het vakgebied gekeken worden.
- Dura Vermeer geeft aan dat zij als aannemer wil helpen met het herontwikkelen van verouderd stedelijk gebied. Ze geven wel aan dat zij hulp in de transformatie en

herbestemming hierbij kunnen gebruiken. Op deze manier kan er versnelling optreden en meer visie komen om die stap te maken.

Alle partijen geven aan dat ze mogelijkheden en uitdagingen zien in het IRP en eigenlijk allemaal wel ergens onderdelen zagen waar ze aan kunnen bijdragen. Echter botst het nog niet op dit abstracte niveau. Er wordt aangegeven dat er wel tijdig ingezoomd moet worden zodat het scherp wordt waar het botst en waar de echte ruimtelijk keuzes liggen. Hierbij is de verwachting dat het niet om de euro's gaat maar om hoogwaardige kwalitatieve invulling van de vierkante meters. We moeten het dus met name daar over hebben. De vraag is hoe je leidend principes behoudt die nu als uitgangspunt gebruikt worden. De deelnemers geven aan dat dit vraagstuk ook bij de markt neergelegd moet worden. Op de vraag aan de deelnemers waar de grootste uitdagingen liggen wordt geantwoord; 'Het zoeken naar integrale, innovatieve oplossingen. Hoe kunnen we elementen combineren en mengen. Er moeten in een vroeg stadium scherpe keuzes worden gemaakt. Durf die keuzes te maken, anders kom je geen stappen verder'. De oproep vanuit de deelnemers is dat er duidelijk in beeld moet worden gebracht wat er precies nodig is, wat het kost en wat er nodig is om het te realiseren.

Take-aways van de bijeenkomst voor het IRP

Scherpe keuzes
Alle aanwezige partijen waren erg constructief in de dialoog. Allen begrijpen de strijd om de ruimte en de opgaven die dit met zich meebrengt. Het perspectief moet nog verscherpt worden om de verwachte 'botsingen' goed te kunnen aanduiden. Er wordt aangegeven dat het belangrijk is dat in dit stadium ook al scherpe keuzes gemaakt moeten worden, ook als dit geen populaire keuzes zijn.

Actie voor IRP: Concretiseren van het perspectief. Het uitharden van de keuzes die in het IRP gemaakt zijn en die nog in uitwerking zijn.

Uitvoerbaarheid
Er zijn nog zorgen over de uitvoerbaarheid van het perspectief. De betaalbare woningbouw op binnenstedelijk plekken en de groenopgave, natuur als leidend principe, worden concreet genoemd. De stapeling van ambities / opgaven op specifieke plekken, zoals de A12 zone en de stedelijke verdichtingslocaties zien de deelnemers als grote uitdagingen. Alle deelnemers zijn het eens dat er een juiste balans tussen ambitie en realisme gevonden moet worden en willen hier graag over meedenken en meewerken bij de uitvoering. Daarnaast wordt er een duidelijke oproep gedaan om het financiële aspect te benoemen in het perspectief. Wat is er nodig om de plannen te realiseren, en hoe moet dit bedrag verdiend worden?

Actie voor IRP: Een realisatie-en investeringsstrategie opstellen voor het IRP. Dit betekent dat er scherpte nodig is welke opgaven welke kosten en opbrengsten met zich meebrengen en waar de prioriteiten liggen bij de uitvoering. Welke onderdelen gefinancierd kunnen worden in de publiek-private allianties en welke posten 'onrendabel' zijn, maar cruciaal voor de kwalitatieve groei van de regio.

Waarborgen van de redeneerlijnen
Hoe kunnen we waarborgen dat de leidende principes die nu in het perspectief geformuleerd zijn gedurende de realisatie nageleefd worden? Er zijn met name zorgen om integraliteit en samenhang van het perspectief en om de bepaalde leidend principes vast te houden bij de uitvoering.

Actie voor IRP: De 16 samenwerkende gemeenten staan samen aan de lat om de visie en uitvoering gezamenlijk scherp te houden en te bewaken. In het IRP wordt toegevoegd hoe de kwalitatieve en kwantitatieve voorgang gemonitord wordt.

Integraliteit en innovatie
Functiemenging is meerdere malen genoemd als één van de oplossingen voor de integrale opgaven. Hierbij dient er op zoek te worden gegaan naar innovatieve manieren om de beperkte ruimte efficiënt te gebruiken. Belangrijk is dat thematische benadering van vraagstukken in het IRP wordt losgelaten en altijd op zoek wordt gegaan naar de integraliteit.

Actie voor IRP: In het vervolgtraject innovatieve marktpartijen uitnodigen om mee te denken over uitvoeringsvraagstukken.

Flexibele tafels

De bijeenkomst van 15 maart heeft ons geleerd dat regionale stakeholders positief staan ten opzichte van de ingeslagen weg. De organisaties zijn over het algemeen goed op de hoogte van de opgaven en men wil graag aan de slag gaan om de toekomst vorm te geven. Er is de afgelopen jaren veel gepraat en het is tijd voor actie. Er is bereidheid om op thema's mee te denken. Hierbij worden innovatie en financierbaarheid vaak genoemd.

De bijeenkomst van 15 maart is de start van een verdere dialoog met deze stakeholders. De deelnemers van de bijeenkomst van 15 maart hebben aangegeven dat verdere aanscherping van het IRP nodig is zodat deze van abstracte visie leidt tot een document waarin al scherpe keuzes gemaakt zijn. De strijd om de ruimte is voor iedereen duidelijk en ook dat dit diverse complexe uitdagingen met zich meebrengt. De stakeholders hebben aangegeven dat ze graag meedenken en meewerken aan de integrale opgaven en dat met name het beantwoorden van de 'hoe'-vraag een belangrijke vervolgstap is. Hoe pakken we deze opgaven integraal aan? Welke investeringen zijn ermee gemoeid? En hoe wordt dit met elkaar verdiend? Goede vervolgvragen die we in flexibele tafels door publieke en private partijen gezamenlijk willen laten onderzoeken. De keuze voor flexibele en kleinere tafels is dat deze kunnen wisselen in omvang, samenstelling en frequentie. Hiermee kunnen we ook meerdere stakeholders betrekken en voorkomen er een te vaste en ingesleten groep ontstaat. In de tafels moet de juiste balans gevonden worden tussen ambitie en realisme in de uitvoeringsplannen. Aan de tafels moeten markt en overheid elkaar uitdagen en innovatie stimuleren. In de flexibele tafels kunnen er deelthema's van het IRP als stappen voor de uitvoeringsstrategie ingebracht worden om te toetsen. Afhankelijk van het deelthema worden de juiste partijen samengebracht om over dit deelthema te discussiëren en

eventuele vragen die vanuit het REP nog openstaan te beantwoorden. Denk hierbij aan tafels over de onderwerpen: financiële haalbaarheid, functiemenging maar ook een tafel voor innovatie in het ruimtelijke domein.

De inzichten die bij deze tafels worden opgehaald kunnen worden gebruikt voor het IRP om kansen en uitdagingen nog scherper te stellen. Tevens biedt het mogelijkheid om draagvlak te creëren bij diverse marktpartijen voor de visie en de uiteindelijke allianties voor de uitvoer.

Uitgangspunten voor flexibele tafels

- Representatieve vertegenwoordiging (publiek, privaat en maatschappelijk);
- Toevoegen van partijen die zorgen voor inspiratie (innovatie / out-of-the-box oplossingen). Je wilt in de tafels zowel toetsen als inspireren;
- Duidelijke kaders over reikwijdte van het advies per tafel (mee-ontwerpend, bindend
- of alleen adviserend). Ook dat kan per thema en tafel verschillen;
- Begeleiding door deskundige voor realistische afwegingen;

1. Vertegenwoordiging belangen van individuen.

Organisaties die de belangen van individuen/inwoners vertegenwoordigen (GGD, Vereniging Eigen Huis, fietsersbond etc.). Deze partijen wordt ter opvolging gevraagd om (indien nodig bij specifieke vraagstukken) inzichten vanuit hun leden op te vragen door bijvoorbeeld enquêtes uit te zetten. Op deze wijze wordt er gericht informatie opgehaald op vraagstukken waar de leefomgeving van deze individuen/inwoners beïnvloedt door kan worden.

2. Vertegenwoordiging belangen van organisaties

Koepelorganisaties die de belangen van diverse bedrijven vertegenwoordigd (NEPROM, LTO, INretail). De dialoog wordt aangegaan met deze partijen voorsorterend op het (lokaal) programmeren van het integraal ruimtelijk perspectief en er wordt gezamenlijk onderzocht waar draagvlak is voor samenwerking met partijen. Dit is in afstemming met het algemene plan van aanpak ‘programmeren’.

3. Marktpartijen en experts

Afhankelijk van het vraagstuk en eventueel deelgebied vragen we marktpartijen aan te sluiten om vanuit expertise inzichten te geven. De markt dient input te kunnen geven op de uitvoerbaarheid de visie. Daarnaast willen we ter inspiratie kennisinstellingen of experts vragen om met een andere bril naar de vraagstukken te kijken. Denk hierbij o.a. aan innovatiepartners.

Communicatiemiddelen

De communicatie dient transparant en toegankelijk te zijn. Stakeholders kunnen hun voorkeur aangeven hoe zij op de hoogte gehouden willen worden. Tijdens het participatieproces zoeken we altijd naar kansen en verbinding. Dit dient een vast onderdeel

te zijn van gesprekken met alle stakeholders. Waar zien zij kansen, welke ideeën/wensen hebben zij? En waar zijn mogelijkheden voor samenwerkingen?

Ter ondersteuning van het regionale participatieproces dient het volgende gerealiseerd te worden:

- Een platform / regionale website waarop informatie gedeeld wordt bestemd voor inwoners en organisaties. Daarnaast kunnen gemeenten ook gebruik maken van de informatie over de regionale opgaven (infographics, video's) die op dit platform gedeeld wordt voor de vertaling bij lokale projecten.
- Een duidelijke governance structuur van U16. Hoe verhoudt U10/16 zich ten opzichte van het Rijk, provincie en de gemeenten. Welke verantwoordelijkheden heeft de U10/U16 en op welke vlakken kunnen stakeholders zich richten tot U16 en waarvoor moeten ze bij de provincie/gemeenten zijn?
- Gebruik maken van bestaande platforms om draagvlak te creëren. Denk hierbij aan spreektijd op congressen over thema's zoals duurzaam bouwen, landschap of het werken van de toekomst.

Lokale participatie

De participatie op lokaal niveau vraagt om maatwerk. In de zestien gemeenten heeft het gesprek over de ruimtelijke toekomst op een zeer diverse manier plaatsgevonden. Van de "Regionale Toekomstagenda van de Lopikerwaard" tot de "Ruimtelijke Strategie Utrecht", en van de "Ruimtelijke Koers" in Houten tot "Samen werken aan wonen" in De Bilt. De voorkeursrichtingen en redeneerlijnen zorgen ervoor dat de opgave per gemeente of gebied concreter wordt. In een aantal gemeenten zal de inhoud overeenkomen met al vastgestelde toekomstvisies of ander opgesteld beleid en is de impact van de voorkeursrichtingen beperkt. In een andere gemeente is meer begeleiding nodig om het been bij te trekken. Ook hebben regio en gemeenten elkaar niet voor alle ruimtelijke ontwikkelingen nodig. Als eerste stap zal hier een inventarisatie op plaatsvinden. Hierbij wordt speciaal aandacht besteed aan de benodigde kaderstelling vanuit de Omgevingswet zoals het opstellen van de omgevingsvisies in de verschillende gemeenten en de bijbehorende participatie. Na de inventarisatie kan de behoefte van een gemeente onderverdeeld worden in drie categorieën.

Categorie 1	**Categorie 2**	**Categorie 3**
Gemeente is klaar/vergaand met de ontwikkeling van de omgevingsvisie. Gemeente-overstijgende ambities zijn verankerd in lokaal beleid.	Gemeente is actief bezig met de ontwikkeling van de omgevingsvisie. Er zijn nog enkele verschillen tussen gemeente-overstijgende ambities en lokaal beleid	De ontwikkeling van de omgevingsvisie ligt momenteel stil / heeft lage prioriteit. Er zijn grote verschillen tussen gemeente-overstijgende ambities en lokaal beleid

Maatwerk lokale participatie

De behoefte van de 16 gemeenten is afhankelijk van in welke fase ze zich bevinden bij het opstellen van een omgevingsvisie en de fase waarin het participatieproces zich bevindt. De specifieke behoeftes worden in individuele gesprekken met de gemeenten vastgesteld. Als dit is vastgesteld wordt er per gemeente een advies uitgebracht. Daarnaast wordt er een toolbox ontwikkeld met communicatiemiddelen van het IRP/regionale opgaven die gemeenten kunnen gebruiken voor lokale vertalingen. Daarnaast wordt er een dienstenpakket opgesteld op basis waarvan een tailor-made aanbod kan worden gedaan, ingericht naar de specifieke behoefte van gemeenten.

Planning

Week 9: 1 maart t/m 5 maart

- Voorbereiding presentatie 15 maart
-

week 10: 8 maart t/m 12 maart

- Doorloop van bijeenkomst
    - Kritiek / repliek en technische doorloop

week 11: maandag 15 maart

- Participatiebijeenkomst regionale stakeholders

week 12: 22 maart t/m 26 maart

- verwerken inzichten bijeenkomsten

oplevering: bijlage bij concept IRP: verslagen en duiding van bijeenkomsten en plan van aanpak participatieproces

Inventarisatie RO gemeenten U16 t/m eind april

- inventarisatie behoefte participatie lokaal niveau
- **oplevering:** opstellen adviezen per gemeente: eind april
- **oplevering:** algemene communicatiemiddelen IRP voor bewoners/ organisaties
-

Flexibele tafels april t/m juni

Doorlopend, frequentie is afhankelijk van voortgang uitvoeringsstrategie en wijzigingen IRP

Platform / website begin juli

Een algemeen platform over ‘gezond stedelijk leven in de regio Utrecht’ voor inwoners, organisaties en gemeenten.

Iteratief proces

Het plan van aanpak is geschreven als leidraad voor het participatieproces. Echter, er moet een kanttekening bij geplaatst worden. Participatie is een iteratief proces is waarbij ook de feedback die wordt ontvangen op het proces moet worden meegenomen. De input en feedback wordt afgewogen waarop er mogelijkerwijs afgeweken wordt van de activiteiten zoals omschreven in dit plan van aanpak.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wilbert van Ittersum
Kenmerk	8742822
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin:
    - wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht;
    - aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

U wordt gevraagd in te stemmen met de zienswijze op het concept IRP. Met deze zienswijze wordt de raad in de gelegenheid gesteld aan de voorkant invloed uit te oefenen, alvorens het definitieve IRP ter besluitvorming wordt aangeboden. De zienswijzen van de 16 raden vormen de basis voor het definitief IRP dat medio september wordt aangeboden aan de colleges en door hen ter besluitvorming wordt voorgelegd aan uw raad. Hiermee zijn de komende maanden de raden nogmaals in de gelegenheid om vanuit hun rol en positie aanscherpingen te doen en bij te dragen aan een stevige basis voor besluitvorming in het najaar.
Met dit IRP gaan de 16 gemeenten van de Metropoolregio Utrecht voor een toekomstbestendige, duurzame, gezonde groei met een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen. In de zienswijze complimenteert de Raad de REP-organisatie voor het indrukwekkende document dat goed scoort op het eerder vastgestelde beoordelingskader. Tegelijkertijd geeft de Raad aan dat een aantal punten nog de aandacht verdient voor verdere uitwerking in de definitieve IRP of in de vervolgfase:
- Het streven moet blijven om een volledig integrale visie te ontwikkelen en dus zal ook de opgave in het kader van de energietransitie verwerkt moeten worden;
- Duidelijk moet worden hoe de stap wordt gezet van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten;
- Enkele inhoudelijke uitwerkingen verdienen aanvulling of aanpassing. Gemist worden vooral een strategie voor betaalbare woningen, het benoemen van enkele relevante werklocaties, het steviger aanzetten van mobiliteit als randvoorwaarde voor verdere verstedelijking en meer aandacht voor elementen van groen en gezonde leefomgeving.

Context

Aanleiding

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) is de regionale omgevingsvisie. Het is een integraal ruimtelijke visie voor de Metropoolregio Utrecht op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, energie, groen en landschap. In het kader van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) werken de gemeente Utrecht, de U16-regiogemeenten en de Provincie Utrecht aan de regionale verstedelijkings-opgave. De regio is vanwege de centrale ligging, de bloeiende economie en de mooie woonmilieus een populaire plek voor mensen om te gaan wonen. Deze populariteit vertaalt zich in een enorme vraag naar woningen én naar ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en dat zal de komende jaren alleen maar toenemen. De toename van het aantal inwoners en bedrijven tot 2040 is aanzienlijk. Dit brengt voor de hele regio een schaalsprong met zich mee op zowel groen, wonen, economie, energie en mobiliteit. Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren voor onze inwoners die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie.

De U16-gemeenten en de Provincie hebben gezamenlijk de ambitie de groei van de regio op een duurzame wijze op te vangen. De vraagstukken die hierbij centraal staan zijn:
- Hoe zorgen we er voor dat er in 2040 in onze regio voldoende woningen zijn die voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte; de totale woningbehoefte tot 2040 is ca. 104.000 tot 125.000 volgens de prognoses die samen met de Provincie zijn opgesteld.
- Hoe zorgen we voor een groei in de werkgelegenheid die aansluit bij de toename van inwoners; de groei van de regio en met name stad Utrecht vertaalt zich naar een groei van ten minste 80.000 arbeidsplaatsen tot 2040 (Bron: STEC). 70.000 zullen landen in de stad Utrecht.
- Hoe zorgen we voor de bereikbaarheid van woningen en werklocaties; de opgave voor mobiliteit is groot; er is een schaalsprong nodig van met name het regionale OV systeem als drager voor de verstedelijking.
- Hoe geven we daarnaast invulling aan de opgave die we hebben in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES); voor Energie willen we in de Metropoolregio Utrecht in uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen ambities ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 (landelijk 35TWh).
- Hoe behouden of versterken we de kwaliteit van groen en landschap, gegeven de bovenstaande opgaven. Voor Groen en Landschap gaat het in totaal om het toevoegen van ruim 4.000 ha natuur- en recreatiegebied inclusief het toevoegen van ruim 400 kilometer aan recreatieve en ecologische verbindingen.

Voor al deze opgaven biedt het IRP een inhoudelijke richting voor onze regio.

Het Integraal Ruimtelijk Perspectief
Met het IRP gaan we voor we een toekomstbestendige, gezonde en duurzame ontwikkeling van de Metropool Regio Utrecht. Het IRP kent vier hoofddoelstellingen:
1. Een gezamenlijk toekomstperspectief hoe de regio er tot 2040 uit kan komen te zien;
2. Een integrale afweging tussen de verschillende opgaven op basis van de bouwstenen van de pijlers wonen, economie, mobiliteit, groen en landschap en energie;
3. Keuzes maken over de ruimtelijke ontwikkelingsrichting tot 2040;
4. Het fundament en belangrijke schakel richting de uitvoering (fase 4).

In het IRP worden keuzes gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingsrichting tot 2040 in de volle breedte: wonen, werken, bereikbaarheid, energie en groen. In het IRP maken we concreet waarover regionaal keuzes gemaakt moeten worden. Dat doen we door een integrale afweging van alle ambities en opgaven, door een ruimtelijke vertaling en verbeelding en door het benoemen van kansen voor de uitvoering in projecten en programma's.
Het is de komende tijd zaak om elkaar als gemeenten in de regio vast te houden in dit proces. Samen komen we immers verder dan alleen. En alleen samen kunnen wij de ingezette koers realiseren. Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de opgaven die voor ons liggen. We vinden dit niet alleen voor het eigen grondgebied van de gemeente, maar we vinden dit ook voor de regio als geheel. Alle gemeenten staan voor de opgaven van alle gemeenten. En maken zich daarvoor hard bij andere overheden.
Nog niet alle vraagstukken zijn opgelost. Er zijn nog bestuurlijke dilemma's voor uitwerking in de volgende fase, zoals de uitwerking van energie, mobiliteit en regionale bedrijventerreinen. Ook is er nog geen zicht op de financiering van de groen opgave. Deze worden meegenomen in de volgende uitwerkingsfase.

Het proces
Om tot het IRP te komen hebben de 16 gemeenten en de Provincie met elkaar al een aantal stappen gezet in de afgelopen jaren. Denk hierbij aan de Ruimtelijk-Economische Koers uit 2017, het gezamenlijke uitgangspuntennotitie en eerste beoordelingskader vorig jaar. En afgelopen maanden zijn in de 16 gemeenten de Contour REP met het aangescherpt Beoordelingskader vastgesteld.
De deelnemende gemeenten hebben een meerjarig proces afgesproken met visievorming, onderzoeksvragen en programmering. Deze meerjarige samenwerking bestaat uit verschillende fases:
Fase 1: Stip op de horizon tot 2040 (2018-2019).
Fase 2: Een ruimtelijke contour REP (2019-2020).
Fase 3: Een verstedelijkingsstrategie REP en integraal ruimtelijk perspectief (2020 en 2021).
De verstedelijkingsstrategie REP is namens de regio de input is geweest voor het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, waaraan rijk en regio zich hebben gecommitteerd als verstedelijkingsrichting voor de lange termijn en is de basis voor het IRP.
Fase 4: Een integraal ruimtelijk programma en uitvoeringsstrategie.

Fase 3 wordt dit jaar afgerond; het Ontwerp IRP is onlangs aan de colleges van de deelnemende gemeenten aangeboden met het verzoek hierop te reageren. Wij hebben onze reactie aan u toegezonden per brief van 10 maart 2021. Onze reactie – en de reacties van de andere colleges – zijn vervolgens verwerkt door de REP-organisatie; daarmee is het Ontwerp IRP omgezet in een Concept IRP. Deze wordt nu aan alle gemeenteraden voorgelegd. De REP-organisatie heeft op 14 april een bijeenkomst georganiseerd, waarin u over de inhoud van het Concept IRP bent geïnformeerd.

Per brief van 30 maart verzoeken de bestuurlijk opdrachtgevers van de REP ons het concept IRP voor een zienswijze aan uw raad aan te bieden met de vraag om schriftelijk te reageren uiterlijk voor het zomerreces. Wij hebben een concept-zienswijze opgesteld, die wij hierbij aan u voorleggen.
De zienswijzen van alle raden in de U16 worden verwerkt in een definitief IRP, die in het najaar aan uw raad wordt voorgelegd ter instemming.

Beoordeling van het (Concept) IRP
Om het (concept) IRP goed te kunnen beoordelen is een Beoordelingskader (BOK) opgesteld, een toetsinstrument en een hulpmiddel voor het ambtelijke en politieke gesprek. De gemeenteraden hebben dit BOK eerder vastgesteld en geactualiseerd. Het BOK biedt met kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren handvaten om te toetsen of het IRP aan alle ambities die vooraf zijn meegegeven voldoet. In onze brief van 10 maart zijn wij nader ingegaan op de wijze waarop de

gemeente Utrecht de indicatoren uit het BOK interpreteert en de wijze waarop de gemeente Utrecht wil toetsen.
In bijlage 4 treft u aan hoe uw eerdere moties en amendementen zijn verwerkt in het Beoordelingskader. In bijlage 5 treft u aan hoe het concept IRP is beoordeeld aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader. In zijn algemeenheid zien we een positief beeld; op onderdelen is een nadere uitwerking en concretisering nodig. De belangrijkste items hebben wij opgenomen in de zienswijze van de raad.
Zie verder argument 1.4.

Samenhang met RSU 2040 en RES
De RSU 2040 – die binnenkort aan uw Raad wordt aangeboden - is onze stedelijke Omgevingsvisie. Het is daarmee het lokale kader van de stad Utrecht voor alle regionale ruimtelijke voorstellen. Daarom wordt de RSU 2040 gelijktijdig of eerder aan uw raad voorgelegd. Voor de gemeente Utrecht is het van groot belang dat de regionale visie, de strategische keuzes en uiteindelijk de ruimtelijke programmering grote samenhang vertonen met de koers die Utrecht zal uitzetten via de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.
De Regionale Energie Strategie (RES) wordt net als het IRP ontwikkeld door de U16-regiogemeenten met de Provincie en Waterschap. Dit is een verplichting voor gemeenten vanuit het Nationale Klimaatakkoord. In deze strategie staat hoe en waar de regio grootschalig duurzame energie gaat opwekken en welke duurzame warmtebronnen in beeld zijn. Wij verwachten de RES in oktober aan uw raad te kunnen voorleggen. Dat is dus voordat besluitvorming over het definitieve IRP plaatsvindt. De resultaten uit het RES-traject (inclusief Raadsbehandeling) en de ruimtelijke inpassing daarvan worden meegenomen in het definitieve IRP.
In onze brief van 22 januari jl. informeerden wij u over de zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden, zoals deze zijn opgenomen in de RSU 2040. Ook is in deze brief beschreven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd zou kunnen worden. Het gaat om zoekgebieden en dus niet om besluiten; belanghebbenden kunnen eerst hierop reageren. Deze zoekgebieden zijn de basis voor nog volgende besluitvorming over onze inbreng in de RES.

Het IRP in relatie tot provinciale en nationale visies
Het IRP staat niet op zichzelf. In dezelfde periode zijn ook op andere tafels belangrijke kaders en visies tot stand gekomen. Vanuit het rijk de NOVI, vanuit de provincie de POVI, in U Ned verband het MIRT onderzoek en de visie Utrecht Nabij.
Het IRP is in dit kader een visie die allereerst tot stand komt vanuit lokale input en draagvlak in de regio en daarbij de verschillende opgaven en bijdragen integraal afweegt. Het IRP heeft op hoofdlijnen dezelfde uitgangspunten, maar kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de POVI of Utrecht Nabij. De Metropoolregio Utrecht ziet dit als input voor en een constructieve bijdrage aan het gesprek over de ruimtelijke kaders vanuit rijk en provincie.

Juridische context: twee fasen-besluitvorming
Bij voorstellen die in regionaal verband worden uitgewerkt, is het van groot belang dat u als Utrechtse Raad op een goede manier in positie wordt gebracht. Doordat wij regionaal werken op basis van een collegeregeling – en niet een gemeenschappelijke regeling – nemen de gemeenteraden de besluiten. Bij een gemeenschappelijke regeling zou het Algemeen Bestuur van de GR de besluiten nemen en zou u als raad minder invloed hebben.
Met uw raad is afgesproken de grote strategische opgaven (zoals het REP) in twee fasen te agenderen: aan het begin van een traject kaders vaststellen en aan het eind van het traject besluiten nemen, waarbij we teruggrijpen op de eerder vastgestelde kaders. Bij het IRP is dit goed geborgd. Kaderstellend heeft u in november 2019 ingestemd met de Uitgangspuntennotitie en in mei 2020 met de Contour REP. Deze laatste bevat rondom alle ruimtelijke thema's kansrijke zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling en is een belangrijke basis geweest voor de uitwerkingen in het IRP. Verder heeft uw raad in september 2020 het (geactualiseerd) Beoordelingskader vastgesteld, waarmee toetsing kan plaatsvinden op de uitwerkingen in het IRP.
In de huidige fase van besluitvorming wordt nu eerst om uw zienswijze op het Concept IRP gevraagd en wordt in het najaar definitieve instemming gevraagd.
Bij het hernieuwen van de governance hebben is het uitgangspunt gehandhaafd dat, gezien het fundamentele karakter van de onderwerpen van de U10-samenwerking, geen van de bevoegdheden van raden en colleges worden overgedragen aan een regionaal gremium zoals een Gemeenschappelijke Regeling. Om ervoor te zorgen dat de besluitvorming niet stagneert (bijvoorbeeld door een stapeling van amenderingen aan het eind van een proces), is het van belang

om vanuit een ander perspectief over samenwerking te besluiten. Dit door te stimuleren dat de besluitvorming over regionale voorstellen primair plaats vindt op basis van consent (toestemmen). Vanuit het perspectief van de interbestuurlijke belangen en op basis van de door de raden vastgestelde ruimtelijke kaders, zijn de colleges intensief in gesprek geweest over de vraag waar zij elkaar kunnen en willen versterken. Het concept IRP bevat de optimale balans, ook tussen geven en nemen, waar de colleges op zijn uitgekomen. De consent-vraag bij elk regionaal voorstel is of de raad zich kan vinden in dit compromis of dat zij beargumenteerde bezwaren heeft om niet te kunnen toestemmen.

Beoogd effect
Het IRP – dat na de zomer ter besluitvorming aan de Raad wordt voorgelegd – beoogt een samenhangende ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling op regionaal niveau op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en energie.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief , d.d. 10 maart 2021
- Raadsbrief zoekgebieden energieopwekking, d.d. 22 januari 2021
- Raadsvoorstel het (aangepast) Beoordelingskader, sept 2020
- Contour REP, mei 2020
- Raadsbrief Utrechtse inbreng Aangepast beoordelingskader en Contour REP, 18 mei 2020
- Raadsbrief Ontwikkelbeeld voor REP pijler Groen Landschap d.d. 10 september 2019 (kenmerk 6827962);
- Raadsbrief Plan van Aanpak REP en programma U10 d.d. 16 april 2019 (kenmerk 6146611);
- Raadsbrief Bouwstenen voor het U10 Ruimtelijk Economisch Programma d.d. 25 januari 2019 (kenmerk 5917350);
- Raadsbrief Rapporten U-10 ten behoeve van het Ruimtelijk Economisch Programma d.d. 9 januari 2019 (kenmerk 5899805/20190108IK)
- Raadsbrief Uitvoeringsagenda ruimtelijk economische koers, d.d. 24 augustus 2017

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin • wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht; • aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, economie/werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.
Argumenten	
1.1	Er zijn aanscherpingen nodig op alle inhoudelijke thema's (wonen, werken, mobiliteit, groen en energie) voor een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.
	Met het IRP gaan de 16 gemeenten van de Metropoolregio Utrecht voor een toekomstbestendige, duurzame, gezonde groei met een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen. Een aantal punten verdienen nog aandacht voor verdere uitwerking in de definitieve IRP of in de vervolgfase. Het streven moet blijven om een volledig integrale visie te ontwikkelen en dus zal ook de opgave in het kader van de energietransitie verwerkt moeten worden. Het moet ook duidelijk worden hoe de stap wordt gezet van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten. 1. Enkele inhoudelijke uitwerkingen verdienen aanvulling of aanpassing, het betreft:Wegwerken discrepanties woningaantallen en uitwerking in gebieden;

	2. Locaties ontbreken voor opwek, opslag en transport van energie. Zoeklocaties toevoegen. Ook regionaal kwalitatieve principes opnemen, bijvoorbeeld energie-neutrale nieuwbouw. Klimaatneutraal worden als stevige ambitie opnemen 3. Meer aandacht besteden aan doelgroepen die geen betaalbare woning kunnen vinden op de huidige woningmarkt. Doorstroming nodig: juiste aanbod op de juiste plek en maatregelen die de doorstroming op gang brengen. Streefnormen toevoegen voor sociale huur en middenhuur (beide ten minste 25%). 4. Is er genoeg plek voor bedrijventerreinen? Er is 100 hectare (15.000 banen) in de omgeving van de stad Utrecht nodig. *College doet enkele voorstellen voor aanpak*. 5. Steun voor afremmen groei automobiliteit en schaalsprong OV. Maar ook schaalsprong fiets is van belang voor een duurzaam bereikbare regio. En graag meer nadruk op de rol die P+R-locaties kunnen spelen bij het afvangen van verkeer~~En graag een regionale parkeerstrategie, waarin het parkeren bij bestemmingen wordt beperkt~~. 6. Meer aandacht voor stad-landverbinding: het ontwikkelen van groenblauwe scheggen met daarin te ontwikkelen recreatiegebieden en natuurkernen. Ook meer aandacht voor de klimaatverandering met de gevolgen daarvan voor de ondergrond en de wateropgave binnen de stad. 7. Toetsing ruimtelijke keuzes via een maatschappelijke ladder, maar de ruimtelijke implicaties van de maatschappelijke voorzieningen met een bovenlokale betekenis zijn nog niet in beeld gebracht. Maak een inschatting en breng potentiele locaties in beeld. Verder ontbreken recreatie, sportvoorzieningen en evenementenlocaties. Het College heeft begin maart deze opmerkingen in haar zienswijze ingebracht, (zie raadsbrief van 10 maart jl). De verwerking van deze punten komt slechts summier terug in het concept IRP. Dit verklaart dat enkele aandachtspunten terugkomen in de zienswijze van de raad.
1.2	Het IRP is een ruimtelijke en uitvoeringsgerichte vertaling van de ambities uit de REK die door alle gemeenten is omarmd tot 2040.
	Het IRP is het gezamenlijke regionale toekomstperspectief, met als doel de groei van de regio op een gezonde en duurzame wijze op te vangen. Het richt de samenwerking en uitvoering in het ruimtelijk domein voor de komende jaren. Het doel van het IRP is enerzijds het concretiseren van de ambities van de REK in een integrale lange termijnvisie waarop de gemeenten elkaar kunnen vasthouden en anderzijds dat deze visie tot realisatie wordt gebracht: het moet leiden tot uitvoerbare plannen en projecten die in totaal bijdragen aan de visie. Het IRP geeft dan ook de ruimtelijke vertaling en verbeelding aan de ontwikkelrichting van de regio zoals opgesteld in de REK, inclusief bandbreedtes, randvoorwaarden en kansen voor realisatie.
1.3	De onderzoeksvragen uit de Contour zijn goed verwerkt alsmede de daarbij ingediende moties en amendementen.
	In mei 2020 is de Contour REP vastgesteld door uw Raad. Deze bevat rondom alle ruimtelijke thema's kansrijke zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling. Het vormde feitelijk de onderzoeksagenda voor het vervolg. Met de IRP is invulling gegeven aan deze onderzoeksagenda. In bijlage 3 is bovendien weergegeven hoe uw moties en amendementen zijn verwerkt in de Contour. Rond de verschillende ruimtelijke thema's zijn richtingen uitgezet en keuzes gemaakt die voldoen aan de Contour REP en aan uw eerdere moties en amendementen. Daar waar wij aanvullingen of aanscherping nodig achten, is dit opgenomen in de zienswijze.
1.4	Het Concept IRP voldoet aan alle indicatoren van het Beoordelingskader, die de gemeente Utrecht belangrijk vindt met het oog op onze ambities in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040, onze energie-opgave en onze woonvisie.
	Op 10 maart 2021 beschreven wij in onze brief hoe wij de indicatoren uit het Beoordelingskader interpreteren en hoe wij het IRP willen toetsen. Wij hebben een keuze gemaakt voor een beperkte set indicatoren, die direct aansluiten bij de ambities uit de (Nota van Uitgangspunten) RSU 2040, onze energie-opgave en onze woonvisie. Het gaat concreet om 16 indicatoren uit het Beoordelingskader en twee door ons toegevoegde criteria:

	Bevorderen van een duurzame en gezonde regio - Wonen en druk verkeer zijn gescheiden - Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard - Verkeersveiligheid - Kansen en bijdragen aan de energietransitie in termen energieproductie en -besparing (in TWH en PJ) - *Toegevoegd: Grootschalige opwek (ha)* *Economie versterken, aanjagen economische groei van de regio* - Ontwikkeling aantal banen - Aantal nieuwvestigingen van bedrijven - Positie regio Utrecht in nationaal perspectief - Positie regio Utrecht in internationaal perspectief *Verstedelijkingsopgave faciliteren* - Gerealiseerde woningen binnen de regio - Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus - Voldoende geschikt en betaalbaar aanbod voor iedereen - *Toegevoegd: relatief aandeel van dit aanbod* *Ruimtelijke kwaliteit verhogen* - Kansen voor natuur - Biodiversiteit - Ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzieningen *Slimme en toekomst vaste mobiliteit faciliteren* - Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer - Impact op NMCA knelpunten Het IRP is ter beoordeling gelegd langs het vastgestelde en aangescherpte Beoordelingskader. In bijlage 5 bij dit raadsvoorstel treft u dit onafhankelijk oordeel aan, zodat u deze kunt betrekken bij uw zienswijze. De toets op het concept IRP laat in zijn algemeenheid een positief beeld zien. Voor de meeste doelstellingen (zowel hoofd, als subdoelen) is veel aandacht in het IRP. Op sommige criteria scoort het IRP neutraal (nul) of is het nog onduidelijk (vraagteken); Het is echter niet haalbaar op alle onderdelen uit het kader positief te scoren. Dit omdat het om de totaalscore gaat, omdat bepaalde opgaven nog niet ingevuld zijn (bijvoorbeeld energie) en omdat bepaalde aspecten nader uitgewerkt moeten worden in de volgende fase, waarin concrete uitwerkingen op programma, gebieds- of projectniveau plaatsvinden. Daar komt nog beter in beeld waar opgaven mogelijk botsen en welke slimme oplossingen daarvoor in beeld zijn. Op die punten zal nadere uitwerking en concretisering plaatsvinden in het IRP of in de volgende fase. We zien dat uitsluitend op de doelstelling ‘kosten en opbrengsten’ negatief wordt gescoord. Omdat aan het IRP nog geen realisatiestrategie is gekoppeld, is nog onvoldoende zicht op financiering. Regionaal en in deelgebieden wordt daar aan gewerkt in de vervolgfase.
1.5	Met dit IRP zijn we een sterke en betrouwbare gesprekspartner voor de andere overheden en stakeholders;
	De gemeenten versterken de samenwerking en onze positie richting andere partijen met dit IRP. Doordat we een stevig signaal afgeven dat de 16 gemeenten schouder aan schouder staan in de ambitie, de afwegingen en de aanpak om de regio (door) te ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Dit IRP helpt om vanuit eigen ambities mee te sturen op de ambities en keuzes die provincie en Rijk moeten maken op de vijf genoemde thema’s. Voor de uitvoering van het IRP is samenwerking met andere bestuurslagen en stakeholders nodig. Het IRP vormt de basis voor het gesprek met deze andere lagen en belangenhouders. Dit gaat bijvoorbeeld om investeringen voor landschap, water en mobiliteit vanuit Rijk of over het bereiken van overeenstemming over uitbreidingslocaties voor wonen en bedrijvigheid met de provincie. Gemeenten houden elkaar vast, en treden met één gezicht op naar deze andere stakeholders.
Kanttekeningen/Risico’s	

1.1	Ook de Provincie Utrecht start regionale programmering op basis van de POVI en dat vereist naadloze afstemming tussen Provincie en REP-organisatie
	De Provincie gaat ook regionaal programmeren op basis van de POVI; daar komt ook een zienswijze traject voor. Het gaat dan weliswaar geografisch om een bredere scope, maar het vereist naadloze afstemming tussen regionale en provinciale ruimtelijke keuzes.
1.2.	Er is nog geen zicht op realisatie en financiering van het IRP
	Het concept IRP is een goede basis waarvoor we gezamenlijk aan de lat staan in de realisatiefase. Aan het IRP is nog geen realisatiestrategie gekoppeld. Om onderdelen, zoals de groen- en mobiliteitsopgave en de woningbouwopgave, is nog onvoldoende zicht op financiering. Terwijl de opgaven onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Regionaal en in deelgebieden wordt daar aan gewerkt in de vervolgfase.

Financiën

De zienswijze op het concept IRP heeft geen financiële consequenties.
Voor de uitvoering wordt een realisatiestrategie opgesteld. Er komt dan in regionaal verband ook zicht op de benodigde financiering en welke investeringsstrategie daar bij hoort. In de RSU 2040 wordt een investeringsstrategie opgenomen voor de stedelijke opgaven in Utrecht.

Participatie

Bij de verdere uitwerking en programmering van het IRP wordt de samenleving betrokken in de planvorming, zowel met regionale stakeholders als met inwoners. De REP-organisatie organiseert de participatie met relevante regionale actoren. De eerste sessie is reeds georganiseerd met regionale stakeholders om het IRP te verrijken en te kijken naar draagvlak en mogelijkheden voor uitvoering in de toekomst. Over de participatie vanuit de REP-organisatie treft u in bijlage 6 een weergave aan van de stand van zaken en een vooruitblik.

Voor participatie met inwoners zijn gemeenten primair aan zet. We geven daar in Utrecht als volgt vorm aan.
Voor de periode die achter ons ligt (ontwikkeling IRP) zijn inzichten benut uit de diverse participatietrajecten die de laatste drie jaren zijn gehouden in het kader van ontwikkelde Omgevingsvisies. We hebben de uitkomsten van deze participatietrajecten geanalyseerd en op de thema's groen, wonen, werken, energie en mobiliteit gespiegeld aan het IRP. De belangrijkste constateringen uit deze analyse zijn:

- Inwoners vinden groen heel belangrijk, zowel de ecologische waarde van groen als het groen om te benutten voor recreatie of sport. Participatieuitkomsten gaan vrijwel nooit over specifieke locaties. In het IRP wordt het belang van groen stevig uitgewerkt.
- Voor Utrecht stelt het IRP dat met name centrum-stedelijke woonmilieus in Utrecht toegevoegd worden, voornamelijk door te verdichten rond OV-knopen. De participatie-opbrengst vanuit de Woonvisie en participatie voor de omgevingsvisies gaat met name in op de behoefte aan woningtypologieën en minder op woonmilieus. Op hoofdlijnen hebben inwoners behoefte aan een groter aanbod van (betaalbare) woningen (voor verschillende doelgroepen) en voorkeur voor doorstromen binnen de wijk. Met name voor doelgroepen als studenten en starters past een centrum-stedelijk woonmilieu bij de woonbehoefte. Er speelt echter ook een duidelijke behoefte aan grondgebonden woningen voor gezinnen in de stad. Dit sluit minder vanzelfsprekend aan bij een centrum-stedelijk woonmilieu.
- Als het gaat om werken, is met name relevant dat winkeliers in de binnenstad vrezen voor concurrentie van de ontwikkeling van winkelcentra rond OV-knopen, ook in relatie tot het wiel met spaken. Als zowel automobilist als fietser meer om het centrum heen worden geleid, lopen de winkeliers in de binnenstad inkomsten mis.
- Rondom energie komt uit de participatie bij de omgevingsvisies van Lunetten en het USP een ambitie om snel te verduurzamen. Een groep bewoners van Lunetten wil zo snel mogelijk aardgasvrij. Een ander deel maakt zich echter zorgen over hoe dit te bekostigen. Participatie rond het USP toont een positieve houding aan tegenover het toevoegen van een windmolen; tegenover de aanleg van zonneweides in het groen staat men niet positief.
- Inzet van het REP: In het kort zet het REP in op de realisatie van het wiel met spaken, parkeren op afstand van de stad, en het stimuleren van de overstap van parkeren 'op het wiel', naar OV- en fiets om via 'de spaken' de stad in te gaan. Vanuit alle omgevingsvisies komt naar voren dat het

terugdringen van auto drukte wenselijk is en wordt positief gereageerd op het versterken van de OV- en fiets-verbindingen. Aan de andere kant klinkt ook in alle omgevingsvisies een behoefte om de gebieden wél goed bereikbaar te houden per auto. Dit geluid komt zowel van (een deel van de) huidige bewoners als werkgevers. Een belangrijke zorg zit in het beperken van parkeermogelijkheden in wijken met betaald parkeren, en in nieuw te ontwikkelen wijken waar een lage parkeernorm wordt gehanteerd. Men vraagt zich af of het parkeren dan niet vooral in de omliggende buurten tot overlast zal leiden. Ook de inzet op parkeren op afstand leidt tot zorgen over het gebruik. Bijvoorbeeld over de kwaliteit van de OV-aansluiting, de betaalbaarheid, of de P+R-locatie wel veilig is en hoe dit werkt voor mensen die slecht te been zijn.

Voor de volgende periode (fase 4, in 2022), waarin een integraal ruimtelijk programma en een uitvoeringsstrategie wordt ontwikkeld, zal het voor inwoners een stuk concreter worden. Dan worden keuzes gemaakt over programmering en worden ambities concreet. Het is dan logisch om een participatietraject te organiseren. Uit onze interne analyse van participatie bij omgevingsvisies komen daarbij een aantal aanbevelingen naar voren, die we ter harte zullen nemen:

1. Omdat het om abstractie materie gaat, verdient het aanbeveling bij het participatietraject rond het IRP met name regionale stakeholders (werkgevers, organisaties) te betrekken om mee te denken. Bewoners betrekken kan goed via een groep vertegenwoordigers, die een bepaald belang representeren.
2. Ga in het participatietraject in op de dwarsverbanden tussen thema's. Bijvoorbeeld: bereikbaarheid i.r.t. de ontwikkeling van woon-werklocaties, groen i.r.t. energie. Zo zijn de keuzes scherper inzichtelijk en concreter te maken, wat bijdraagt aan de kwaliteit van het gesprek in een participatietraject.
3. Benut ook de inspraakreacties bij de RSU 2040 en bij de RES.
4. Informeer tijdig wijken en stakeholders wat het IRP gaat betekenen voor de Utrechtse locaties.

Communicatie

Vanuit de REP-organisatie wordt geen communicatie georganiseerd rondom voorliggend Raadsbesluit; dit is aan gemeenten zelf. Aangezien het in dit stadium gaat om een zienswijze van de Raad en nog niet om het definitieve IRP, zal vanuit de gemeente Utrecht ook geen communicatie plaatsvinden bij dit Raadsbesluit. Als de Raad het IRP na de zomer vaststelt, gebeurt dat wel.

Vervolg

De komende maanden wordt fase 3 afgerond door de zienswijzeprocedure en wordt vooraf ruimte geboden om als raden van verschillende gemeenten met elkaar in gesprek te gaan over het IRP en tevens met het REP team. Deze zienswijzeprocedure is de belangrijkste stap om met de 16 gemeenteraden tot een definitief gezamenlijk IRP te komen.
Ook wordt het IRP verder geconcretiseerd en wordt de aanpak voor de vervolgfase nader uitgewerkt, inclusief de daarvoor benodigde financiering. Ook wordt de participatie voortgezet.
De zienswijzen van de raden en input vanuit het participatieproces worden in juli (tot aan het zomerreces) verwerkt in het definitieve IRP. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief wordt in de eerste helft van september opgeleverd en ter besluitvorming aangeboden aan colleges en raden. Het verzoek aan de raden is om de besluitvorming van het IRP nog voor het jaareinde af te ronden in verband met de aankomende gemeenteraadsverkiezingen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Zienswijzebrief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP

Bijlagen informatief

- Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
- Bijlage: De verwerking van de moties-amendementen-reacties op de Contour
- Bijlage: De verwerking van de moties-amendementen-reacties op het beoordelingskader
- Bijlage: Beoordeling concept IRP
- Bijlage: Stand van zaken en voortgang Participatie IRP

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Aan:
Bestuurlijk opdrachtgevers REP
REP/U16-organisatie
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Behandeld door	W. van Ittersum	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk**	8742852
E-mail	wilbert.van.ittersum@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte bestuurlijk opdrachtgevers REP,

Op 30 maart stuurde u ons – via het College van B&W - het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) met het verzoek hierop te reageren. Als gemeenteraad van Utrecht doen wij dat graag en met deze brief sturen wij u onze zienswijze. Wij waarderen het zeer dat de raden in deze fase in de gelegenheid worden gesteld te reageren op het concept-document.

Het concept IRP is een indrukwekkend en mooi document, zowel in tekst als in beeld. Het is gelukt om de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld te brengen. Daar mogen we als regio trots op zijn. Met dit concept IRP als basis gaan we als regiogemeenten in gezamenlijkheid aan de slag met de beschreven ambities op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en energie.

Wij hebben eerder uw beoordelingskader vastgesteld en constateren dat deze methodiek goed werkbaar is. Het concept IRP is zorgvuldig langs deze meetlat gelegd en het IRP scoort in zijn algemeenheid positief. Wij vertrouwen erop dat u de elementen waarop de score neutraal, onduidelijk of negatief is verder zult uitwerken in de definitieve IRP of in de vervolgfase. Hieronder geven wij enkele specifieke zaken aan, waarvoor wij aandacht willen vragen.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat het vervolgproces zal leiden tot een breed gedragen visie voor onze regio op weg naar 2040. Ten opzichte van de huidige conceptversie hebben wij als gemeenteraad van Utrecht enkele aanvullingen en aandachtspunten mee te geven. Deze worden in het navolgende puntsgewijs beschreven.

1. Hoewel de ambitie is dat we met het IRP een integrale visie neerleggen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, kiest u bij de programmering voor een thematische aanpak. Aangezien wij met elkaar als regio schaarse en kostbare ruimte moeten invullen, lijkt het ons noodzakelijk om hierbij continu een integrale blik te hanteren. Hoe ongemakkelijk het ook zal zijn, wij zullen als regio integraal moeten programmeren.
   In dit opzicht is ook het IRP zelf natuurlijk nog niet volledig integraal; de locaties voor energieopwekking, energieopslag en energietransport ontbreken nog en aangezien dit om een omvangrijke ruimteclaim zal gaan, had dit ook als dilemma steviger in het IRP kunnen worden

beschreven. Voor energie is het gemiste kans dat mogelijke regionale uitgangspunten ten aanzien de gebouwde omgeving, zoals bijvoorbeeld energieneutraal bouwen, daken bij nieuwbouw optimaal benutten, of nieuwbouw bij voorkeur via lage temperatuur verwarming verwarmen niet zijn opgenomen. Deze hadden onafhankelijk van de oplevering van de RES onderdeel van het IRP kunnen zijn. Wij verzoeken u om de ambitie naar een energieneutrale regio op te nemen in het IRP.

2. Het is nog onduidelijk hoe de programmering in de volgende fase eruit gaat zien. Hoe we de stap zetten van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten. Daarbij achten wij het van belang dat u ook koppelkansen van de belangrijke opgaven onderzoekt en benut, bijvoorbeeld het realiseren van scheggen met routes voor OV en fiets; of het Wiel met spaken uitwerken voor fiets, OV en groen. Op strategische vraagstukken kan het van belang zijn om als regiogemeenten samen op te trekken; wij denken bijvoorbeeld aan het tegengaan van grondspeculatie.
   Als randvoorwaarde voor ontwikkeling missen we in het IRP dat er een oplossingen moeten komen voor de stikstofproblematiek. Wij vragen u in de volgende fase te verkennen hoe de gelijktijdige ontwikkeling van de ambities voor groen en landschap eraan kunnen bijdragen dat andere thema's zoals wonen, werken en mobiliteit ook verder kunnen in hun ontwikkeling.

3. Wij geven u graag enkele specifieke inhoudelijke aandachtspunten mee, die voor een deel ook waren aangegeven in de zienswijze van het Utrechtse College van B en W:
   - Op het gebied van woningbouw zien wij in het IRP een sterke focus op voldoende woningen. Wij willen benadrukken dat zeker zo belangrijk is dat we woningen bouwen die aansluiten bij de vraag, dat we doorstroming op de woningmarkt stimuleren, dat we streven naar leefbare en gemengde wijken, dat we aandacht hebben voor specifieke doelgroepen en dat we werken aan een grote diversiteit aan woonmilieus. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen; het is belangrijk dat de regio een ontwikkelstrategie heeft hoe we dat ook voor het lage en middensegment kunnen realiseren. We vinden ook dat onze motie ~~of amendement~~ over het aanbod voor kwetsbare groepen te mager is verwerkt. Wij stellen voor om de Provinciale streefnorm van ten minste 25% sociale huur en ten minste 25% middenhuur) op te nemen in het IRP.
     In de uitwerking in deelgebieden wordt het thema wonen niet expliciet genoemd en krijgen we geen zicht op de aantallen woningen en de diversiteit van woonmilieus (van zowel de bestaande als de nieuwe locaties).
   - Als het gaat om de economische doelstellingen en de werklocaties is de stad Utrecht de motor van de regio. Het ontbreekt in het IRP aan deze constatering en in samenhang daarmee zouden wij graag de volgende toevoegingen zien in het IRP:
     > Er is op korte termijn behoefte aan het realiseren van extra bedrijventerreinen van totaal circa 65 hectare, te verdelen over een drietal locaties in de regio, bedoeld voor bovenlokale bedrijvigheid die voor de regio belangrijk is.
     > Het Science Park verder uitwerken als internationale toplocatie op het gebied van Life Science, inclusief de satellietlocaties Zeist, De Bilt en Driebergen.
     > De A12 zone goed benutten als nieuwe locatie voor werken, in combinatie met de andere bouwstenen (mix van functies).
     > Grootschalige distributiecentra (XXL-locaties) die geen directe binding hebben met de stad en weinig werkgelegenheid toevoegen niet inpassen nabij de stedelijke knooppunten omdat dit een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid. Voor stadsdistributie kan wel ruimte worden gecreëerd.
   - Het thema Mobiliteit mag sterker worden geduid als randvoorwaarde voor de verdere verstedelijking. De schaalsprong mobiliteit vraagt onder meer om hoogwaardige loop- en fietsverbindingen, fietsenstallingen, een regionale parkeerstrategie en deelmobiliteit.
     P+R-locaties kunnen een belangrijke rol vervullen in het afvangen van verkeer; wij trekken hierin graag samen op met de regio en pleiten ervoor om dit een plek te geven in het IRP.
   - Op het gebied van groen en gezonde leefomgeving ontbreken in de paragraaf 'gezond stedelijk leven' de elementen zoals gezonde lucht, afname van geluidshinder, gezonde bodem en schoon oppervlakte- en drinkwater en ruimte voor dieren. Verder zien wij graag toegevoegd dat zowel in ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (en zowel bij bestaande

als nieuwe bedrijventerreinen) groenontwikkeling, behoud van groen en op biodiversiteit gericht beheer prominent wordt meegenomen.

- Wij missen in het IRP aandacht voor recreatie, sportvoorzieningen en evenementenlocaties.
- Ook verzoeken wij meer aandacht te besteden aan de klimaatcrisis en de gevolgen van de klimaatverandering voor bijvoorbeeld de ondergrond en de wateropgave. De stijging van de gemiddelde temperatuur heeft belangrijke gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers en inklinking door verdroging. Dit vereist dat we overtollig water snel kunnen afvoeren, maar ook voldoende plekken realiseren voor waterberging. Een ander element is circulariteit; graag zien wij dat de transitie naar een circulaire stad (grondstoffen niet onttrekken aan de aarde en zo veel mogelijk hergebruik van materialen) als ambitie wordt opgenomen in het IRP. Een belangrijk element daarbij is de landbouwhervorming naar een natuur inclusieve kringlooplandbouw.

4. Veel kaarten in de concept IRP zijn niet gemakkelijk leesbaar. Wij verzoeken u om duidelijker kaartmateriaal op te nemen.

In de bijlage bij deze brief reageren wij tenslotte op de wijze waarop u onze eerdere moties en amendementen hebt verwerkt in het concept IRP. Op enkele aspecten verzoeken wij u om aanvullende verwerking. Bovendien ontbrak in uw overzichten onze motie ‘voorkom onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebieden’

Voor het vervolgproces onderstreept de gemeenteraad van Utrecht graag dat de gezamenlijk gekozen koers wat ons betreft geen vrijblijvende samenwerking is. ~~Het is van groot belang dat wij als regiogemeenten elkaar vasthouden in de volgende fasen. U noemt het IRP ‘een soort convenant’ en benadrukt dat we daar als regio eensgezind in weten op te trekken. Dat verdient absoluut een compliment. Tegelijkertijd zijn nog niet alle dilemma’s opgelost (bijvoorbeeld energie) en verschoven naar de volgende fase.~~ Als gemeenteraad van Utrecht onderstrepen wij graag dat de gezamenlijk gekozen koers geen vrijblijvende samenwerking mag zijn. Juist een gezamenlijke en integrale programmering in de volgende fase is van eminent belang om onze ambities te realiseren. Iedere gemeente zal daar tegen eigen inhoudelijke of planningstechnische dilemma’s aanlopen, maar dat zou er niet toe mogen leiden dat individuele gemeenten een andere koers gaan varen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan onze gezamenlijke ambitie rond de schaalsprong OV; indien individuele gemeenten om welke reden dan ook keuzes maken voor bouwen in lage dichtheden met toename van autogebruik, brengt dat de gezamenlijke ambitie in gevaar.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat u bovenstaande opmerkingen zult meenemen in de verdere uitwerking van het IRP tot een definitief document, dat wij graag na de zomer tegemoet zien. Wij wensen u hierbij veel succes.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Bijlage
Beoordeling hoe de moties en amendementen van de gemeenteraad Utrecht zijn verwerkt in het concept IRP

Omschrijving motie en reactie	Zijn Utrechtse moties en amendementen voldoende verwerkt?
BEOORDELINGSKADER	
Onderzoek ontwikkellocatie optimaal (7) Roept het college op: • Bij de RSU voor de mogelijke in- en uitbreidingslocaties, waaronder Rijnenburg, inzichtelijk te maken wat de verstedelijkingsperspectieven zijn, hoe mogelijke ontsluiting plaats kan vinden en op welke wijze ontwikkeling en ontsluiting gefinancierd kan worden; • De noodzakelijkheid en wenselijkheid van een eventuele verstedelijking van de mogelijke in- en uitbreidingslocaties te onderbouwen, tevens afgezet tegen een niet verstedelijkte inrichting, zodat de raad kan besluiten over de wenselijkheid van een ontwikkelopgave op deze locaties en de voorwaarden daarvoor bij de besluitvorming over de RSU 2040. Reactie: Aan de motie is uitvoering gegeven door de gemeente Utrecht. Voor het IRP relevante uitspraken zijn overgenomen en verwerkt in het IRP.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio (8) Verzoekt het college: • In de verdere uitwerking van de REP, in de regio te pleiten voor een bijdrage van (nog te vestigen) bedrijven aan de maatschappelijke uitdagingen o.a. op het gebied werkgelegenheid voor het hele spectrum, stageplaatsen, duurzame energie en groen. Reactie: Bijdragen van bedrijven aan maatschappelijke uitdagingen zijn met name concreet te maken bij gronduitgifte. In het IRP duiden we vooral de ambitie. Inzet bij het nog verder op te bouwen regionaal programma werken is dat toegewerkt wordt naar dat de U16 bedrijvigheid accommodeert die bijdraagt aan regionale werkgelegenheid, duurzaam energieverbruik en slim mobiliteitsbeleid. Aan de bestuurstafel werken is afgesproken dat het uitgiftebeleid aan de hand van deze kwalitatieve criteria vormgegeven wordt. De bijdragen van (nieuwe) bedrijvigheid kan verder worden gestuurd via de vestigingscriteria van bijvoorbeeld te realiseren regionale terreinen.	Afspraak is dat bij nieuwe gronduitgifte gebruik wordt gemaakt van een regionaal uitgifteprotocol, waarin o.a. deze aspecten in worden meegenomen. Dit protocol moet nog worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd. Tevens wordt voorgesteld om bij toekomstbestendige bedrijventerreinen een toevoeging te doen, namelijk: vergroening van bedrijventerreinen en bedrijventerreinen ook geschikt maken voor ommetjes en natuur.
Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan in hand in hand in de regio (9) Verzoek het college: • Met U16 afspraken te maken dat elke gemeente standaard bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) klimaatadaptatie als uitgangspunt te nemen en daarmee het openbare ruimteklimaat adaptief te maken.	

• Deze gemaakt afspraken 1x per twee jaar te laten monitoren. Reactie: Klimaatadaptatie is een van de uitgangspunten bij stedelijke ontwikkeling in het IRP. Dit is onder meer benoemd in perspectief 7 en komt terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen en werken). Daarnaast is het onderdeel van elke gebiedsopgave.	Nog onvoldoende verwerkt. De motie gaat ook over klimaataanpassing bestaand openbaar gebied. IPR gaat vooral over bestaand te transformeren gebied en nieuw te ontwikkelen gebieden. Aan aanpassing bestaande openbaren ruimte middels onderhouds-programma wordt geen aandacht geschonken.
Utrechtse inzet is de RSU2040 (10) Draagt het college op: • De nog vast te stellen RSU 2040, wanneer deze door de Utrechtse gemeenteraad is vastgesteld, leidend te maken in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10. Reactie: Het leidend maken van RSU 2040 in de onderhandelingen over de Utrechtse inzet binnen het vervolg van het REP U10 is een gemeentelijke keuze.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat (11) Roept het college op: • In de totstandkoming van het REP nadrukkelijk aandacht te hebben voor de positie van kleine en startende ondernemers, naar aanleiding van de kernindicator “versterking vestigingsklimaat” die in het beoordelingskader staat benoemd. Reactie: Het IRP is vooral een ruimtelijk document en zet in op voldoende aanbod kwantitatief van werklocaties en ook voldoende divers aanbod van werklocaties. Kwantitatief zet het IRP in op voldoende oppervlak, zodat de schaarste niet te hoog oploopt en zo betaalbaarheid van ruimte geborgd is. Kwalitatief zet het IRP in op divers aanbod in de zin van bijvoorbeeld kennisclusters op en rondom het USP met satellieten, het stimuleren van ketens van bedrijven werkzaam in circulaire economie en een divers aanbod van kantoorruimte.	Er is inmiddels gestart met een pilot om voor nieuwe kantorenlocaties tot een meer inclusief aanbod te komen, dus ook huisvesting mogelijk te maken voor ondernemers die niet de hoofdprijs kunnen betalen, zoals starts ups.
Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio (12) Roept het college op: • Bij de totstandkoming als de gemeente Utrecht ervoor te pleiten dat wij ook in onze gemeente diversiteit willen behouden in de woonmilieus voor diverse doelgroepen, waarbij ook gedacht moet worden aan gezinnen, starters, maatschappelijke opvang en doorstromingsmogelijkheden voor ouderen. Reactie: In het IRP wordt op diverse aandacht besteed aan doelgroepen, bijvoorbeeld in de opgave wonen en in perspectief 3: in 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden.	Nu nog onvoldoende verwerkt. Om de diverse doelgroepen te kunnen huisvesten is er inzet nodig op betaalbare woningen (verspreid over de hele regio), woningen die doorstroming op gang brengen maar ook

	aanbod voor de kwetsbare groepen, ook verspreid over de hele regio, zodat de leefbaarheid in bepaalde wijken niet onder druk komt te staan.
Breder kijken naar gevolgen van verdichting (13) Omschrijving: In U10 verband de milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van de binnenstedelijke verdichting in het kader van het REP nader te onderzoeken. Reactie: Het Integraal Ruimtelijk Perspectief werkt vanuit het motto gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. In het aangepaste beoordelingskader zijn hiervoor diverse kaders benoemd. Met dit aangepaste beoordelingskader en de uitgangspuntennotitie als startpunt wordt in de zeven perspectieven en de redeneerlijnen van het IRP ingegaan op diverse milieu gerelateerde, sociale gevolgen en ruimtelijke complicaties van (binnenstedelijke) verdichting. Daarbij is kennis en input vanuit diverse gemeentelijke ruimtelijke visies en het MIRT-MRU onderzoeksrapport Utrecht Nabij benut.	Nog onvoldoende breder gekeken naar de gevolgen van de verdichting, uitsluitend naar de randvoorwaarden voor verdichting en niet voldoende naar de gevolgen (hoe een en ander uitpakt). Bijvoorbeeld milieu (geluid, lucht, hinder, bodem) maar ook een eventueel prijsverhogend effect op huur en grondprijzen als gevolg van verdichting waardoor er meer aandacht moet zijn voor verdringen van met name de maakindustrie en startende ondernemers.
Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk voor iedereen (14) Spreekt uit dat: • De vervolgdocumenten op de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader in voor iedereen begrijpelijke taal dienen te worden opgesteld; • Er bij de totstandkoming van die vervolgdocumenten diverse momenten moeten worden ingelast waarop inwoners van de stad en de regio invloed kunnen uitoefenen op het eindproduct. Draagt het college op: • Zich hiervoor maximaal in te zetten. Reactie: In het IRP is extra aandacht besteed aan taal. Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangenorganisaties uitgenodigd om inzichten te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingericht is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.	Het IRP is nog onvoldoende voor iedereen in begrijpelijke taal opgesteld. De gemeente Utrecht hecht grote waarde aan participatie en trekt graag samen op met de REP organisatie in de volgende fase van programmeren, waarbij participatie wordt georganiseerd.
Naar 130% plancapaciteit in U16 (15) Roept het college op: • In de samenwerking met de U16 gemeenten aan te sturen op 130% plancapaciteit ten opzichte van de woningbehoefte in 2040; • Naar de RSU aan te geven wat de effecten zullen zijn. Reactie:	

Er is invulling gegeven aan de motie, echter niet op de genoemde periode tot 2040 maar tot 2030. In het BO MIRT 2020 is de afspraak gemaakt om voor de periode tot 2030 te sturen op 30% extra plancapaciteit. In het IRP is het volgende opgenomen: daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouwaantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel.	Deze motie is verwerkt (zie voor een toelichting raadsbrief gemeente Utrecht d.d. 22 januari 2021).
CONTOUR	
Werken binnen de grenzen van de aarde (7) Verzoekt het college: • Zich in te zetten om de Contour REP te laten wijzigen zodat aan de uitgangspunten voor de pijler werken wordt toegevoegd: Circulariteit: de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio blijven binnen de grenzen van de aarde (boven het sociale minimum, onder het ecologisch plafond) Reactie: De uitgangspunten over de te accommoderen vraag van de verschillende functies (dus ook 'Werken') zijn bestuurlijk vastgesteld. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is het resultaat van de zoektocht hoe de verschillende opgaven het beste kunnen worden geaccommodeerd. Voor het thema Werken zijn daarbij de volgende vragen geformuleerd: Hoe maken we de slag naar een circulaire economie in 2050? Hoe zorgen we voor voldoende werkgelegenheid voor iedereen? Hoe behouden en versterken we ons economisch regionaal profiel? De gedachtenvorming over de sociale en ecologische grenzen waarbinnen een duurzame economische ontwikkeling en welvaart voor iedereen op termijn houdbaar is staan, onder meer door de klimaatverandering en sociale vragen van deze tijd in hernieuwde belangstelling. Zo gaan bijvoorbeeld ook de in VN-verband afgesproken Sustainable Development Goals (SDGs) over deze thema's. Deze SDGs komen voor een groot deel terug in het beoordelingskader (zie Aangepast beoordelingskader Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020). Niet alle SDG's komen in het beoordelingskader terug: onderwijs, gelijke rechten etc. vallen buiten de fysiek ruimtelijke invloedssfeer van het IRP. Een complexiteit bij de in de motie genoemde grenzen is dat deze (nog) niet exact zijn vast te stellen. Er wordt daarom gestreefd naar het zo veel mogelijk beperken van ecologische impacts en het bevorderen van inclusiviteit. Het bevorderen van circulariteit in de economie is daarom ook een van de subdoelen in het beoordelingskader. In (sub)beoordelingscriteria wordt verder gekeken naar indicatoren die ingaan op sociale aspecten en aspecten van een duurzame en gezonde leefomgeving. Zo wordt er ingegaan op emissies, veiligheid, klimaatadaptatie, energietransitie, aantal banen en de ruimte-intensiteit daarvan, gezonde en veilige arbeidsomstandigheden, de complementariteit van werklocaties (om circulariteit te bevorderen), innovatie in de economie, maar ook naar natuur en biodiversiteit.	De motie is verwerkt.
Utrecht – Klimaatcrisis en biodiversiteit zijn ook urgent (14) Verzoekt het college: • In overleg te gaan met de U16 partners met als inzet de Contour REP te laten wijzigen en niet alleen urgenties te benoemen op bijvoorbeeld de woningmarkt en mobiliteitsopgave, maar ook ten aanzien van de klimaatcrisis of biodiversiteitscrisis. Bijvoorbeeld door deze punten toe te voegen op pagina 18, paragraaf 1.7 in de tweede kolom bij het eerste puntje. Reactie: Het wijzigen van de Contour REP is niet mogelijk. De strekking van deze motie is meegenomen bij het IRP. Zo is klimaatadaptatie benoemd in perspectief 7: in 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio, en komt het onderwerp ook terug in diverse redeneerlijnen (o.a. landschap, vitale kernen, werken). Daarnaast is klimaatadaptatie onderdeel van de verschillende gebiedsopgaven in hoofdstuk 3.	Onvoldoende verwerkt. Heeft relatie motie beoordelingskader die nog onvoldoende is. De motie gaat ook over klimaataanpassing bestaand openbaar gebied. IPR gaat vooral over bestaand te transformeren gebied en

Biodiversiteit heeft de aandacht in het IRP en wordt benoemd in opgave 1: landschap, water en groen en redeneerlijn 1: de Utrechtse trots als basis. Natuur-inclusief bouwen beoogt een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.	nieuw te ontwikkelen gebieden. Aan aanpassing bestaande openbaren ruimte middels onderhoudsprogramma wordt geen aandacht geschonken.
Utrecht – van Stadsakkoord naar Regionaal Akkoord Wonen (RAW) (25) Draagt het college op: • In gesprek te gaan met Provincie, buurgemeenten, ontwikkelaars, corporaties en andere marktpartijen in de regio (U16) met het doel om te komen tot een Regionaal Akkoord Wonen (RAW); • De raad tussentijds over de voortgang te informeren; • Voor het afsluiten van het Regionaal Akkoord Wonen (RAW) gebruik te maken van de kennis en ervaring die zijn opgedaan bij het “stads akkoord wonen”; • Hiervoor het Stedelijk Actieplan Studentenhuisvesting, Actieplan Middenhuur en prestatieafspraken met corporaties te gebruiken als bouwsteen en als voorbeeld. Reactie: De gesprekken hierover worden in de regio gevoerd. Verdere uitwerking daarvan vindt plaats in fase 4 en in het regionaal programmeren.	Gesprekken zijn gaande en verdere uitwerking wordt in fase 4 opgenomen.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wilbert van Ittersum
Zaaknummer	8742822
Jaargang en nummer	2021, nr. 78
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De bijgevoegde brief aan de bestuurlijk opdrachtgevers REP (Ruimtelijk Economisch Programma) vast te stellen als zienswijze op het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief, waarin:
   - wordt geconstateerd dat de grote ruimtelijke opgaven voor de komende jaren samenhangend in beeld zijn gebracht;
   - aandacht wordt gevraagd voor de integraliteit en de programmering in de volgende fase en voor inhoudelijke aanvullingen op het gebied van woningbouw, werklokaties, mobiliteit en groen en gezonde leefomgeving.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

NOTITIE overzicht regionale behandeling concept Integraal Ruimtelijk Perspectief

Datum	1 juni 2021
Behandeld door	Frank de Kok; Gijs Corten
N.a.v. :	Raadsvoorstel Zienswijze concept Integraal Ruimtelijk Perspectief
Beleidsvelden	Ruimtelijke Ontwikkeling; Regionale zaken

Voor de vaststelling van het regionale plan 'Integraal Ruimtelijk Perspectief' (IRP) in alle gemeenteraden van de U10 wordt een proces in twee stappen gevolgd. Voor deze zomer ontvangen alle raden het concept voor het IRP. Op basis van het concept stellen de colleges van B&W hun raden voor om een zienswijze op dit concept vast te stellen. Deze zienswijzen worden vervolgens betrokken bij het produceren van een definitieve versie die in het najaar van 2020 ter definitieve vaststelling aan de raden verzonden wordt. Het beoogde karakter van deze tweede behandeling van het plan door de raden is die van *consent*: raden stellen het plan vast of wijzen het af, maar er in het regionaal proces geen ruimte meer voor bijsturingen vanuit de raden.

Dat betekent dat voor de raden van de U10 de nadruk op de eerste behandeling ligt, want in die eerste behandeling is het wel mogelijk om door middel van de zienswijze de positie van de gemeenteraad tegenover het concept duidelijk te maken en om aan te geven waar er nog bijgeschaafd moet worden. Aangezien alle zienswijzen invloed hebben op de definitieve versie, is het nuttig om in aanloop naar het vaststellen van een zienswijze te weten wat de andere colleges van B&W aan hun raden voorstellen. Op die manier kan aangesloten worden bij- of juist stelling nemen opmerkingen uit andere zienswijzen.

Daarom treft u hieronder een eerste overzicht aan met links. Deze is op dit moment incompleet; naar mate er meer (concept-) zienswijzen worden gepubliceerd, wordt dit document verder aangevuld.

	Gemeente	Link naar concept zienswijze	Informatiebijeenkomst of commissiebespreking	Datum bespreking in raden
1	Bunnik	*raad stelt eigen zienswijze op*		8-7-2021
2	De Bilt	RIS De Bilt		27-5-2021
3	De Ronde Venen	RIS De Ronde Venen		1-7-2021
4	Houten	*volgt*	22-jun	8-7-2021
5	IJsselstein	*volgt*		8-7-2021
6	Lopik	*volgt*	11-mei	22-6-2021
7	Montfoort	RIS Montfoort	17-mei	31-5-2021
8	Nieuwegein	RIS Nieuwegein	15 april dialoog	3-6-2021
9	Oudewater	*volgt*	7 juni raadswerkgroep. 6 juli forum/commissie	15-7-2021
10	Stichtse Vecht	*volgt*	15 juni commissie	6-7-2021
11	Utrecht	RIS Utrecht	1 juni raadsinformatiebijeenkomst, 10 juni commissie	17-06-2021 of 15-07-2021
12	Utrechtse Heuvelrug	RIS Utrechtse Heuvelrug	3 juni beeldvorming en 14 juni oordeelsvorming	24-6-2021
13	Vijfheerenlanden	RIS Vijfheerenlanden	20 mei VHL-plein en 26 mei commissie	10-6-2021
14	Wijk bij Duurstede	*volgt*		22-6-2021
15	Woerden	*volgt*	17-jun	24-6-2021
16	Zeist	RIS Zeist		8-6-2021

Gemeenteraad

Dossiernummer	1938
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	16
Titel	Raadsvoorstel Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.
ID	2094
Behandelend ambtenaar	Meijer, Peter
Telefoon	06 - 28 21 99 44
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Toelichting

Raadsbrief met toelichting op verzoek versnelde behandeling wordt nagezonden

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Kenmerk	8917388
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. te verwerken.

2. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is een actualiserend bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan legt de huidige gebruikssituaties vast en beperkt daarmee - net als de voorbereidingsbesluiten die de afgelopen jaren zijn genomen - de planologische (milieu)ruimte voor enkele bedrijven. Ook voorkomt het nieuw bestemmingsplan dat de bestaande particuliere parkeergelegenheid in deelgebied 6 aangeboden kan gaan worden aan partijen van buiten het gebied i.c. autobezitters uit Merwede (deelgebied 5) en worden de bestaande bouwhoogtes vastgelegd. Tot slot zorgt het nieuwe plan ervoor dat de planologisch-juridische regeling voldoet aan de Omgevingswet.

Context

Aanleiding

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) is een omgevingsvisie opgesteld. In de omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.

De prognose is dat de stad Utrecht groeit van 340.000 in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040 (https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/). Utrecht wil deze groei faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht. De Merwedekanaalzone is een van de gebieden waar door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een groot deel van de binnenstedelijke groei moet worden opgevangen. Daarom wil de gemeente Utrecht in de Merwedekanaalzone 10.000 woningen realiseren met bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone kan hierin een belangrijke rol spelen en daarom willen we voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor transformatie, Daarnaast past het plan in de opgave om de beheersverordeningen in aanloop naar de Omgevingswet om te zetten in bestemmingsplannen.

Juridische context

Vaststelling van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de raad. Na de vaststelling van dit bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Raad van State.
Tevens ontstaat door de vaststelling van dit bestemmingsplan een titel tot onteigening (maar dit betekent nog niet de start van de onteigening).

Beoogd effect

Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de actuele functionele en ruimtelijke structuur.

Resultaten ter inzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 maart 2021 tot en met donderdag 29 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Zienswijze 7 is buiten de termijn van ter inzagelegging ontvangen. Daarop is bij de indiener van die zienswijze nagegaan waarom de zienswijze niet eerder kon worden verzonden. Daarvoor kon indiener geen verschoonbare reden geven. De zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten. De overige zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad:

- *Op 15 oktober 2020 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 11).*
- *Op 21 november 2019 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 13).*
- *Op 29 november 2018 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 8).*
- *Op 8 februari 2018 heeft de raad de Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER) vastgesteld (agendapunt 6)*
- *Op 8 februari 2018 is raadsbrief Milieueffectrapportage en Ruimtelijke Agenda*

Merwedekanaalzone behandeld in de raad (agendapunt 15.1).
- *Op 21 december 2017 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 8).*

Omgevingsvisie
- *Op 14 maart 2021 staat de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda op het raadsvoorstellenoverzicht.*
- *Op 8 februari 2018 heeft de raad de Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER) vastgesteld.*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o, teverwerken;
Argumenten	
1.1	In het vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en is daarover een belangenafweging gemaakt tussen het belang van de zienswijze indiener en het belang van het beleidsvoornemen uit het bestemmingsplan.
	De zienswijzen gaan over parkeren en bereikbaarheid, twee bedrijven zijn van mening dat het door de voorgestelde regeling in het bestemmingsplan beperkt wordt in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden, een tankstation dat LPG wil blijven verkopen en eigenaar/ontwikkelaar van een kantorencomplex die wil dat zijn plannen voor transformatie van de locatie een plek krijgen in het bestemmingsplan. De zienswijzen 2 en 6 geven aanleiding om het plan aan te passen. Omdat zienswijze 7 buiten de termijn is ingediend blijft deze als zienswijze buiten beschouwing. Het betreft een bedrijf waaraan in het ontwerp bestemmingsplan een te lage milieucategorie is toegekend en een kantoor waarbij de voorheen geldende beheersverordening niet goed vertaald was naar het bestemmingsplan. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij bij de ambtelijke wijzigingen alsnog de inhoud van die zienswijze 7 betrokken. De aanpassingen worden in hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport uitgelegd.
1.2	De zienswijze 2, onder punt 1 en zienswijze 6 onder punt 4 geven aanleiding om het bestemmingsplan op 2 punten aan te passen.
	Zienswijze 2 onder punt 1 betreft een groothandel. Op basis van de inventarisatie voor het ontwerp was dit als een bedrijf in de milieucategorie 2 ingeschat. Op basis van de zienswijze is vastgesteld dat een categorie 3.1 beter op zijn plaats is. Omdat de gemeente enerzijds bestaande bedrijven niet in hun huidige feitelijke bedrijfsvoering wil beperken, maar anderszijds het plangebied voor de toekomst wel beschikbaar willen houden voor een stedelijke transformatie is voor het bedrijf in artikel 4.1 van het bestemmingsplan een maatwerk bestemming opgenomen en een regeling dat bij beëindiging van het bedrijf uitsluitend een categorie 2 bedrijf mag terugkomen. Daarom is op de verbeelding een aanduiding 'groothandel' opgenomen en is de toelichting in paragraaf 4.2. van het bestemmingsplan aangevuld met een subparagraaf 4.2.1 waarin de regeling voor het betreffende bedrijf wordt uitgelegd. De zienswijze 6 onder punt 4 betreft een kantoor waarvan de bouwregeling op de verbeelding per abuis samengevoegd is met die van een naastgelegen perceel. Dit is hersteld door voor beide percelen een eigen regeling op te nemen op de verbeelding.
1.3	In het plan zijn enkele noodzakelijke ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

	Om het uitplaatsen van de LPG verkoop ter plaatse van het benzinestation op termijn mogelijk te maken was in het ontwerpbestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is het echter niet meer mogelijk om van een dergelijke bevoegdheid gebruik te maken. Omdat de gemeente met de exploitanten van het tankstation in overleg is over stopzetting van de LPG verkoop ter plaatse is de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 3.6 geschrapt en vervangen door een uitsterfconstructie in artikel 3.1 van het bestemmingsplan. Zienswijze 7 is buiten de termijn ingediend en kan als zienswijze daarom niet in behandeling genomen worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of de zienswijze tot een ambtelijke aanpassing van het plan moet leiden. Dat is het geval omdat ter plaatse een bedrijf een activiteit (reparatie van vrachtauto's) uitoefent die in categorie 3.2 valt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Hiervoor wordt in artikel 4.1 een maatwerk bestemming in het bestemmingsplan opgenomen, als ook een uitsterfconstructie. Op de verbeelding wordt ten behoeve van de maatwerkbestemming een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ' opgenomen. In het nieuwe bestemmingsplan worden de bestemmingsmogelijkheden zo veel mogelijk een op een overgenomen uit de hier voor geldende Beheersverordening. Daarin was voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding 'gemengd' opgenomen. Bij het ontwerpbestemmingsplan is deze aanduiding per abuis niet opgenomen. Dit is hersteld. Dit leidt tevens tot een aanpassing van artikel 8.1 waarin een regeling voor betreffende de aanduiding is opgenomen. Op het moment van ter inzagelegging van het bestemmingsplan waren nog niet alle vooroverlegreacties ontvangen. Naar aanleiding van het vooroverleg is de tekst in paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan geactualiseerd.
Beslispunt	
2	Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het bestemmingsplan draagt bij aan de toekomstige transformatie naar een gemengd woon-werkgebied</u>
	Het bestemmingsplan is een actualiseringsplan, bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen (conserveren) en te voorkomen dat zich eventuele nieuwe ontwikkelingen voordoen die een belemmering vormen voor de toekomstige transformatie van dit deel van Merwedekanaalzone naar een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied met een betere aansluiting op de omgeving. Kortom, een noodzakelijke stap om in de toekomst ook dit deel van de stad gezonder, groener en duurzamer te maken volgens de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Om te voorkomen dat het gebied in de toekomst minder geschikt wordt voor transformatie naar een gemengd stedelijk gebied met wonen en werken wordt voor een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie verlaagd en vastgelegd overeenkomstig de feitelijke situatie. Met deze maximering wordt voorkomen dat zich in het gebied nieuwe bedrijven kunnen vestigen met een milieucategorie die niet past in een gemengd woon-werkgebied. Feitelijk verandert dit niks voor de bestaande bedrijven in het gebied, aangezien uit inventarisatie blijkt dat de meeste van de huidige bedrijven geen gebruik maken van de nu nog in delen van het gebied toegestane categorieën 3.1 en 3.2. De zittende bedrijven worden dus niet belemmerd in hun huidige bedrijfsvoering, maar in enkele gevallen wel beperkt in hun uitbreidings- en/of verkoopmogelijkheden (uitsterfconstructie). Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor transformatie naar een gemengd stedelijk woon/werkgebied, zoals voorzien in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd en wordt een regeling opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Deze regeling is randvoorwaardelijk voor de

	mobiliteitsstrategie van Merwede (deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone) en moet voorkomen dat er parkeeruitwijkgedrag vanuit deelgebied 5 naar deelgebied 6 zou kunnen plaatsvinden
Kanttekening	
2.1	Door het bestemmingsplan nemen we planologische ruimte weg bij de bedrijven.
	In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt wel worden bestaande bestemmingen gewijzigd. De gebruiksmogelijkheden van een aantal bedrijven wordt teruggebracht tot hetgeen feitelijk aanwezig is, waardoor er zich in het gebied geen zwaardere bedrijven meer kunnen vestigen. Daarnaast wordt de oude regeling die alleen goothoogten regelde in het gebied vervangen door het vastleggen bouwhoogten. Tenslotte wordt er een regeling voor het parkeren opgenomen die uitwijkgedrag uit omliggende wijken moet voorkomen. Om die reden is een risico analyse planschade opgesteld. Hieruit volgt dat er voor een aantal bedrijfskavels als gevolg van de aanpassing van de milieucategorie planschade te verwachten is. Binnen de reserve Grondexploitaties hebben wij een reservering opgenomen voor het risico planschade bij actualiserende bestemmingsplannen.

Financiën

Vanwege de maximering van de toegestane milieucategorie is een planschaderisico-analyse gedaan, waarvoor - in het kader van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan - zicht op dekking moet zijn.
Om inzicht te krijgen in het planschaderisico is een worstcase-scenario inschatting gedaan van de totale planschade; als alle partijen die te maken hebben met de milieucategorie een claim zouden indienen èn deze volledig toegewezen zouden krijgen. Er kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een claim worden ingediend. Of er claims volgen, is niet op voorhand te zeggen en als er claims worden ingediend, dan is het nog de vraag of dit ook tot uitkering van een schadebedrag leidt. Dit wordt beoordeeld door een onafhankelijk bureau. Bij die beoordeling spelen aspecten als voorzienbaarheid en daarmee actieve dan wel passieve risicoaanvaarding een belangrijke rol. Dit geldt zowel voor de percelen in vol eigendom als de percelen die in erfpacht zijn uitgegeven.
De mogelijke planschadeclaims kunnen niet worden gedekt uit het gebied, aangezien er nog geen ontwikkeling is. Daarom houden wij rekening met het opvangen van het planschaderisico in de reserve Grondexploitaties. In het MPR 2021 hebben wij een reservering opgenomen voor het risico planschade bij actualiserende bestemmingsplannen. Deze reservering maakt onderdeel uit het investeringspakket in het kader van de groei van de stad bij de Voorjaarsnota 2021. De eventuele kosten voor de planschade uit voorliggend bestemmingsplan kunnen hieruit gedekt worden.

Vervolg

De indieners van de zienswijzen worden via een brief op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit, digitaal gepubliceerd op overheid.nl en op het internet op de websites https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen beroep instellen bij de Raad van State.

Participatie

Alle eigenaren in het gebied zijn per brief op de hoogte gebracht van het ontwerpbestemmingsplan en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Ook zijn ze uitgenodigd voor een digitale bijeenkomst (vanwege corona) waar het ontwerpbestemmingsplan nader is toegelicht en men vragen kon stellen over de inhoud en het proces. Deze bijeenkomst is gecombineerd met de terugkoppeling over het besluitvormingstraject van Omgevingsvisie deel 2 en de gelijktijdig lopende besluitvorming over de invoering van betaald parkeren in het gebied, zodat alle partijen weer op hetzelfde informatieniveau zijn. Daar waar nodig zullen ook maatwerkgesprekken plaatsvinden met partijen die specifieke vragen hebben over hun positie in het gebied.

Communicatie
Onder het kopje vervolg is aangegeven hoe we het besluit bekendmaken.

Niet-Referendabel
De referendumverordening is niet van toepassing op het raadsvoorstel omdat het een raadsbesluit tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan betreft (artikel 3 lid 2 onder fVerordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Link naar plan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.
- Het vaststellingsrapport
- Bestemmingsplan Merwedekanaalzonen deelgebied 6, Zeehaenkade (pdf)
- Vebeelding bestemmingsplan Merwedekanaalzonen deelgebied 6, Zeehaenkade (pdf

Bijlagen informatief
-

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Juni 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6, ZEEHAENKADE E.O. 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 7
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen 10
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 10

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 12

ZIENSWIJZE 1 12
ZIENSWIJZE 2 12
ZIENSWIJZE 3 18
ZIENSWIJZE 4 19
ZIENSWIJZE 5 20
ZIENSWIJZE 6 22

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is ervoor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele Beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd op basis van de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

1. aan de noordkant de Beneluxlaan;
2. aan de oostkant het Merwedekanaal;
3. aan de zuidkant de afrit van de A12;
4. aan de westkant de Europalaan.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 maart 2021 tot en met donderdag 29 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Zienswijze 7 is buiten de termijn van ter inzagelegging ontvangen. Daarop is bij de indiener van die zienswijze nagegaan waarom de zienswijze niet eerder kon worden verzonden. Daarvoor kon indiener geen verschoonbare reden geven. De zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten. De overige zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad zodat die kennis kan nemen van de originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 7 is te laat ingediend, de overige zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden weergave van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport 1 juni 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Er zijn 7 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen gaan over parkeren en bereikbaarheid, twee bedrijven zijn van mening dat het door de voorgestelde regeling in het bestemmingsplan beperkt wordt in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden, een tankstation dat LPG wil blijven verkopen en eigenaar/ontwikkelaar van een kantorencomplex die wil dat zijn plannen voor transformatie van de locatie een plek krijgen in het bestemmingsplan. De zienswijzen 2 en 6 geven aanleiding om het plan aan te passen. Omdat zienswijze 7 buiten de termijn is ingediend blijft deze als zienswijze buiten beschouwing. Maar uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij bij de ambtelijke wijzigingen alsnog de inhoud van die zienswijze betrokken. De aanpassingen worden hieronder uitgelegd.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van zienswijze 2:

2.3.1.1 Aanpassing artikel 4.1
In artikel 4.1 wordt onder lid 2 een maatwerkbestemming ingevoegd voor Gepu. De overige leden worden vernummerd.

In artikel 4.1 wordt de tekst van het ontwerp:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;

c. Sportvoorzieningen;

3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;

Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Vervangen door de volgende tekst:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. Ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. Bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.1.2 Aanpassing aanduiding op de verbeelding

Als gevolg van de aanpassing van artikel 4.1 wordt op de verbeelding ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én de Eendrachtlaan 98 de aanduiding ‘groothandel’ aangebracht.

<u>Naar aanleiding van zienswijze 6</u>

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het bebouwingspercentage en het maximaal brutovloervloeroppervlakte (BVO) voor het perceel gelegen aan de Europalaan 100 - 500 (kadastraal bekend als Utrecht R 622 t/m 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17) en het perceel Eendrachtlaan 301-315 (kadastraal bekend als Utrecht R 814 en R819). In het ontwerpplan was voor deze twee percelen op de verbeelding 1 regeling opgenomen, terwijl het verschillende percelen zijn met verschillende eigenaren.

Voor het perceel Europalaan 100-500 geldt het bebouwingspercentage van 70% en een maximaal aantal vierkante meters BVO van 40.000 m2.

Voor het perceel Utrecht R814 en R819 geldt een bebouwingspercentage van 50%.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing parkeerregeling:

In de toelichting van het plan staat: Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:
Ÿ aan de noordkant de Beneluxlaan;
Ÿ aan de oostkant het Merwedekanaal;
Ÿ aan de zuidkant de afrit van de A12;
Ÿ aan de westkant de Europalaan.

Een strikte, juridische interpretatie van het begrip plangebied leidt echter tot de conclusie dat Eendrachtlaan 10 buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan voor deelgebied 6 van de MWKZ valt (omdat hier immers een zelfstandig bestemmingsplan binnen de grenzen van Merwedekanaalzone deelgebied 6 voor is vastgesteld).

Om misverstanden te voorkomen stellen wij daarom voor om in de regels van het plan het woord “plangebied” in de parkeerregeling bij de verschillende bestemmingen (artikel 3.4.1. 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1 en 13.3.3 te vervangen door “Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone” waarbij we in de begripsbepalingen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone zullen omschrijven als het gehele gebied gelegen tussen
Ÿ aan de noordkant de Beneluxlaan;
Ÿ aan de oostkant het Merwedekanaal;
Ÿ aan de zuidkant de afrit van de A12;
Ÿ aan de westkant de Europalaan.

De tekst in deze artikelen zoals hieronder omschreven:
De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

wordt vervangen door:
De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

Aan de begripsbepalingen wordt een nieuwe begripsbepaling 1.35 toegevoegd luidende:
Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone het gehele gebied gelegen tussen
- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

De overige begripsbepalingen worden hernummerd.

Bij aanpassing van de regeling zoals hierboven beschreven kan de constructie die voor Eendrachtlaan 10 is toegepast ook worden toegepast op andere, toekomstige ontwikkelingen in Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, ook indien daar een nieuw (ontwikkel)bestemmingsplan voor nodig is.

2.3.2.2 Aanpassing artikel 3.1
Om het uitplaatsen van de LPG verkoop ter plaatse van het benzinestation op termijn mogelijk te maken was in het ontwerpplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is het echter niet meer mogelijk van een dergelijke bevoegdheid gebruik te maken. Omdat de

gemeente met de exploitanten van het tankstation in overleg is over stopzetting van de lpg verkoop ter plaatse is de wijzigingsbevoegdheid vervangen door een uitsterfconstructie.

De tekst van artikel 3.1 zoals hieronder omschreven:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg.
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Lid 3.6 waarin de wijzigingsbevoegdheid was opgenomen komt te vervallen.

2.3.2.3 Aanpassing artikel 4.1

Zienswijze 7 is buiten de termijn ingediend en kan als zienswijze daarom niet in behandeling genomen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of de zienswijze tot een ambtelijke aanpassing van het plan moet leiden. Dat is het geval omdat ter plaatse een bedrijf een activiteit (reparatie van vrachtauto's) uitoefent die in categorie 3.2 valt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Hiervoor wordt een maatwerk bestemming in het bestemmingsplan opgenomen, als ook een uitsterfconstructie. De overige leden worden vernummerd.

De tekst van artikel 4.1 zoals hieronder omschreven:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;

Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.2.4 Aanpassing artikel 8.1
In het nieuwe bestemmingsplan worden de bestemmingsmogelijkheden zo veel mogelijk een op een overgenomen uit de hier voor geldende Beheersverordening. Daarin was voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding ‘gemengd’ opgenomen. Bij het ontwerpbestemmingsplan is deze aanduiding per abuis verwijderd. Dit wordt hersteld.

De bijbehorende regel in artikel 8.1:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.2.5 Aanpassing aanduiding op de verbeelding
Als gevolg van de aanpassing zoals beschreven 2.3.2.2 wordt voor het perceel Eendrachtlaan 300 te Utrecht en kadastraal bekend Utrecht R 769 de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's’ op de verbeelding aangebracht.

Als gevolg van bovenstaande aanpassing beschreven in paragraaf 2.3.2.3 wordt voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding ‘gemengd’ op de verbeelding toegevoegd.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing van 4.2 van de toelichting.
Aan paragraaf 4.2 van de toelichting wordt een sub paragraaf 4.2.1 toegevoegd, luidende:

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 zoals opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen. Met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft het lpg-verkooppunt. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van lpg ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor lpg meer gestart worden.

In de artikelsgewijze toelichting in paragraaf 7.7 zijn bovenbeschreven wijzigingen van artikel 3 en 4 verwerkt.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

Aanpassing paragraaf 6.2.1van de toelichting
Op het moment van ter inzagelegging van het bestemmingsplan waren nog niet alle vooroverlegreacties ontvangen. Naar aanleiding van het vooroverleg wordt onderstaande tekst in paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

“De provincie en HDSR hebben geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken: Gemeente Utrecht anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van deelgebied 5 Merwedekanaalzone door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken, is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen. Verwezen wordt daarbij naar de reactie die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht, waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn, kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren. Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie
In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan, zoals dat in het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen, is de basis voor het stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers en

onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen, valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel en in samenhang met de gewenste toekomstige transformatie van dit gebied worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Gezien het karakter van het bestemmingsplan (met de nadruk op conservering i.p.v. ontwikkeling) vinden wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven nu al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Bovendien denken we dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zal zijn, als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de gewenste transformatie van het gebied.

In aanloop naar de toekomstige transformatie is de gemeente met een groot deel van de partijen in dit gebied in gesprek, waarbij aandacht voor het mobiliteitsbeleid een van de onderwerpen is. Ook zien we dat partijen hier zelf al stappen in ondernemen, zie bijvoorbeeld de deelfietsen die vanuit de ondernemersvereniging voor het gebied zijn geregeld: Gratis deelfietsen Business Eiland Utrecht - Business Eiland ".

In de toelichting van het plan is in paragraaf 5.8 een bomenparagraaf toegevoegd. De overige paragrafen zijn hernummerd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Parkeren

Indiener is van mening dat het mogelijk moet zijn om gratis te parkeren in en rond de nieuwe wijk aan de Merwedekanaal. Als de gemeente werkelijk het gebruik van het OV in de stad wil stimuleren, dan moet dit gratis worden voor de bewoners van de stad, in ieder geval voor de 55+rs, niet iedereen kan fietsen (soms om medische redenen), dat is echt zo. De vraag is hoe veel keer moet je overstappen om met het OV deze wijk te kunnen bereiken.

Reactie
Een van de ambities voor de Merwedekanaalzone is het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het gebied. Ook het parkeerbeleid in en om de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van de overkoepelende plannen (zie ook: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht.) De parkeerregeling in dit bestemmingsplan is echter specifiek gericht op deelgebied 6 en zorgt ervoor dat in deelgebied 6 uitsluitend geparkeerd kan worden door mensen die daar ook echt moeten zijn. De bedrijven en de kantoren in het gebied hebben vrijwel allemaal parkeerplaatsen op eigen terrein voor klanten en personeel. Het gebied blijft dus gewoon bereikbaar, maar de regeling in het plan is er vooral op gericht om parkeeruitwijkgedrag uit het naastgelegen gebied te voorkomen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 2

Gepu betreft een horecagroothandel in onder andere aardappelen, groenten en fruit (agf), vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën en overige horecabenodigdheden en hierdoor een categorie 3.1-bedrijf, op grond van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten uit 2009 (hierna: de VNG-Brochure).
Zeehaen B.V. is erfpachter van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én Gepu exploiteert daarop deze horecagroothandel. WNP is erfpachter van het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht en ook op dit perceel exploiteert Gepu deze horecagroothandel.

1. Beperking van de bedrijfsvoering
Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot ernstige beperkingen van de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu op haar percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 te Utrecht, in vergelijking met het thans hiervoor geldende planologische regime. Voor die percelen geldt nu de Beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk”

Voor het overgrote deel van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitsubvlak K” en voor een klein gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitsubvak L”, op grond van de Beheersverordening. Voor het grootste gedeelte van het perceel aan de

Eendrachtlaan 98 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitvlak L én voor het kleinere gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitvlak K”, op grond van de Beheersverordening.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak K” mogen bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB) worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van, van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak L” mogen bedrijven tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 van de LvB worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Indiener is van mening dat het weg bestemmen c.q. het niet meer langer positief bestemmen daarvan in strijd is met het recht, omdat het gebruik als horecagroothandel op deze beide percelen niet zal zijn beëindigd gedurende de planperiode van het nog vast te stellen bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.”.

De LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).

In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht heeft de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.
Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Uit de bestemmingsomschrijving in artikel 4.1 van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dan dat gronden met deze enkelbestemming “Bedrijventerrein” zijn bestemd voor bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2, zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB). Ook deze LvB is gebaseerd op de VNG-Brochure.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Ook blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat daar aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte en voorzieningen en functies, die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven zijn toegestaan. Mede gelet op het voorgaande achten cliënten uw informatiebrief van 11 maart jl.,

met kenmerk 8659807/202103111136-BR, aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.
Tenslotte blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende verbeeldingen daarvan dat voor gebouwen een bebouwingspercentage van maximaal 70% en een bouwhoogte van maximaal 18 meter gaat gelden. Zie daartoe namelijk artikel 4.2.1 van het ontwerpbestemmingsplan.

Uit het voorgaande blijkt dus dat de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu zowel op het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 als op het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht niet meer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl die thans dus nog wél positief is bestemd op deze beide percelen in de Beheersverordening.
Bovendien biedt het bouw- en/of gebruiksovergangsrecht in het ontwerpbestemmingsplan ook veel minder bouw- en/of gebruiksmogelijkheden voor deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen dan wanneer haar horecagroothandel wél positief zou zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.
De hiervoor genoemde LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsolieën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).
In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel van cliënten aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Daarin heeft het perceel van cliënten aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “Gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c). Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Reactie

Indiener wijst er terecht op dat in de geldende Beheersverordening bedrijvigheid in de categorie 3.1 is toegestaan. Echter, volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State kunnen in het algemeen aan een geldende planologische situatie geen blijvende rechten worden ontleend.[1] De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Van belang is echter wel dat dat de bestaande rechten van bedrijven niet onevenredig in hun belangen worden geschaad. Hoewel in beginsel redelijke uitbreidingsmogelijkheden moet worden geboden aan bedrijven[2], betekent dit uitgangspunt niet dat in alle gevallen doorslaggevend gewicht moet worden toegekend aan het belang voor het betrokken bedrijf bij de mogelijkheid van uitbreiding. De gemeenteraad mag de effecten voor de woonomgeving betrekken bij de belangenafweging.[3] Ook blijkt uit de jurisprudentie dat het belang van de herontwikkeling van een gebied groter kan zijn dan het ongewijzigde behoud van de bedrijven op de huidige locatie.[4] Daarbij is van belang dat in Utrecht sprake is van een woningtekort zoals in paragraaf 2.1.3 van de toelichting uitgebreid is beschreven. De herontwikkelingslocatie Merwedekanaalzone geeft invulling aan deze stedelijke

[1] Zie bijv. ABRvS 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5654, r.o. 2.2.4 en ABRvS 15 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1075, r.o. 23.2.
[2] ABRvS ABRvS 22 oktober 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AM2449, ABRvS 20 juli 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT9650 en ABRvS 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4280 r.o. 7.2.
[3] ABRvS 18 november 2015 ECLI:NL:RVS:2015:3506, r.o. 17.2.
[4] ABRvS 12 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016, r.o. 22.2.

ambitie. De behoefte aan herontwikkeling tot een voor Utrecht uniek gemengd hoogstedelijk woonmilieu is uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Het beschikbaar houden en conditioneren van het plangebied voor transformatie is gelet op de grote druk op de woningmarkt noodzakelijk.

Tegelijkertijd is - anders dan indiener stelt- het bestemmingsplan er niet op gericht om bestaande bedrijven weg te bestemmen, maar willen we wel voorkomen dat zich nieuwe bedrijven in het gebied kunnen vestigen die een belemmering kunnen vormen voor het toekomstige gemengde woonwerkgebied dat hier is voorzien. In het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente op basis van dossieronderzoek gekeken naar de activiteiten bij Gepu en wijze waarop het bedrijf is ingeschreven bij de KvK gekwalificeerd als een groothandel in dranken en overige voedings- en genotsmiddelen, waar categorie 2 bij hoort en waarmee het bedrijf naar onze mening zijn bestaande activiteiten kan voortzetten. Naar aanleiding van de zienswijze is een gemeentelijk inspecteur ter plaatse gaan kijken. Daarbij hebben we het volgende geconstateerd:

Het betreft hier een grensgeval. Als het bedrijf wordt gekwalificeerd zoals omschreven in de KvK, is er sprake van een distributiecentrum voor voedingswaren met de bij behorende zonering 2. Echter, we kunnen het bedrijf ook zien als een koelhuis, omdat er redelijk wat koelingen zijn voor de verse levensmiddelen die een belangrijk onderdeel vormen van hun aanbod. Bij een koelhuis hoort categorie 3.1. Volgens de exploitant zal het gebruik van koelingen alleen maar toenemen, omdat er steeds meer vraag komt naar versproducten. Vooralsnog zijn er echter geen aanvragen voor nieuwe koelunits bekend bij de gemeente.

Het voorliggende bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. Daarbij proberen we de bestaande bedrijvigheid zodanig te bestemmen dat de feitelijke bedrijfsactiviteiten die op dit moment plaatsvinden gewoon doorgang kunnen vinden. Uit ons bezoek ter plaatse, vergelijking met soortgelijke groothandels in de gemeente en de toekomstverwachting van de exploitant zijn we tot de mening gekomen, dat een bedrijfscategorie 2 voor deze groothandel een onevenredige beperking van de (toekomstige) bedrijfsvoering kan opleveren, omdat dan niet meer ingespeeld kan worden op de marktontwikkeling naar versproducten.

Voor dit bedrijf zullen we daarom een specifieke aanduiding "groothandel" en een maatwerkbestemming opnemen waar categorie 3.1 is toegestaan. Dit is overeenkomstig de bestemming die in Cartesiusdriehoek aan een soortgelijk groothandelsbedrijf is toegekend. Wel zal aan deze bestemming een uitsterfconstructie gekoppeld worden om de toekomstige transformatie van het plangebied naar een gemengd stedelijk gebied met wonen en bedrijvigheid te kunnen waarborgen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het plan, zoals beschreven in paragraaf 2.3.1.1 en 2.3.1.2 van dit vaststellingsrapport.

2. informatiebrief

Indiener vindt de informatiebrief van 11 maart aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.

Daarin staat namelijk vermeld dat dit ontwerpbestemmingsplan de huidige gebruikssituaties vast zou leggen en erop gericht is het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken.

Hiervoor blijkt echter dat voor de beide percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 de huidige (toegestane) gebruikssituatie in de Beheersverordening niet is vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan.
Verderop in die informatiebrief staat weliswaar ook vermeld dat door het vastleggen van de huidige situatie de planologische milieuruimte voor bedrijven wordt beperkt tot (milieu)categorie 2, maar daaraan wordt dan weer toegevoegd dat hiermee feitelijk niets zou veranderen voor de bestaande bedrijven in het gebied, aangezien uit inventarisatie zou blijken dat géén van de huidige bedrijven gebruik zou maken van de nu nog in delen van het gebied toegestane (milieu)categorieën 3.1 en 3.2.

Ook die informatie in deze informatiebrief van 11 maart jl. klopt dus niet, omdat namelijk hiervoor blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft.

Reactie
Zoals beschreven bij de beantwoording onder 1 van deze zienswijze bestond er op het moment van versturen van de informatiebrief bij de gemeente een ander beeld van de benodigde milieucategorie van het betreffende bedrijf. Uit de beantwoording van deze zienswijze onder 1 blijkt dat de strekking van de brief, dat het bestemmingsplan erop gericht is de huidige gebruikssituaties vast te leggen en erop gericht is *het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken, juist is. Het doel van de brief was om de partijen in het gebied te wijzen op de voorgenomen maatregelen van het ontwerpbestemmingsplan en hun reactie hierop op te halen.*

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Financiële/economische uitvoerbaarheid van het plan

Des te meer klopt die informatie niet, omdat nota bene in de planschaderisicoanalyse van het bureau Mees van 16 december 2020, welke planschaderisicoanalyse is opgenomen in de bijlage van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, ook expliciet blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft én dat de opgenomen planologische regeling voor deze beide percelen in het ontwerpbestemmingsplan ook zal leiden tot een (ernstige) planologische verslechtering, vergeleken met het geldende planologische regime.

Namelijk, omdat die horecagroothandel niet langer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl dat nu nog wel het geval is in de Beheersverordening, en daarnaast ook de overige gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden (met betrekking tot de maximale

bouwhoogte) veel kleiner zijn geworden in het ontwerpbestemmingsplan, vergeleken met de Beheersverordening.

In de planschaderisico-analyse van het bureau Mees staat ten onrechte niet vermeld hoe hoog de financiële (plan)schade zal zijn voor bedrijven in het plangebied in het ontwerpbestemmingsplan, waaronder dus ook voor Gepu, als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan, zodat uw raad hierdoor dus ook géén gedegen belangenafweging kan maken of het ontwerpbestemmingsplan financieel en/of economisch uitvoerbaar is.

Reactie
Zoals ook beschreven in de beantwoording van deze zienswijze onder punt 1 is van begin af aan de insteek geweest om de bestaande bedrijven in het gebied een plek te geven in voorliggend bestemmingsplan. Op basis van de aanvullende informatie zal er een maatwerkbestemming worden opgenomen voor dit groothandelsbedrijf. Daarbij is de insteek wel dat er op de langere termijn geen zwaardere bedrijven dan bedrijven in de categorie 2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in het gebied gevestigd zullen zijn. Wijziging van het planologisch regime kan planschade opleveren. Het laten opstellen van een planschaderisicoanalyse, zoals voor dit plan door bureau Mees is gedaan, is dan ook een onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure. De planschaderisicoanalyse maakt een inschatting van de mogelijkheid dat er planschade optreedt, maar heeft niet als doel eventuele planschade concreet vast te stellen. In hoeverre er daadwerkelijk sprake is van planschade kan namelijk pas bepaald worden op het moment dat de planologische regeling in werking is. Partijen die zich benadeeld voelen kunnen dan een aanvraag doen om te kijken of ze recht hebben op een tegemoetkoming. Of er claims volgen, is niet op voorhand te zeggen en als er claims worden ingediend dan is het nog de vraag of dit ook tot uitkering van een schadebedrag leidt. Dit wordt beoordeeld door een onafhankelijke deskundige, waarbij aspecten als voorzienbaarheid en risicoaanvaarding een belangrijke rol spelen.

Voor de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het evenwel van belang een inschatting te maken van mogelijke planschade van het nieuwe bestemmingsplan. Zoals ook benoemd in de planschaderisicoanalyse door bureau Mees is er dan ook een globale raming opgesteld door een taxateur op basis waarvan de gemeente een voorziening heeft getroffen om eventuele planschadeclaims te kunnen voldoen. Het doel van deze risicoanalyse is niet op per perceel te beoordelen hoe de eventuele planschade zou kunnen zijn.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Regeling is in strijd met het recht c.q. onzorgvuldig voorbereid dan wel ondeugdelijk gemotiveerd

Uit de rechtspraak blijkt namelijk dat legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in het bestemmingsplan dient te worden bestemd.

Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan echter uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien. In dat geval kan het bestaande legale gebruik onder het overgangsrecht worden gebracht, mits echter de raad van een gemeente dan wel aannemelijk maakt dat het gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd.

Met het overgangsrecht wordt immers beoogd een tijdelijke situatie te overbruggen.
Bovendien is indiener van mening dat hierdoor ook de huidige, overige bouw- en/of gebruiksmogelijkheden op deze beide percelen ten onrechte niet positief zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Zie daartoe namelijk rechtsoverweging 5.2 in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 22 mei 2019 (Westerveld), ECLI:NL:RVS:2019:1658, waarin dit met zoveel woorden letterlijk is overwogen. Nog belangrijker is echter dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De desbetreffende horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 te Utrecht zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Voor zover door het college van burgemeester en wethouders en/of door uw raad nog mocht worden gesteld dat voor deze horecagroothandel van Gepu een afwijking mogelijk is, op grond van artikel 4.5 van het ontwerpbestemmingsplan, gaat het om een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, die daardoor niet rechtens afdwingbaar is.

Nog belangrijker is, dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Uit de rechtspraak blijkt voorts dat bestaand legaal gebruik in beginsel deugdelijk positief moet worden bestemd in de planregels in een bestemmingsplan en/of in de bij deze planregels behorende Staat - en/of Lijst van Bedrijfsactiviteiten/inrichtingen. Zie daartoe namelijk de uitspraken van de AbRvS van 1 april 2009 (Hillegom, Zuid-Holland), ECLI:NL:RVS:2009:BH9264 en van 30 juli 2014 (Maasdriel), ECLI:NL:RVS:2014:2877.

Reactie
Met de aanpassing als beschreven onder punt 1 van deze zienswijze is de huidige bedrijfsvoering van Gepu positief bestemd als categorie 3.1 bedrijf. Daarbij wordt echter wel een regeling opgenomen dat als de bedrijfsvoering ter plaatse beëindigd wordt er niet opnieuw een dergelijk bedrijf zich ter plekke mag vestigen. Het toepassen van de ontheffingsmogelijkheid zoals opgenomen in artikel 4.5 van het bestemmingsplan is daarom niet nodig en dan ook niet aan de orde.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt in de regels de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven en de daarmee samenhangende aanpassing op de verbeelding zoals in artikel 2.3.1.2 is beschreven.

Zienswijze 3

Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen
BP is de hoofdhuurder van de tankstation locatie Beneluxlaan 1001. Het ontwerpbestemmingsplan met de nieuwe bevoegdheden van B&W ten aanzien van het intrekken LPG-vergunning leidt tot een economische waardedaling en schade, die niet in overeenstemming is met de huidige ongehinderde

verkoop van LPG. De zinsnede in het bestemmingsplan onder punt 3.6 Wijzigingsbevoegdheid, d.w.z. expliciet is vermeld dat B&W hier de bestemming kan wijzigen op grond van artikel 6 van de Wet Ruimtelijke Ordening.

De planschade, die bij doorgang van het plan ontstaat, dient te worden vastgesteld, op moment dat de intrekking van de LPG-vergunning zal plaatsvinden.

Indiener verzoekt geen medewerking aan de plannen te verlenen tot eventuele intrekking van de LPG-vergunning dan wel als alternatief de nader te bepalen wettelijke objectieve planschade toe te kennen aan het bestemmingsplan.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 4

Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen

Het door indiener geëxploiteerde tankstation Haan Kanaleneiland, gelegen aan de Beneluxlaan 1001, bevindt zich in het gebied van het bestemmingsplan. Indiener is hierdoor belanghebbende en willen langs deze weg zijn zienswijze bij u kenbaar maken.

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het nieuwe plan zich voornamelijk richt op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele ruimte en ruimtelijke structuur waarbij bij het bestemmen geldt dat dit zal gebeuren vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten.

Bovenstaande is voor het tankstation met name door artikel 3.6 in het bestemmingsplan niet van toepassing. De mogelijkheid tot wijziging van de bestemming zal ons bedrijf schade toebrengen.

De verkoop van LPG maakt, met een aandeel in de totale liters van ruim 10%, een significant onderdeel uit van de verkopen van dit station. Dit aandeel vertaalt zich nog direct verder in de verkoop van benzine, shopproducten en carwashes gerelateerd aan de LPG verkoop. Daarnaast zal het amoveren van de LPG-installatie nog tot een significante kostenpost leiden.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 5

1. Betaald parkeren

Met deze brief deelt indiener de zienswijze van de ondernemers in het bedrijvengebied Business Eiland Utrecht. Korte beschrijving van de situatie met betrekking tot bedrijven en parkeren Business Eiland Utrecht is een bedrijventerrein dat een grote verscheidenheid aan bedrijven kent. Voor een deel betreft dit grote kantoorcomplexen, voor een deel bedrijven in de (groot)handel, automotive sector, gastvrijheidsbranche en zakelijke dienstverlening.
Daarnaast zijn er een groot aantal kleine tot heel kleine bedrijven. Een substantieel aantal kleinere bedrijven is aan te merken als 'startup en scale-up' en daarmee is het bedrijventerrein deels een belangrijke 'kraamkamer' voor de continuïteit van de economische bedrijvigheid in Utrecht. Met name de grote complexen beschikken over parkeren op eigen terrein bij het gebouw. Dit geldt ook voor de meeste middelgrote bedrijven met een eigen perceel. In het gebied liggen ruim 200 parkeerplaatsen langs de straat, waar vrij parkeren geldt. Deze parkeerplaatsen liggen met name langs de Eendrachtlaan en voorts langs de Vliegend Hertlaan, de Overijssellaan, de Winthontlaan en de Zeehaenkade. De vrije parkeerplaatsen zijn sinds de ontwikkeling van het gebied beschikbaar en zijn daarmee altijd een vaste waarde geweest voor het functioneren van het bedrijventerrein. Bij een deel van de grote gebouwen/ bedrijven voldoet het parkeeraanbod aan de parkeervraag van het betreffende bedrijf. Een ander deel van deze bedrijven komt parkeerruimte tekort. Deze tekorten treden ook deels op bij bedrijven die bevorderen dat hun personeel op een andere manier reist dan met de auto.

Kleine bedrijven huren vaak een aantal parkeerplaatsen bij hun kantoormeters, maar voor hen is het huren van parkeren voor de maximale bezetting (die soms maar incidenteel optreedt) bedrijfseconomisch geen haalbare optie. Het kunnen beschikken over de vrije parkeerplaatsen op straat is een goed passende extra voorziening die het functioneren van de bedrijven ondersteunt. Eén van de bedrijfsgebouwen aan de Europalaan is getransformeerd in woonfunctie. In de komende jaren zullen nog andere panden in het gebied getransformeerd worden. Veel bedrijven ontvangen bezoekers en klanten. Deels op grote schaal, zoals Holland Casino, Van der Valk en sportbedrijven. Veel andere bedrijven ontvangen regulier zakelijk bezoek en daarnaast klanten.

Voor een aanzienlijk aantal bedrijven geldt dat het kunnen beschikken over gratis parkeerplaatsen op straat een belangrijke aanvullende voorziening is die het functioneren ondersteunt. Betaald parkeren zou tot gevolg hebben dat de aantrekkelijkheid van bedrijven als werkgever vermindert doordat het aanbod aan parkeren minder flexibel wordt. Als de eigen parkeerplaatsen op drukke dagen vol zijn, moet personeel immers uitwijken naar parkeren op straat. Als daar dan betaald parkeren geldt wordt het werken bij de betreffende bedrijven een stuk minder aantrekkelijk. Invoering van betaald parkeren maakt ook het bezoeken van de bedrijven een stuk

onaantrekkelijker en is daardoor zeer ongewenst voor het economisch functioneren van de bedrijven.

Op de wat langere termijn van bijvoorbeeld 2 à 3 jaar zullen huurders nieuwe afwegingen gaan maken over hun vestigingslocatie en zullen daarbij betaald parkeren als negatief criterium beschouwen. Dit kan op middellange termijn leiden tot minder verhuurbaarheid van de kantoorruimtes en daarmee tot vermindering van de waarde van de panden. Dit effect is met name direct aan de orde voor de verhuur van ruimten in de panden. Europalaan 100, 400 en 500, vooral voor bedrijven die vaak bezoekers/klanten ontvangen. Het is meestal niet rendabel om voor bezoekers/klanten extra plekken op het terrein te huren. Door deze oorzaken wordt Business eiland een minder aantrekkelijk bedrijventerrein.

Reactie
De zienswijze gaat er ten onrechte van uit dat het bestemmingsplan erop gericht is betaald parkeren in het gebied in te voeren. Dat is niet het geval. De gevolgen c.q. nadelen van betaald parkeren die indiener beschrijft, treden niet op als gevolg van een besluit over dit bestemmingsplan. Op basis van het bestemmingsplan kunnen bedrijven en gebruikers gewoon parkeren in het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Parkeerregeling in het bestemmingsplan

Regeling bestemmingsplan m.b.t. niet verhuren van parkeerplaatsen aan bewoners. De gemeente gaat er van uit dat bewoners van de nieuwe woongebieden geen of heel beperkt een auto bezitten. Dit staat haaks op de maatregel om betaald parkeren in te voeren om parkeren door bewoners tegen te gaan. De bedrijven ondervinden hiervan wel vervolgens nadrukkelijk nadeel omdat zij parkeerplaatsen moeten inleveren dan wel voor het gebruik moeten gaan betalen.

Indiener vraagt zich af wat de bedoeling is van het voorgestelde parkeerbeleid omdat dit het functioneren van het bedrijventerrein belemmert. Indiener wil graag in overleg met de gemeente kijken naar de beste oplossingen voor het parkeren. Betaald parkeren invoeren in de nachtelijke uren (van 19.00 – 07.00 uur) is al in een eerder stadium voorgesteld door de bedrijven. Invoering van een regulering in dit tijdsvenster belemmert de bedrijfsvoering van de bedrijven veel minder. In sommige gevallen kan betaald parkeren in de nachtelijke uren maar kan juist de bereikbaarheid van de bedrijven verbeteren, met name in de vroege ochtend: parkeren door bewoners van aangrenzende gebieden wordt immers tegengegaan. De parkeerplaatsen op straat zijn dan namelijk ’s morgens als werknemers arriveren niet bezet door auto’s van bewoners. Ook nu speelt dit al: er is parkeeroverloop merkbaar vanuit City Campus Max.

Reactie
De parkeerregeling in het bestemmingsplan is erop gericht om de te voorkomen dat de parkeerdruk uit direct omliggende gebieden, in de vorm van commerciële verhuur van parkeerruimte aan partijen buiten het plangebied, wordt afgewenteld op het plangebied. Hierdoor blijven er juist voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de bedrijven en de gebruikers van het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerbeleid gewenst

Een vorm van parkeerbeleid zou vergezeld moeten gaan van een systeem van (betaalbare) parkeervergunningen voor bedrijven, zodat het gebruik van de parkeerplaatsen op straat bij hun bedrijven mogelijk blijft. Ook een focus van het parkeerbeleid op het stimuleren van het gebruik van thans onbenutte parkeerruimte op afgesloten terreinen draagt bij aan een betere parkeersituatie en optimaler functioneren van de bedrijven. Creëren van extra voorzieningen voor bezoekers/klanten om kort en gratis te kunnen parkeren draagt verder bij aan optimale condities voor het functioneren van de bedrijven.

De ondernemers zien voordelen in het voorzien in verbetering van alternatieven voor de bereikbaarheid, in de vorm van last-mile oplossingen. Als voorbeeld wordt gedacht aan een aanbod van OV-fietsen gekoppeld aan de openbaar-vervoerhaltes aan de Europalaan en andere soorten deelfiets oplossingen. Dit vergroot de bereikbaarheid voor medewerkers en bezoekers van bedrijven. De ondernemers hebben zelf al het initiatief genomen voor het beschikbaar stellen van deelfietsen voor medewerkers van de bedrijven zonder dat zij daar kosten voor hoeven te maken. Veilige en aantrekkelijke wandelroutes zijn daarbij van grote waarde. Een veilige sfeer op straat is belangrijk om 's avonds veilig naar de auto, de deelfiets of naar het OV te lopen of om per fiets naar huis te gaan.

Reactie
Als er in de toekomst in dit gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, gebeurt dit via een verkeersmaatregel c.q. een wijziging van het parkeerbeleid en niet via het bestemmingsplan. De keuze voor de invoering van betaald parkeren in en rondom de Merwedekanaalzone is gekoppeld aan de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de daar mee samenhangende andere mobiliteitsmaatregelen. Zie de informatie op de website: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht*. Zodra de gemeenteraad hier een besluit over heeft genomen, treden we uiteraard ook in overleg met de bedrijven in het plangebied om hen bij de invoering te betrekken.*

Conclusie
De zienswijze gaat uit van de onjuiste veronderstelling dat met het bestemmingsplan betaald parkeren wordt ingevoerd. Dat is niet het geval. De zienswijze leidt zodoende niet tot aanpassing van het plan.

Zienswijze 6

1. Meenemen plannen van indiener in het bestemmingsplan

Indiener begrijpt dat de beperkende factor voor het realiseren van het gewenste programma in de Merwedekanaalzone de automobiliteit betreft en dat de al voor andere deelgebieden gedane onderzoeken een verfijningsslag nodig hebben, allereerst op het mobiliteitsplan. Daarna is een streefplanning mogelijk, waar ook de gewenste transformatie van deelgebied 6 onderdeel van uitmaakt.
Het ontwerpbestemmingsplan legt - de huidige gebruikssituaties vast en is erop gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. In het ontwerpbestemmingsplan wordt beoogd bestaande bouwhoogtes vast te leggen en is een regeling opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies waardoor evenmin iets aan de huidige situatie zou veranderen.

1.2) Indiener is erfpachter van het complex gelegen aan de Europalaan 100-500, gelegen op de percelen kadastraal bekend als Utrecht R 622 - 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17). De daarop gelegen bebouwing is in gebruik als kantoor en tijdelijke woonruimte. Daarnaast bevinden zich op het perceel twee parkeergarages en een parkeergelegenheid op maaiveld met in totaal 850 parkeerplaatsen. Het betreft meer dan 40.000m2 bvo aan bebouwing inclusief de 2 parkeergebouwen.

1.3) Indiener is voornemens binnen de eerstkomende vijf jaar voorgaande percelen en gebouwen te transformeren naar een mixed use bestemming, met wonen en kantoren en andere geschikte functies zoals bijbehorende voorzieningen. Daarbij gaat indiener er van uit dat de bestaande parkeergelegenheid daarvoor kan worden ingezet. Graag zou indiener zien dat zijn plannen worden meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan, zeker nu hij vermoedt dat de effecten op de al onderzochte mobiliteit gering zullen zijn, gezien de reeds aanwezige parkeerfaciliteiten. Gaarne zou indiener zijn plannen mondeling willen toelichten.

Reactie
De plannen van indiener zijn bekend bij de gemeente en wij zijn daarover met hem in gesprek. Zoals indiener zelf ook opmerkt, is dit actualiserend bestemmingsplan echter beheersmatig van aard en bedoeld als conditionerende stap om het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie. Voordat het zover is, zullen de toekomstplannen van de indiener nader uitgewerkt moeten worden, inclusief bijbehorende onderzoeken, en bekeken moeten worden in relatie tot de bredere transformatie van de Merwedekanaalzone en de Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage die voor het gebied van toepassing is. Om de toekomstplannen van deze partij –en eventuele andere ontwikkelingen in dit deelgebied– mogelijk te maken, zal te zijner tijd een ontwikkelbestemmingsplan worden opgesteld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Vastleggen bouwhoogte in plaats van goothoogte

Vooruitlopend op een eventuele aanvullende zienswijze ziet indiener graag de volgende onderwerpen beantwoord in de Nota van Beantwoording. 2.2 Klopt het dat de maximale goothoogte wordt vervangen voor een maximale bouwhoogte? Deze maatregelen leiden tot een verlies van bouwmogelijkheden en bestemmen wellicht zelfs bestaande bebouwing weg. Daarmee zouden dan niet de toegelaten bouwhoogtes worden bestendigd.

Reactie
De bestaande bebouwing op het perceel past binnen de hoogtematen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. In de Beheersverordening was inderdaad alleen een goothoogte opgenomen. Dat vinden wij echter in onze nieuwe bestemmingsplannen ongewenst, omdat het alleen opnemen van een goothoogte te onbepaald is. Ondanks een lage goothoogte, kan je namelijk toch nog een erg hoog gebouw maken. Daarom is ervoor gekozen om voortaan bouwhoogten vast te leggen. Daarbij moet bedacht worden dat het hier een actualiserend bestemmingsplan betreft, dat erop gericht is de bestaande situatie zo veel mogelijk vast te leggen. De mening dat een en ander ten koste gaat van bouwmogelijkheden delen wij niet omdat de bouwmogelijkheden immers ook al beperkt zijn door het maximale aantal vierkante meters brutovloeroppevlak dat is toegestaan op dit perceel en dat is hetzelfde als in de vorige planologische regeling.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerregeling

Indiener begrijpt niet goed waarom de parkeerfuncties in het gebied (voor alle functies) voortaan uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dat is niet zoals in de bestaande situatie. Indiener begrijpt voorts dat in de andere deelgebieden extra parkeergelegenheid nodig is, dus een mogelijke (deel)oplossing in de nabije omgeving zou dan kunnen worden toegejuicht. Ook ziet indiener nog niet helder wat de gevolgen zijn van de voorwaardelijke verplichting in regel 8.5 die

niet alleen voor bouwen maar ook voor gebruik geldt. Betekent dit nu dat indiener zijn 850 parkeerplaatsen anders moeten gaan gebruiken? Als dat zo is, maakt indiener daar bezwaar tegen.

Reactie
De parkeermogelijkheden in het gebied zijn altijd bedoeld geweest voor de bedrijven en de bezoekers van het gebied. Om de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone te laten werken, is het van belang dit in dit bestemmingsplan nog een keer extra goed te regelen en voor het hele gebied eenduidig vast te leggen. Het eventueel faciliteren van parkeren uit omliggende gebieden zou een extra verkeersaantrekkende werking met zich meebrengen, die we juist willen voorkomen om de Merwedekanaalzone en de omliggende gebieden bereikbaar te houden en verdere transformatie mogelijk te maken. De voorwaardelijke verplichting in artikel 8.5 ziet erop toe dat voor gebruikswijzingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, het meest actuele parkeerbeleid kan worden toegepast. Ook dit is noodzakelijk om de mobiliteitsstrategie te kunnen uitvoeren en het gebied bereikbaar te houden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Gedeeld bebouwingspercentage

Indiener maakt bezwaar tegen een gedeeld bebouwingspercentage en maximaal vloeroppervlakte met het perceel gelegen aan de Eendrachtlaan 301-315, kadastraal bekend als Utrecht R 814 en vragen u onze percelen zelfstandig te beschouwen. Dit klemt te meer nu het gedeelde bebouwingsvolume is beperkt tot 40.000 m2 bvo terwijl onze percelen alleen al een dergelijk bebouwingsvolume kennen (8.2.1 lid 3 geldt voor alle gebouwen op het perceel). Er speelt geen enkele afhankelijkheid tussen percelen van indiener en Perceel Utrecht R 814. Reden waarom een gezamenlijke en gedeelde bestemming niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Het betreft hier inderdaad een onjuistheid in de omzetting van de regeling uit de Beheersverordening naar dit bestemmingsplan waarbij per abuis op de plankaart de percelen als 1 perceel zijn gedefinieerd terwijl het hier gaat om verschillende percelen van verschillende eigenaren. Dit zal worden verbeterd, waarbij voor elk perceel een specifieke regeling van het bebouwingspercentage voor de bestaande situatie op de verbeelding wordt opgenomen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging op de verbeelding aangebracht die in paragraaf 2.3.1.2 is beschreven.

5. De beoogde doelstelling van het plan wordt niet bereikt

Indiener zie niet uitgelegd hoe het voorliggende ontwerpbestemmingsplan erop is gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. Daarbij verwijst indiener naar zijn nabije toekomstplannen (zie punt 1 van deze zienswijze).

Reactie
Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en maximeert daarbij de milieucategorie voor het deel 'bedrijventerrein'. Dit vervangt de huidige planologische regeling, die hier en daar nog bedrijven toestaat in categorie 3.1 en 3.2, die niet passend zijn in een gemengd woon- en werkgebied. Bestaande bedrijven die nu gebruik maken van deze hogere categorie, krijgen waar

nodig een 'maatwerkaanduiding' (zoals ook te lezen is bij de beantwoording bij zienswijze 1), maar de maximering voorkomt dat zich nieuwe 'zware' bedrijven in het gebied kunnen vestigen.
Daarnaast voorziet de parkeerregeling in verkeersbeperkende maatregelen, die onderdeel vormen van de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone die randvoorwaardelijk is voor een verdere transformatie van het gebied naar een gemend stedelijk woon- werkgebied.
Hoewel dit bestemmingsplan dus nog geen nieuwe ontwikkelingen faciliteert, zorgt het wel voor de conditionering van het gebied door het tegengaan van eerder toegestane mogelijkheden die de toekomstige transformatie kunnen belemmeren.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Vastgesteld,



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 8
1.4 Bestemmingsplanmethodiek 9
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.3 Gemeentelijk beleid 16

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 25

3.1 Inleiding 25
3.2 Ruimtelijke structuur 25
3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing 28

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 41

4.1 Algemeen 41
4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorie voor bedrijven 43
4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren 44
4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte 44
4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd 44

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 47

5.1 Inleiding 47
5.2 Milieueffectrapportage 47
5.3 Bedrijven en milieuzonering 47
5.4 Geluidhinder 50
5.5 Externe veiligheid 50
5.6 Luchtkwaliteit 51
5.7 Bodem 51
5.8 Bomen 51
5.9 Water 53
5.10 Archeologie 53
5.11 Kabels en leidingen 55
5.12 Conclusie 55

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 57

6.1 Economische uitvoerbaarheid 57
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 57

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 59

7.1 Inleiding 59
7.2 Planvorm 59
7.3 Opbouw regels 59
7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 60
7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 60
7.6 Systematiek van de bestemming Wonen 61

7.7 Artikelsgewijze toelichting 61
7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 66
7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging 67
7.10 Lijst van Horeca-activiteiten 69
7.11 Handhaving 71
Bijlagen toelichting 73

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse 75

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 98

Artikel 1 Begrippen 98
Artikel 2 Wijze van meten 104

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 105

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen 105
Artikel 4 Bedrijventerrein 105
Artikel 5 Cultuur en ontspanning 107
Artikel 6 Gemengd 108
Artikel 7 Groen 110
Artikel 8 Kantoor 110
Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied 111
Artikel 10 Waarde - Archeologie 112
Artikel 11 Water 112
Artikel 12 Waterstaat - Waterkering 112
Artikel 13 Wonen 113

Hoofdstuk 3 Algemene regels 115

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel 115
Artikel 15 Algemene bouwregels 115
Artikel 16 Algemene gebruiksregels 116
Artikel 17 Algemene aanduidingsregels 116
Artikel 18 Algemene afwijkingsregels 116
Artikel 19 Overige regels 117

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 118

Artikel 20 Overgangsrecht 118
Artikel 21 Slotregel 118
Bijlagen regels 119

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 120

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging 139

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten 143

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is er voor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich daarnaast , vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd conform de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van recente juridisch-planologische regelingen.



Begrenzing plangebied (bron: luchtfoto Atlas leefomgeving, 2019)

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	30 november 2017	
Beheersverordening 'Algemene regels actualiseren'	30 november 2017	
Bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 - 6, Merwedekanaalzone'	13 februari 2014	
Bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'	1 december 2016	
Bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10, Merwedekanaalzone'	7 juni 2018	

Tabel: Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

1.4 Bestemmingsplanmethodiek

Het bestemmingsplan richt zich op de actualisering van het ruimtelijk beleid voor de Merwedekanaalzone, deelgebied 6. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur vormt daarbij de basis. Er worden op maat gesneden regelingen geformuleerd.

Het plan

Bij het bestemmen van dit deel van de Merwedekanaalzone geldt - vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten - dat de inhoud van het voorheen geldende bestemmingsplan in dit plan wordt 'overgenomen', tenzij dit op grond van geldend beleid niet gewenst is.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de onderdelen van het planvoornemen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de AMvB Ruimte.

Conclusie

Het SVIR bevat geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd is op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden

herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Plangebied

In het Barro is aangegeven dat het plangebied ter plaatse van de Romeinse Limesis gelegen. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening. Verder zijn in het Barro geen specifieke regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. Gelet hierop is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie- en verordening

Gedeputeerde Staten hebben de ontwerpen van de Omgevingsvisie en -verordening van de provincie Utrecht en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER) op 17 maart 2020 vastgesteld. Doordat de Omgevingswet een jaar later dan gepland - dus op 1 januari 2022 - in werking treedt, is er ter overbrugging een interim Omgevingsverordening nodig.

In de Ontwerp Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. Met de Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan de toekomstige leefomgeving. In de Omgevingsverordening staan de regels die daarvoor nodig zijn. Het is niet eenvoudig om deze leefomgeving in te richten. De provincie wil zich onder andere voorbereiden op:

- de extra woningen die gebouwd moeten worden;
- de toename van werkgelegenheid;
- de toename van verkeer;
- de energietransitie;
- de klimaatverandering;
- de veranderingen in de landbouw.

Aan deze (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie ruimte geven. Verder vindt de provincie het belangrijk om de bestaande kwaliteiten van de provincie Utrecht te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen.

In de Omgevingsvisie zijn zeven thema's uitgewerkt. Per thema maakt de provincie belangrijke keuzes:

1. stad en land gezond:
"We zorgen ervoor dat de woon-, werk- en leefgebieden gezond zijn en uitnodigen tot bewegen (te voet of per fiets). Ook willen we dat er in en rondom steden en dorpen voldoende groene gebieden zijn om te recreëren".

2. klimaatbestendig en waterrobuust:
"We beschermen onze provincie tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte). Ook gaan we de bodemdaling tegen, met name in de veenweidegebieden."

3. duurzame energie:
"We stimuleren energiebesparing, evenals het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water."

4. vitale steden en dorpen:
"We bouwen nieuwe woningen en bedrijven vooral op plekken binnen de bebouwde kom. En op plekken die goed met trein, bus, tram en fiets te bereiken zijn."

5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar:
"We leggen nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden aan tussen de woon-, werk- en leefgebieden. Ook willen we beter gebruik maken van de bestaande wegen."

6. leven landschap, erfgoed en cultuur:
"We zorgen goed voor de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen, en we willen dat veel mensen kunnen genieten van die fraaie plekken. Ook vinden we het belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) met het aantal inwoners meegroeit."

7. toekomstbestendige natuur en landbouw:
"We beschermen de natuur en leggen nieuwe natuurgebieden aan die we onderling met elkaar verbinden. We helpen boeren om een omslag te maken naar kringlooplandbouw. Dat betekent voedsel produceren met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en een zorgvuldig beheer van bodem, water en natuur."

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De provinciale omgevingsvisie en -verordening bevatten geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied en vormen dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. In het plangebied zijn nu voornamelijk kantoren en bedrijven gevestigd. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door middel van het bestemmen van de feitelijk situatie. Dit kan omdat een aantal in het plangebied gevestigde bedrijven een lagere milieucategorie heeft dan dat de geldende beheersverordening toestaat. Dit bestemmingsplan draagt daarmee bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de in het plangebied aanwezige bedrijven en kantoren. Het aantal vierkante meters bedrijven en kantoren wordt niet

gewijzigd. De economische visie vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.4 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de langetermijndoelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken;
- het verbinden van netwerken;
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

Plangebied

In de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone wordt ingezet op een vernieuwende mobiliteitsstrategie gericht op het beperken van automobiliteit en het versterken van deelmobiliteit en bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard. Het is te verwachten dat op termijn steeds minder verkeersbewegingen in het plangebied plaatsvinden doordat ook het plangebied op termijn meer en meer naar een woon-werkgebied zal transformeren. Dit is in overeenstemming met het het Mobiliteitsplan 2015-2028.

2.2.5 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties dienen te voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- Indien het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. De ontwikkelvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen

Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.

- Gezonde groei voor iedereen

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.

- De kracht van iedereen

Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woningcategorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;

- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de feitelijke situatie in het plangebied. Dit bestemmingsplan draagt bij aan deze beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Tevens willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De RSU bevat tevens een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijke woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de in het plangebied feitelijk situatie. Dit bestemmingsplan draagt bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie.

2.3.2.2.2 Werken

Bedrijventerreinen Strategie Utrecht 2012

Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Voldoende en goede (niet louter monofunctionele) werklocaties zijn belangrijk voor het algemene vestigingsklimaat van de stad. Om de concurrentiekracht van en werkgelegenheid in onze stad op peil te houden, zijn goede werklocaties waaronder bedrijventerreinen onontbeerlijk.

De doelstelling van het bedrijventerreinenbeleid is om voldoende en toekomstbestendige werklocaties te bieden, die voldoen aan de wensen van hedendaagse en toekomstige ondernemers en daarmee een bijdrage te leveren aan de economische ontwikkeling van de stad.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in de vestiging van nieuwe bedrijven of functies. De regels voor de in het plangebied aanwezige bedrijven blijven grotendeels gehandhaafd, alleen de in het gebied toegelaten milieucategoriën worden verlaagd. Met dit bestemmingsplan worden ook geen nieuwe kantoorontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bestaande kantoren blijven gehandhaafd.

2.3.2.2.3 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Het plangebied valt binnen de 'Centrale Zone' met zoekgebied voor incidentele accenten. Hiervoor is in het Wensbeeld 2030 een maximale hoogte van 15 of 30 meter opgenomen. Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en legt daarmee de feitelijke situatie vast. Uit een inventarisatie van de feitelijke situatie blijkt dat de meeste bebouwing voldoet aan de maximale bouwhoogte van gebouwen van 18 meter op de bedrijfspercelen en 28 meter op de kantoorpercelen . Deze bouw- en goothoogte wordt met dit bestemmingsplan opnieuw vastgelegd en is daarmee in overeenstemming met de hoogbouwvisie. Binnen het plangebied zijn enkele bebouwingsaccenten van maximaal 80 meter aanwezig. Het betreft het hotel en het naastgelegen kantoorgebouw, een deel van het kantoorgebouw aan de overzijde van de Winthontlaan en het kantoorgebouw op de hoek Vliegend Hertlaan/Europalaan. Ook dit is in lijn met de hoogbouwvisie.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

2.3.2.2.4 Verkeer en mobiliteit

Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto

Utrecht werkt aan een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen (fiets)parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van het parkeren in Utrecht.

In de planbeschrijving in hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe is omgegaan met deze uitgangspunten.
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

Plangebied
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor parkeren. In paragraaf 4.3 wordt hier verder op ingegaan.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)
De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes

In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor het bestaande verkeersnetwerk niet om aanpassingen vraagt. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan vormt het mobiliteitsplan geen belemmering.

2.3.2.2.5 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is consoliderend van aard en maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk. Het doel van dit plan is de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De nota gezondheid vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is gebiedsbeleid opgesteld.

Omgevingsvisie deelgebied Merwedekanaalzone

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) is een omgevingsvisie opgesteld. In de omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.



Kaart omgevingsvisie Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht)

Het raamwerk bestaat uit de volgende delen: historische kwaliteiten, Merwedepark, Europalaan, stedelijke langzaam verkeersverbindingen en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone. Het beleid voor deze zone is er al sinds 2005 op gericht om een stedelijke transformatie tot stand te brengen, omdat het terrein zijn betekenis als watergebonden industrie grotendeels verloren is en door de ontwikkeling van Leidsche Rijn midden in de stad is komen te liggen.

De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000 - 9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Twogether. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave.

Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt uitgewerkt langs vier sporen:

1. Kwaliteit van leven
   Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit.
2. Bedrijvige mix
   Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en allerlei bijzondere functies.
3. Duurzaam en slim
   Energieneutraliteit en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water.
4. Robuust en flexibel
   De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk en bruikbaar is.

Plangebied

Het nieuwe bestemmingsplan heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. In het plan wordt de maximum toegelaten milieucategorie teruggebracht en wordt een regeling opgenomen die het parkeren enkel voor in het plangebied aanwezige functies en gebruikers toestaat. Met deze aanpassingen sorteert de gemeente voor op de toekomstige transformatie naar een woon-werkgebied als onderdeel van een groter geheel: de transformatie van de Merwedekanaalzone. Voor dit gebied zal te zijner tijd ook een nieuw ontwikkelingsgericht bestemmingsplan gemaakt worden om dit gebied te transformeren zoals geschetst in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is actualiserend van aard. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, worden aan het einde van de verschillende paragrafen conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

3.2 Ruimtelijke structuur

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied is in de Merwedekanaalzone gelegen en bestaat uit deelgebied 6 van de in totaal 7 deelgebieden. De Merwedekanaalzone ligt van oudsher in het stroomgebied van de Oude Rijn. De Romeinen gebruikten de hoger gelegen oeverwallen voor de aanleg van de Limes (grens). Later, in de 12e en 13e eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht door de kenmerkende langgerekte kavels te ontginnen. Met name hoveniers zijn tot ver in de 20e eeuw in dit gebied aanwezig. In de jaren daarna heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander gebruik gekregen.

Het Merwedekanaal is tussen 1884 en 1892 gegraven, dwars door de toen bestaande ‘strokenverkaveling’ heen. Het kanaal gaf daarmee de haven van Amsterdam een voor Nederlandse handel belangrijke aansluiting via de Rijn op (inter)nationale vaarroutes. Ook omdat het kanaal gunstig ligt langs het spoor is het aanleiding voor de vestiging van industrie en bedrijven. De bebouwing langs het kanaal volgt de oorspronkelijke strokenverkaveling en is op het water georiënteerd. Door de beperkte breedte van het Merwedekanaal blijft de vestiging van grootschalige industrie langs dit kanaal uit.

In 1931 wordt besloten om een nieuw en breder kanaal te graven, het Amsterdam-Rijnkanaal (1952). Ondertussen worden aan de oostkant van het Merwedekanaal een aantal Utrechtse woonwijken gebouwd (o.a. Lombok, Rivierenwijk en Hoograven).

In 1954 wordt een deel van de gemeente Jutphaas toegevoegd aan de gemeente Utrecht. Niet het Merwedekanaal maar het Amsterdam-Rijnkanaal is vanaf dat moment de grens. Op basis van het Structuurplan 1954 wordt in de polder Nieuw Welgelegen vanaf 1957 Kanaleneiland gebouwd. De wegenstructuur op het Kanaleneiland is op het autoverkeer afgestemd.

Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk. Het was de bedoeling dat ook bewoners van de groenarme Rivierenwijk van dit park gebruik gingen maken. Vanaf de jaren 70-80 van de vorige eeuw maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, vooral in het plangebied tussen de Beneluxlaan en de A12.

Anno 2020 is het plangebied uitgegroeid tot een bedrijventerrein voor kantoren en bedrijven. De meest recente ontwikkelingen zijn de realisatie van het Van der Valk Hotel en het casino aan de Winthontlaan aan de zuidelijke rand van het plangebied.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de historische ontwikkeling van het plangebied.

3.2.2 Structuurbepalende elementen

De aanwezige bebouwing in het plangebied bestaat voornamelijk uit grote gebouwen met kantoren en bedrijven. Er zijn nauwelijks kleine hoofdgebouwen aanwezig. Het plangebied wordt gekenmerkt door de van oudsher aanwezige verkeers- en waterstructuur. Het gaat om de Zeehaenkade, de slingerende Eendrachtlaan, de Europalaan, de Beneluxlaan en het Merwedekanaal. Langs de Zeehaenkade is een fietspad voor de fietsverbinding Utrecht - Nieuwegein aanwezig.



Verkeersstructuur in en rondom plangebied (bron: ArcGIS, 2020)

Hoogteaccenten ten behoeve van kantoren zijn voornamelijk langs de hoofdwegen, Europalaan en Beneluxlaan, aanwezig. Het terrein achter deze twee wegen richting het Merwedekanaal kent een lagere bebouwing van 2 á 5 bouwlagen.



Aanzicht op bebouwing aan de Europalaan 40 (links), 44 t/m 46 (midden) en 100 (rechts) (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht voor- en zijgevel Eendrachtlaan 98 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Langs de Zeehaenkade is een groenstructuur aanwezig in vorm van een bomenrij. Verder is veel groen op individuele kavels aanwezig.



Aanzicht Merwedekanaal, fietspad en Zeehaenkade (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de structuurbepalende elementen van het plangebied.

3.2.3 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk waarmee de historisch ontstane ruimtelijke en functionele structuren van het plangebied kan worden gewijzigd.

3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bestaande functionele structuur, het toegestane gebruik en bebouwing van het plangebied. Het gaat om de functies wonen, kantoren, bedrijven, hotel en casino, groen en openbare ruimte. Hieronder volgt een omschrijving per functie.



Functionele structuur plangebied

3.3.1 Bedrijven en kantoren

Tankstation met LPG Beneluxlaan

In het noorden van het plangebied is aan de Beneluxlaan 1001 (kadastraal bekend als UTT00-R-1281) een tankstation gevestigd. Volgens besluitsubvlak 45 van de geldende beheersverordening zijn hier specifieke regels in verband met risicovolle inrichtingen van toepassing. Zo geldt dat in een straal van 15 meter om de afleverzuil(en) geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen worden gebouwd. Aangezien er binnen dit gebied alleen het tankstation zelf en gronden met een verkeersbestemming aanwezig zijn, is hiervoor geen regeling opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.



Aanzicht tankstation vanuit Beneluxlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 en Vliegend Hertlaan 15 t/m 97

Aan de Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 (kadastraal bekend als UTT00-R-908) en de Vliegend Hertlaan 15 t/m 97 (kadastraal bekend als UTT00-R-1097) zijn momenteel kantoren waaronder Berenschot Groep B.V, Windunie B.V en Inspectie Leefomgeving en Transport- Rail en Wegvervoer gevestigd.



Aanzicht Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Op het achterliggende terrein van de Beneluxlaan, de Eendrachtlaan, de Europalaan en de Vliegend Hertlaan is een bovengrondse parkeergarage met drie bouwlagen aanwezig.



Overdekte parkeergarage op het achterliggende terrein behorende bij Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 44 t/m 46

Hier is een kantoor van de Rabobank gevestigd. Het betreft een U-vormig kantoorpand bestaande uit 5 bouwlagen en is kadastraal geregistreerd onder UTT00-R663.



Aanzicht voorgevel Europalaan 44 t/m 46 vanuit Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546

De toegestane functie op deze adressen is kantoren. Hier zijn de kantoren van bedrijven zoals BCD Travel, Dytter, Dutch Game Garden, Social Brothers en Social Elephant gevestigd. De bebouwing bestaat uit 3 tot 9 bouwlagen.

De Europalaan 200 t/m 222 zijn tijdelijk bestemd voor Wonen (zie ook paragraaf 3.3.2). De Europalaan 100 is tijdelijk bestemd voor bedrijfsruimte en horeca.

De kantoren zijn verdeeld over 5 bestaande gebouwen gericht op de Europalaan. Aan de achterkant

van de kantorenpanden bevinden zich 3 grootschalige parkeerterreinen waarvan 2 overdekt zijn. De parkeerterreinen worden ontsloten via de Eendrachtlaan.



Aanzicht voorgevel Europalaan 500 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht achtergevels Europalaan 400 t/m 486 (links) en 200 t/m 222 (rechts) vanuit Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151

Aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151 zijn kantoren gevestigd. Het gaat om kantoren van de verzekeringsmakelaar Aon, Interegi B.V. Paysuqare en Worldline en equens Worldline. Het gebouw bestaat aan de randen uit 3 tot 4 bouwlagen en heeft in het midden een hoogteaccent van ongeveer 16 bouwlagen. De ingang van het gebouw bevindt zich aan de kant van de Eendrachtlaan.



Zicht op ingang van het kantoor vanaf de Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 171 t/m 189

Het hoofdgebouw aan de Winthontlaan 171 t/m 189 (kadastraal bekend als UTT00-R-815) is parallel aan de Winthontlaan gelegen. Het gebouw dient als kantoor en heeft 4 bouwlagen. Daarnaast bevindt zich een bovengrondse, overdekte parkeergarage op het terrein. De parkeergarage is via de Winthontlaan ontsloten en bedient zowel het kantoor ernaast als de hierboven beschreven kantoorlocatie aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151.



Zicht op kantoor vanaf Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 2

In het gebouw op de hoek Europalaan/Winthontlaan is het kantoor van NWO gevestigd.



Zicht op kantoor Winthontlaan 2 vanaf Europalaan (bron: Google Streetview, 2019)

Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300

Ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8, Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300 zijn een aantal grote garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.

Aan de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 is een groothandel voor horeca, gevestigd.



Zicht op groothandel en parkeerterrein vanaf Vliegend Hertlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 30 t/m 32

Aan de Zeehaenkade 30 t/m 32 (kadastraal bekend als UTT00-R-770) is de Stichting Leger des Heils gevestigd. Het gebouw heeft twee bouwlagen en vanaf de Zeehaenkade gezien aan de voorkant een parkeerterrein. Het parkeerterrein is bereikbaar via de Overijssellaan.



Aanzicht ingang en voorgevel Leger des Heils vanuit Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Zeehaenkade 50

Het bedrijf gevestigd aan de Zeehaenkade 50 (kadastraal bekend als UTT00-R-670) maakt onderdeel uit van het grote autoverhuurbedrijf Terberg aan de Eendrachtlaan 280. De percelen hebben dan ook één gezamenlijk parkeerterrein dat tussen beide hoofdgebouwen in is gelegen. Het parkeerterrein is zowel vanuit de Zeehaenkade als vanaf de Eendrachtlaan toegankelijk. De ingang vanuit de Zeehaenkade gezien vormt de hoofdingang. Het L-vormige gebouw bestaat uit twee bouwlagen.



Zicht op parkeerterrein en gebouw van het autoverhuurbedrijf Terberg vanaf Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 60

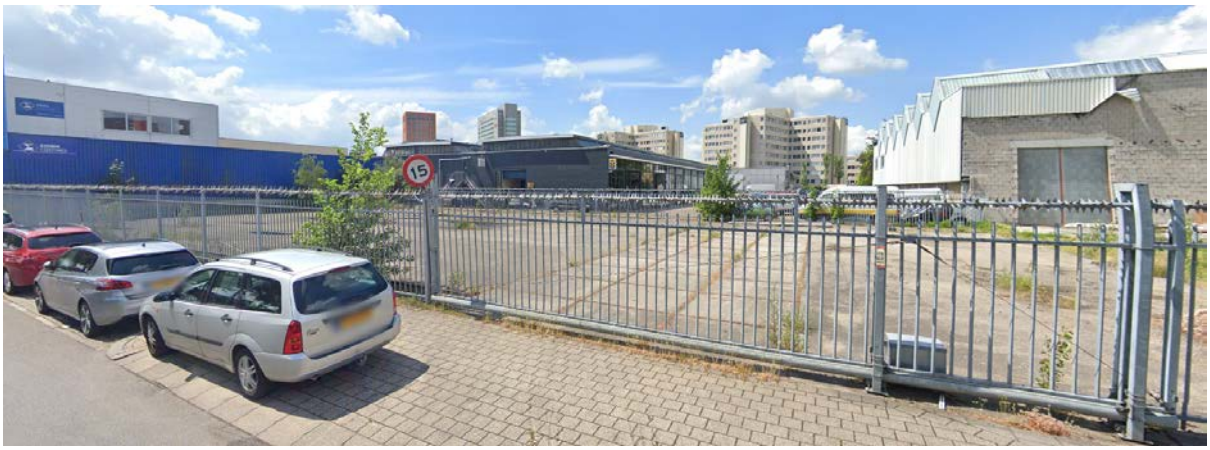
Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. Het betreft het kadastrale perceel UTT00-R-667.



Zicht op verfwinkel Sigma vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 62 t/m 70

Het betreft een braakliggend en onbebouwd terrein (kadastraal bekend als UTT00-R-666).



Zicht op braakliggend terrein vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

3.3.2 Wonen

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Aan de Vliegend Hertlaan 1 t/m 232 is in 2017 van een kantorenpand van 4 tot 8 bouwlagen naar een appartementengebouw (kadastraal bekend als UTT00-R-1250) getransformeerd. Met de transformatie, genaamd Flying Deer, zijn in totaal 251 appartementen gerealiseerd.

Het terrein is voor het autoverkeer bereikbaar via de Vliegend Hertlaan. Hier bevindt zich een groot parkeerterrein voor auto's en fietsers ten behoeve van de appartementen. Voor voetgangers en fietsers is het terrein naast de hoofdontsluiting ook bereikbaar via een vanuit de Beneluxlaan aangelegd (voet)pad.



Aanzicht voor- en zijgevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf het parkeerterrein (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht zij- en achtergevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf hoek Zeehaenkade / Vliegend Hertlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het appartementengebouw is gericht op het Merwedekanaal en wordt enkel door een openbaar voet- en fietspad van het kanaal gescheiden.

Europalaan 200 en 202

Het betreft een kantoorfunctie (kadastraal bekend als UTT00-R-624). Voor de Europalaan 200 geldt een tijdelijke vrijstelling voor een woonfunctie. De woonfunctie is tot 22 februari 2027 toegestaan.



Aanzicht achtergevel blok Europalaan 100 t/m 146 (rechts), blok Europalaan 200 t/m 222 (midden) en Europalaan 400 t/m 486 (links) vanaf Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 10 (ligt buiten de plangrens van deze actualisering)

Voor de Eendrachtlaan 10 heeft een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan is erop gericht dat de huidige kantoorfunctie wordt omgezet wordt naar een definitieve woonbestemming.

3.3.3 Verkeer (Auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer en parkeren)

Auto

Het plangebied sluit op drie punten aan op omliggende hoofdwegen, waarvan twee op de Europalaan en één op de Beneluxlaan. De verkeerstructuur van het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de slingerende Eendrachtlaan die het plangebied van noord naar zuid als het ware 'in tweeën deelt'.

De Overijssellaan, de Winthontlaan en de vliegende Hertlaan bepalen de oost-west verkeersstructuur.

De maximale snelheid voor voertuigen bedraagt in het gehele plangebied (Vliegend Hertlaan, Eendrachtlaan, Zeehaenkade, Overijssellaan en Winthontlaan) 50 km/uur.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied loopt een stedelijk hoofdfietsnetwerk. Eén van de fietsroutes ligt aan de oostelijke rand van het plangebied, tussen het Merwedekanaal en de Zeehaenkade. De andere fietsroute ligt aan de westelijke rand van het plangebied langs de Europalaan. Beide fietsroutes staan aan de zuidkant via de Winthontlaan en aan de noordkant via een fietspad langs de Beneluxlaan met elkaar in verbinding. Hiermee sluit het fietsnetwerk aan op het omliggende fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

De openbare vervoersroute loopt langs de randen van het plangebied, via de Europalaan (halte Kanaleneiland-Zuid) en de Beneluxlaan (halte Europaplein Oost).



Bestaande bushalte aan de Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Parkeren

Kantoren en bedrijven beschikken over parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het gaat om gelijkvloerse, onoverdekte parkeerterreinen maar ook om overdekte parkeergarages met meer verdiepingen. Deze parkeerterreinen zijn niet openbaar. Verder zijn, verspreid over het plangebied, (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

3.3.4 Groen, openbare ruimte, recreatie en water

Groen

Binnen het plangebied is een beperkt aantal groenvoorzieningen te vinden in de vorm van enkele bomenrijen (voornamelijk populieren), wegbegeleidend groen, bermen en enig groen op bedrijventerreinen.

Water

Het Merwedekanaal is de enige watergang die in het plangebied voorkomt. Deze watergang vormt de oostelijke rand van het plangebied.



Aanzicht Merwedekanaal vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.5 Hotel en casino

Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6

In het zuiden van het plangebied, aan de Winthontlaan 4 - 6, is het Van der Valk hotel gebouwd. In het gebouw wordt ook ruimte geboden aan kantoren. Het betreft een ontwikkeling die met vaststelling van het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6' op 13 februari 2014 door de gemeenteraad mogelijk is gemaakt. Het perceel heeft de bestemming 'Gemengd'.



Aanzicht voorgevel hotel (rechts) en kantoren (links) aan de Winthontlaan 4-6 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Casino, Winthontlaan 8 - 10

In het zuidoosten van het plangebied is onlangs gestart met de bouw van een casino. Hiervoor is op 7 juni 2018 het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10' vastgesteld door de gemeenteraad. Het perceel heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'.



Aanzicht van het casino in bouwfase vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.6 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard. De in deze paragraaf omschreven ruimtelijke en functionele structuur wordt gerespecteerd en behouden.

Met de vaststelling van beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk' in 2017 is de op dat moment bestaande planologische situatie vastgelegd. Voor dit bestemmingsplan is de feitelijke situatie opnieuw geïnventariseerd. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen categorie 3 bedrijven binnen het plangebied aanwezig zijn.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.' is een actualiseringsplan, bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen (conserveren) en te voorkomen dat zich eventuele nieuwe ontwikkelingen voordoen die een belemmering vormen voor de toekomstige transformatie van dit deel van Merwedekanaalzone tot een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied met een betere aansluiting op de omgeving. Kortom, een noodzakelijke stap om in de toekomst ook dit deel van de stad gezonder, groener en duurzamer te maken volgens de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De juridische vertaling die hieruit voortkomt in de vorm van regels en bijbehorende verbeelding is in hoofdstuk 7 beschreven.

4.1 Algemeen

Een levende stad blijft in beweging. Met de stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt een nieuwe laag toegevoegd aan de geschiedenis van dit gebied; een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, met een robuust groen raamwerk en het Merwedepark als een nieuwe verblijfsruimte voor de stad. Een duurzame stedelijke ontwikkeling die, ook door demogelijkheid om betere verbindingen te creëren tussen de omliggende wijken, juist op deze plek past. Deelgebied 6 omvat een oppervlak van ongeveer 22 hectare en vormt als meest zuidelijke deelgebied van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (die betrekking heeft op de deelgebieden 4, 5 en 6) de schakel tussen de bestaande woonwijken van Hoograven en Jutfasepunt, de nieuw te realiseren wijk Merwede (deelgebied 5), de Utrechtse woonboulevard en de punt Westraven. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is tevens onderdeel van de verstedelijkingsopgave A12-zone, waar Utrecht in samenspraak met de provincie Utrecht, het regionale samenwerkingsverband U10, Rijkswaterstaat en de buurgemeenten Houten en Nieuwegein aan werkt.



Deelgebieden Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht, Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 (concept 17 december 2019).

Het plangebied bestaat in de huidige situatie voornamelijk kantoren en bedrijven. Om de gewenste transformatie naar een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied niet te belemmeren, is voor de toekomstige woonfuncties een zorgvuldige en passende waardering van toegestane milieucategorieën van bedrijven nodig. Dit kan door in deze fase de milieucategorie van de huidige bedrijven in de feitelijke situatie vast te leggen. Hiervoor wordt met dit plan een aanpassing op maat geleverd.

In dit hoofdstuk worden eerst de algemene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende planonderdelen.

4.1.1 Ruimtelijke en functionele uitgangspunten

Het plangebied heeft een heldere hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt niet gewijzigd, mede doordat de waterloop (het Merwedekanaal), de belangrijkste groenelementen en de infrastructuur volgens de huidige situatie worden bestemd. Overige kleinere groene eenheden in de openbare ruimte vallen onder de ruimere bestemming Verkeer en Verblijf. Er worden geen nieuwe ruimtelijke structuren toegevoegd of bestaande structuren gewijzigd.

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit kantoren en bedrijven. Verder bestaat het

plangebied uit een hotel, een casino en een appartementengebouw.

In de beheersverordening is destijds qua bedrijfscategorieën en bouwmogelijkheden de bestaande planologische ruimte uit het daar aan voorafgaande bestemmingsplan overgenomen.

Voor de toekomstige transformatie van de Merwedekanaalzone is een passende aansluiting op omliggende gebieden van belang. Het gaat om bedrijven waarvan de maximaal toegestane milieucategorie feitelijk lager ligt dat de beheersverordening mogelijk maakt. Voor deze bedrijven is maatwerk gewenst. In paragraaf 4.2 volgt per locatie een beschouwing van de nodige maatwerkaanpassingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden uitgevoerd. In paragraaf 4.4 wordt regeling met betrekking tot de toegestane bouwhoogtes aangevuld.

4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorievoor bedrijven

Eendrachtlaan 228, 242 en 300

Ter plaatse van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 zijn diverse garagebedrijven aanwezig. De geldende beheersverordening staat hier bedrijven behorende tot milieucategorie 1 tot en met 3.1 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Eendrachtlaan 280

Aan de Eendrachtlaan 280 een groot autoverhuur/lease-bedrijf (Terberg) met een eigen vulpunt voor benzine aanwezig. De geldende beheersverordening staat ter plaatse van dit perceel bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In ditbestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 280 in overeenstemming gebracht met het feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Vliegend Hertlaan 8

Aan de Vliegend Hertlaan 8 is een groothandel voor horeca gevestigd. Volgens de geldende beheersverordening is hier een bedrijf behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 toegestaan. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoort een groothandel voor horeca tot milieucategorie 2 bedrijven.

Zeehaenkade 30 t/m 32

Hier is het kantoor van het Leger des Heils gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 30 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie (kantoor) en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Zeehaenkade 50

Het gebouw aan de Zeehaenkade 50 maakt onderdeel uit van het bedrijf Terberg dat aan de Eendrachtlaan 280 is gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 50 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Zeehaenkade 60

Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit 2 bouwlagen. Een verfwinkel betreft volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG een bedrijf behorende tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 60 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven gedurende de planperiode beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft de Lpg verkoop. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van LPG ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor LPG meer gestart worden.

4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren

In het plangebied is een aantal grote bovengrondse parkeergarages aanwezig. Daarnaast zijn op diverse plekken langsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

Parkeergarage W1

Aan de Winthontlaan is de parkeergarage W1 gevestigd. De parkeergarage betreft geen commerciële garage en is enkel bestemd voor bezoekers van de bedrijven aan de Winthontlaan en de Europalaan.

Parkbee

Parkeergarage Parkbee aan de Europalaan 400 is eveneens een parkeergarage die alleen wordt gebruikt door (bezoekers van) bedrijven binnen het plangebied.

Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat de parkeergelegenheden binnen het bestemmingsplangebied uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen. Dit is per bestemming geregeld is in de artikelen 3.4.1, 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1, 13.3.3.

Daarnaast is in de algemene bouwregels de voorwaardelijke verplichting over parkeren aangescherpt. Binnen dit plangebied dienen de minimale normen toegepast te worden uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto. Dit is in de artikel 15.3 van de regels opgenomen.

4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte

De toegestane goothoogte bedraagt volgens de besluitsubvlakken van de geldende beheersverordening ter plaatse van het plangebied 18 en 28 meter. Met dit bestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte aan de bestaande regeling toegevoegd. Goot- en bouwhoogte worden aan elkaar gelijk gesteld. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd

In het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van de geldende beheersverordening en kennen een eigen 'bestemming' of procedure. Hierna wordt ingegaan op deze situaties.

Winthontlaan 4 - 6, hotel- en kantoorontwikkeling

Het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4-6, Merwedekanaalzone' is op 13 februari 2014 vastgesteld. Het gebouw heeft de bestemming 'Gemengd' en is inmiddels gerealiseerd. De juridische regeling voor de bestemming 'Gemengd' is één op één overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Winthontlaan 8 - 12, casino

Het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8-10, Merwedekanaalzone' is op 7 juni 2018 vastgesteld. Het casino is inmiddels gerealiseerd en heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Ter plaatse van deze bestemming is een casino inclusief additionele horeca togestaan en horeca in de categorieën D1 en D2 ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag. Ook is een parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' toegestaan. De juridische regeling voor de bestemming 'Cultuur en ontspanning' is één op één overgenomen in dit bestemmingsplan.

Eendrachtlaan 100

Aan de Eendrachtlaan 100 is een tijdelijke vergunning (met kenmerk HZ_WABO-17-14228 en HZ_WABO-19-36211) voor het wijzigen van een deel van het kantoorpand naar horeca (D1) en zakelijke dienstverlening en het realiseren van een terras (horeca) bij een brouwerij met milieucategorie 2 verleend. De tijdelijkheid is verlengd en eindigt in juli 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt. Hierover meer in hoofdstuk 7.

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Hiervoor is via een afwijking van het bestemmingsplan vergunning verleend voor transformatie van een kantoor- naar een woongebouw. Het perceel is daarom voorzien van de bestemming Wonen. Voor het bestaande gebouw is een bouwvlak opgenomen en is de bestaande bouwhoogte vastgelegd.

Europalaan 100 en 200

Aan de Europalaan 100 en 200 zijn tijdelijke vergunningen verleend voor het verbouwen van een kantoorgebouw voor het tijdelijk gebruik als woningen en bedrijfsruimte voor een periode van 5 jaar. Daarnaast is een vergunning verleend voor het verbouwen van een kantoor tot horeca. Later zijn deze tijdelijke vergunning verlengd tot 22 februari 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied.

Dit bestemmingsplan is hoofdzakelijk actualiserend van aard. De regels uit de geldende beheersverordening worden beperkt aangepast in dit bestemmingsplan. Daardoor is de impact op milieu en omgeving zeer beperkt. De aanpassingen zijn vooral gericht op het op een goede manier vastleggen van de bestaande situatie en het terugbrengen van de milieucategorieën. Er zijn door het specifieke karakter van het plan geen algemeen aan te duiden effecten voor water, luchtkwaliteit, bodem, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, duurzaamheid en energie, externe veiligheid en andere belemmeringen.

Bij de specifieke planbeschrijving zullen deze onderwerpen nog worden benoemd indien daar aanleiding voor is.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een m.e.r. moet worden opgesteld.

Plansituatie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Het betreft een actualiserend bestemmingsplan waarbij de feitelijke situatie van aanwezige functies wordt vastgelegd en de milieucategorieën voor de toegelaten bedrijven worden beperkt. Er geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In- en uitwaartse zonering

Uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende functie, met als doel milieugevoelige functies in de omgeving te weren. In de zone rondom de belastende functie gelden beperkingen voor milieugevoelige functies en voor milieubelastende activiteiten.

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd.

Dit kan tot gevolg hebben dat bij de invulling van een bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende activiteiten van bedrijven enerzijds en milieugevoelige functies zoals wonen en kinderopvang anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de afstanden gebruikt de gemeente Utrecht de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk", versie 2009 (verder: VNG-handreiking). In dit bestemmingsplan wordt de lijst van bijlage 1 bij de VNG-handreiking, Richtafstandenlijsten voor milieubelastende activiteiten, gehanteerd. Deze lijst deelt bedrijfsactiviteiten aan de hand van richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar in categorieën in. De grootste richtafstand van een van de vier aspecten is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Aan de hand van onderstaande tabel zijn de grenzen van de zones bepaald waarbinnen een bepaalde milieucategorie toegelaten kan worden. Daarbij is steeds gemeten vanaf dichtstbijzijnde gevel van een gebouw met een gevoelige functie. Dat is meestal een woning.

Milieucategorie	Minimale afstand
1	0-10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m
4.1	200 m
4.2	300 m
5.1	500 m
5.2	700 m
2.3	1.000 m
6	1.500 m

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd. Dit heeft tot gevolg dat bij de invulling van het bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Nuancering richtafstand op grond van omgevingstype woonwijk

De VNG-handreiking maakt onderscheid tussen twee typen woongebied: de rustige woonwijk en het gemengd gebied. Het omgevingstype rustige woonwijk is een woonwijk die ingericht is volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies in het gebied voor en er is weinig verkeer langs de randen. Het omgevingstype gemengd gebied is een woongebied waarin ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en bedrijven voorkomen. Gebieden die langs hoofdinfrastructuur voor wegverkeer liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd. Met de aanwezigheid van spoor- en vaarwegen wordt geen rekening gehouden, omdat het geluid daarvan een incidenteel karakter heeft, terwijl wegen een continue achtergrondruis leveren.

In een gemengd gebied is er meer achtergrondgeluid. De milieubelasting door geluid dat afkomstig is van buiten het gebied gelegen bedrijven is vergeleken met een rustige woonwijk in gemengde gebieden lager, omdat het geluid opgaat in het achtergrondgeluid. Daardoor kunnen voor gemengde gebieden kleinere richtafstanden aangehouden worden.

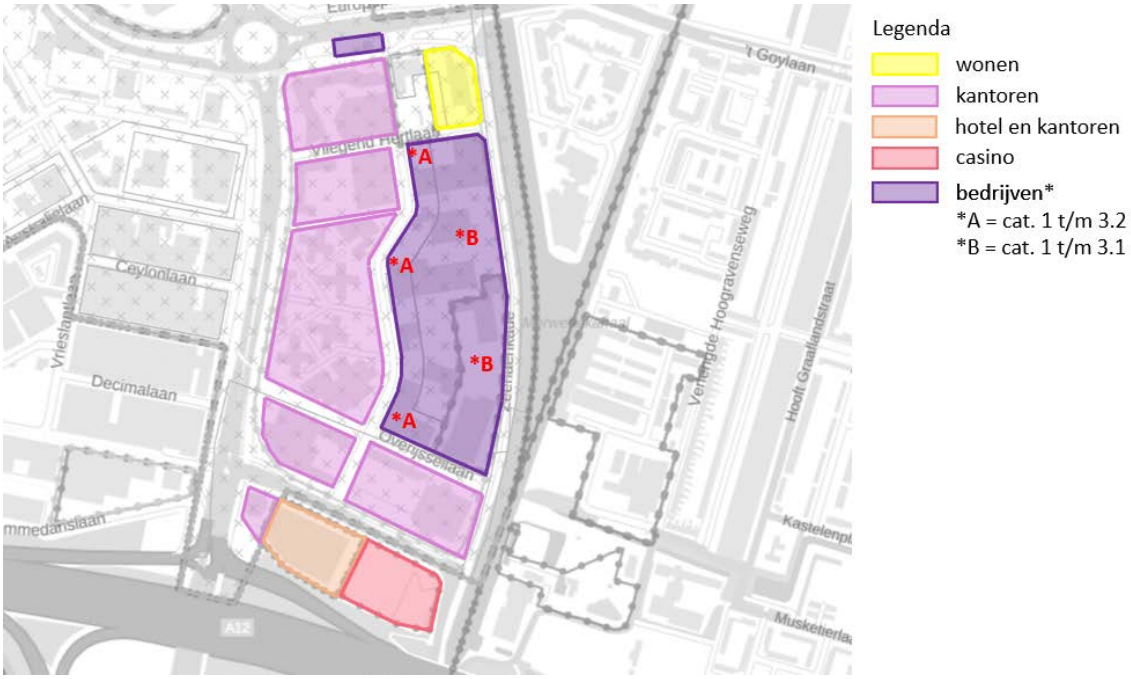
De gemeente Utrecht heeft de richtwaarden voor het geluid van bedrijven in de Geluidnota Utrecht 2007 vastgelegd. Het geluid van bedrijven mag bij woningen langs drukke wegen hoger zijn dan langs een rustige weg. Volgens het gemeentelijk geluidbeleid is elke woonwijk een rustige woonwijk, uitgezonderd de woningen aan belangrijke (drukke) wegen en op bedrijventerreinen. Op basis van een groot aantal geluidsmetingen zijn de drukke wegen en rustige woonwijken in de Geluidnota in kaart gebracht. De voor- en zijgevels van de woningen in een "drukke woonwijk", zoals de woningen aan de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Rustige woonwijken, zoals de tweedelijns bebouwing achter de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 45 dB(A). Deze indeling sluit aan bij de typen gemengd gebied en rustige woonwijk uit de VNG-handreiking.

De bestemmingsregeling is volgens de systematiek van de VNG-handreiking afgestemd op typen woongebieden. Tot de gemengde gebieden is door de hogere achtergrondwaarde van het geluid in vergelijking tot een rustige woonwijk een kortere afstand tot bedrijfsactiviteiten mogelijk. In de bestemmingsregeling is aan de hand van onderstaande tabel de zonering genuanceerd.

Minimale afstand tot categorie	Gemengd gebied: categorie
0 m	1
10 m	2
30 m	3.1
50 m	3.2
100 m	4.1
200 m	4.2
300 m	5.1
500 m	5.2
700 m	5.3
1.000 m	6
1.500 m	

Milieuzonering en afstanden

Het plangebied bestaat (aan de randen van het plangebied) voornamelijk uit kantoren. Op de achterliggende terreinen langs het Merwedekanaal zijn bedrijven gevestigd. Het plangebied kan derhalve worden aangemerkt als een gebied met een verhoogd achtergrondniveau, mede als gevolg van de invloed van de snelweg A12. Daarom wordt voor de richtwaarden en richtafstanden voor gemengd gebied uitgegaan.



Huidige milieuzonering in het plangebied met aanduiding categorie-indeling o.b.v. geldende beheersverordening en bestemmingsplan

Plansituatie

Deelgebied 6 maakt onderdeel uit van een groter geheel, namelijk de transformatie naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied van de gehele Merwedekanaalzone.

Om te voorkomen dat milieuhinder van bestaande bedrijven in het plangebied een negatieve invloed zullen hebben op (toekomstige) woonfuncties in het plangebied, wordt de toegestane milieucategorie teruggebracht naar categorie 2. Uit een inventarisatie van de bestaande bedrijven is gebleken dat geen enkel bestaand bedrijf in een hogere categorie valt, zodat er geen beperkingen van toepassing zijn op nu gevestigde bedrijven.

Conclusie

De in de geldende beheersverordening en bestemmingsplannen opgenomen maximum toegestane milieucategorieën is tot stand gekomen op basis van de hiervoor genoemde richtafstanden. Het

beperken van de maximale milieucategorie heeft dus geen gevolgen voor omliggende (gevoelige) functies. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

5.4 Geluidhinder

Kader

In het kader van de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid is per 1 januari 2007 de Wet geluidhinder (Wgh) gewijzigd. De nieuwe wet heeft vooral gevolgen bij wijzigingen of aanleg van voorzieningen met gevolgen voor geluidhinder. Zo moet volgens de wet worden voorkomen dat bij reconstructie van wegen de geluidhinder toeneemt.

Plansituatie

De geldende beheersverordening kent aan de zuidkant een geluidzone industrie (besluitvlak 42) van het industrieterrein Laagraven:

"Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan"

Voor de gronden gelegen binnen deze geluidzone is ook in dit bestemmingsplan de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen, waaraan dezelfde gebruiksregels zijn gekoppeld.

Dit bestemmingsplan is een consoliderend plan en maakt geen nieuwe (geluidgevoelige) ontwikkelingen mogelijk. De huidige bouw- en bestemmingsgrenzen worden gehandhaafd. Bouw- en goothoogtes wordt vastgelegd. Aangezien het bestemmingsplan alleen maar betrekking heeft op de bestaande situatie, kan het een verdere beschouwing van het aspect geluid achterwege blijven.

5.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt voor transport over wegen, spoorwegen en vaarwegen geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied. Voor bebouwing binnen deze zone gelden extra bouwkundige eisen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is wanneer een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering ($PR=10^{-6}$ contour). Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de bestemming, het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenoemde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plansituatie

In het plangebied is een bestaand LPG-tankstation aanwezig. Het voorliggende bestemmingsplan legt alleen de feitelijke situatie van dit LPG-station vast. Het vulpunt ligt op een locatie buiten het plangebied ook de daarbij behorende gevarencirkels reiken niet tot aan het plangebied. Externe veiligheid is dus niet van invloed op de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Voor het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6' geldt dat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Het betreft een actualiseringplan dat gericht is op het vastleggen van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan brengt een aantal maximaal toegestane milieucategorieën van bedrijven terug naar een lagere. Dit omdat de gevestigde bedrijven feitelijk een lagere milieucategorieën hebben dan de geldende beheersverordening mogelijk maakt. Daarnaast mogen parkeergelegenheden binnen het plangebied uitsluitend nog worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dit zal minder verkeersbewegingen met zich mee brengen.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan, zodat geen aandacht besteedt hoeft te worden aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is.

5.7 Bodem

Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er ook sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan. Voor overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging of hergebruik van grond is en blijft de gemeentelijke Nota bodembeheer 2017-2027 leidend.

5.8 Bomen

In deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone staan zowel in de openbare ruimte als op binnenterreinen en in tuinen van kantoren diverse bomen (zie onderstaande afbeelding uit het gemeentelijke basiskaartensysteem). De bomen langs de Zeehaenkade maken deel uit van de stedelijke groenstructuur. Gezien de aard van het bestemmingsplan waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt is er geen uitgebreide inventarisatie van de bomen gedaan. Uitgangspunt voor dit plan is dat bestaande bomen in het gebied gehandhaafd blijven en het plan dus geen invloed heeft op het bomenbestand in het gebied.



Bomen in het plangebied (Bron: gemeentelijk basiskaartensysteem)

Op het beheer van het bomenbestand in het gebied is het bomen beleid van toepassing. Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er bijvoorbeeld sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek of onveiligheid. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

5.9 Water

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft slechts beperkte ruimtelijke gevolgen. Het waterbeheer in het plangebied wordt inhoudelijk niet gewijzigd waardoor er geen effecten voor het waterbeheer zijn. De wijzigingen zien toe op de maximale milieucategorieën van bestaande bedrijven, het vastleggen van de goot- en bouwhoogtes, maar zorgen niet voor uitbreiding van bebouwing of verharding. Er wordt daarom geen watertoets opgesteld. Wel wordt het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) betrokken bij het vooroverleg en geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

5.10 Archeologie

Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

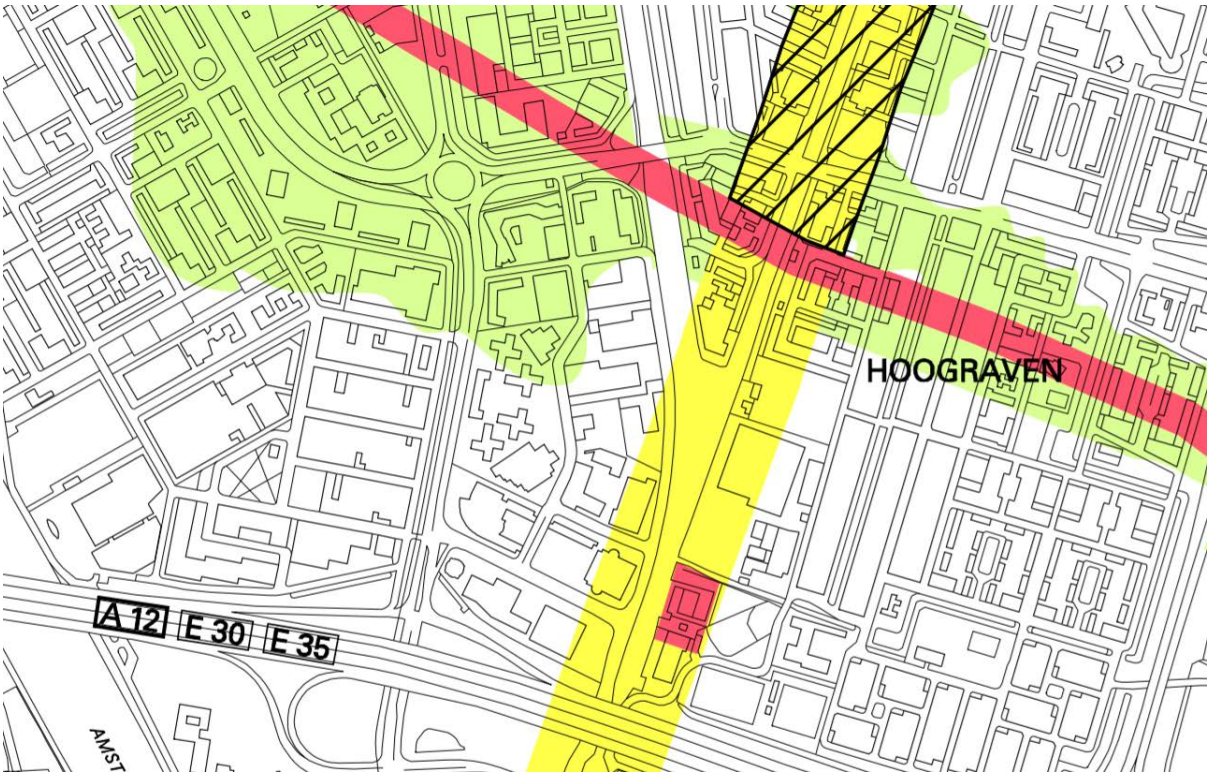
Gemeentelijke archeologische waardenkaart

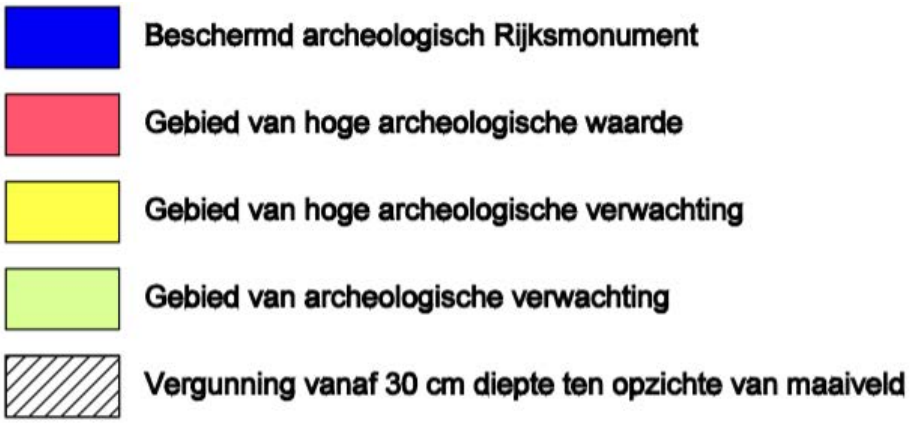
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plansituatie
Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart gedeeltelijk in een gebied van hoge archeologische waarde (noordoostelijke rand), gedeeltelijk in een gebied van archeologische verwachting en gedeeltelijk in een gebied met een hoge archeologische verwachting.





Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Uitsnede archeologische waardenkaart en legenda (bron: gemeente Utrecht)

Voor deze gebieden is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Hiermee worden de archeologische waarden en verwachtingen in het aangewezen gebied beschermd en veiliggesteld.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan in actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen en bodemingrepen mogelijk die de archeologische waarden in het gebied zouden kunnen aantasten. De in het plangebied voorkomende archeologische waarden worden door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' beschermd.

5.11 Kabels en leidingen

Kader

Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaalt het bevoegd gezag of dit wenselijk is. Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming/regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) vervullen uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) en kunnen ook zonder planologische regeling worden aangelegd. Deze leidingen zijn aangelegd langs en/of in combinatie met aanwezige infrastructuur.

Plansituatie

Er zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied.

5.12 Conclusie

Op basis van de hierboven beschreven paragrafen zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de actualisatie van de beheersverordeningen en bestemmingsplannen zoals genoemd in paragraaf 1.3. M.b.t. de actualisatie is dit bestemmingsplan actualiserend de vigerende bestemmingen worden in zoverre veranderd dat de maximaal toegelaten milieucategorie wordt verlaagd en er een parkeerregeling wordt toegevoegd.

Financiële uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Er behoeven geen kosten te worden gemaakt, en er worden ook geen opbrengsten gegenereerd. De plankosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden betaald uit de gemeentebegroting.

Economische uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Economische uitvoerbaarheid, i.c. realisatie van de bestemming binnen de planperiode, is niet meer van belang.

Kostenverhaal
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen toegevoegd, en ook geen nieuwe bouwplannen conform art. 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Daarom is er ook geen sprake van kostenverhaal. Er behoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Planschade
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt wel worden bestaande bestemmingen gewijzigd zoals in de inleiding van deze paragraaf beschreven. De gebruiksmogelijkheden van een aantal bedrijven teruggebracht tot hetgeen feitelijk aanwezig is, waardoor er zich in het gebied geen zwaardere bedrijven meer kunnen vestigen. Om die reden is een risico analyse planschade opgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

De provincie en HDSR hadden geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken. Gemeente anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van MWKZ-deelgebied 5 door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen.

Verwezen wordt daarbij naar de reactie* die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren.

Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie

In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Het lijkt ons nu in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Wij denken dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zijn als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de transformatie van het gebied.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de verbeelding als in de regels, voor de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. die gevallen, waarin al voldoende zicht bestaat op een nadere ontwikkeling of uitvoering van gemeentelijk beleid gewenst is, is daarvoor een regeling opgenomen in het plan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de beperking van de maximum toegestane milieucategorie.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels.

7.3.1 Het gebruik van het woord of

Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3.2 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aannieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen of bouwwerken hinder ondervinden van deontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf

in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

Bij het begrip Bebouwingspercentage is het van belang uit te leggen hoe dit moet worden berekend.

Het bebouwingspercentage is gerelateerd aan de oppervlakte van het bouwperceel, ofwel aan de oppervlakte van de gronden die bij eenzelfde bedrijf, instelling, woning of ander hoofdgebouw behoren.

Daarmee wordt voorkomen dat, als het maximum bebouwingspercentage op bijvoorbeeld 70% is gesteld, een bedrijf, instelling of ander hoofdgebouw op eigen terrein (het eigen bouwperceel) meer dan 70% en zelfs 100% bouwt. Dat zou tot gevolg hebben dat op andere bouwpercelen (die behoren bij andere bedrijven, instellingen, enzovoorts) het percentage van 70% niet (meer) kan worden gehaald of mogelijk zelfs helemaal niets kan worden gebouwd.

Bij het begrip Belhuis is een zodanige omschrijving gekozen, dat daaronder ook internetcafés vallen.

Evenementen

Evenementen moeten op grond van recente jurisprudentie in een bestemmingsplan zijn toegestaan als er sprake is van grootschalige, periodieke meerdaagse evenementen op dezelfde locatie. In dit bestemmingsplan zijn geen evenementen toegestaan die aan deze voorwaarden voldoen. Voor overige evenementen is een 'vergunning openbare ruimte' nodig op grond van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening).

7.6 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Wonen. Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

7.7 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
Ter plaatse van het in het plangebied liggende tankstation is de bestemming 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' opgenomen. Ter plaatse mag ook lpg worden verkocht. Er is een uitsterfconstructie opgenomen om het verkooppunt lpg eventueel te verwijderen.

Artikel 4 Bedrijventerrein

De verschillende bedrijven zijn in de bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) een 'Lijst van Bedrijfsactiviteiten' toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in paragraaf 7.8 en in de bijlage van de toelichting. Binnen het plangebied zijn uitsluitend de bedrijfsactiviteiten uit de milieucategorieën 1 en 2 toegelaten. Twwe bestaande bedrijven met een hogere milieucategorie hebben een maatwerkbestemming gekregen. Er is een

uitsterfconstructie opgenomen die er op gericht is dat in de toekomst alleen nog maximaal categorie 2 bedrijven zich kunnen vestigen. Een en ander is beschreven in paragraaf 4.2.1

Er is een regeling opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, als dat noodzakelijk is uit een oogpunt van verkeersveiligheid of ter bescherming van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

Voor het perceel Winthontlaan 8-10 is de bestemming 'Cultuur en ontspanning' opgenomen. Ter plaatse wordt het casino met horecavoorziening gebouwd.

Voor beide functies is een maximale oppervlakte opgenomen. Door het vastleggen van de bebouwingsmogelijkheden in een bouwvlak en maximale bouwhoogte op de verbeelding zijn de kaders, waarbinnen de nieuwe bebouwing moet worden gerealiseerd, vastgelegd.

Artikel 6 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor het perceel Winthontlaan 4-6. Voor de inhoud is aangesloten bij de daarop van toepassing zijnde bouw- en gebruiksmogelijkheden. Het geldende bestemmingsplan is er op gericht een hotel met bijbehorende functies als een restaurant en congresruimte van circa 20.000 m² mogelijk te maken. Daarnaast is er 10.750 m² BVO ruimte voor aanvullende functies waarvan maximaal 5000 m² zelfstandige kantoorruimte toegestaan. Het overige deel van het gebouw kan voor diverse functies worden aangewend. Daarbij kan worden gedacht aan functies op het gebied van cultuur en ontspanning die een aanvulling kunnen vormen op de aanwezige hotelfunctie. Echter, ook andere functies zijn denkbaar (bedrijven/maatschappelijk/sociaal medisch). Vanwege de verkeerssituatie in het gebied zijn de meer verkeersaantrekkende aanvullende functies in het bestemmingsplan qua oppervlakte zodanig gelimiteerd dat zij geen onevenredig beslag leggen op de verkeersruimte in en om het plangebied. Middels een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid bestaat de mogelijkheid om in het programma te schuiven, mits middels onderzoek is aangetoond dat dit geen onevenredige gevolgen heeft voor de kruispuntbelasting van de Europalaan in de spits.

Een aantal aanvullende functies is nadrukkelijk uitgesloten. In het aanvullende programma kan in ieder geval geen apart congrescentrum of apart vergadercentrum worden gerealiseerd. Deze mogen alleen als bijbehorende functies binnen de totale aantal hotel vierkante meters worden gerealiseerd. Een bioscoop en of casino/speelhal mag evenmin worden gerealiseerd.

Voor de berekening van de hoogte van halfverdiepte parkeergarages geldt een afwijkende regeling. De hoogte van deze voorzieningen die aan de zijde van de Winthontlaan maximaal 1,50 meter mogen zijn, wordt niet berekend vanaf het peil maar vanaf een punt op 2,40 meter uit de gevel van die parkeervoorziening.

Artikel 7 Groen
Het groen langs het Merwedekanaal is voorzien van een groenbestemming. De kleinere stukken groen zijn opgenomen in de verkeersbestemming.

Binnen de bestemming 'Groen' is ook waterbeheer, waterberging en sierwater toegestaan. De kleinere watergangen zijn dan ook niet apart bestemd. Daarnaast mogen er binnen deze bestemming ook voet- en fietspaden worden gerealiseerd.

Artikel 8 Kantoor
In het plangebied zijn verschillende kantoorgebouwen aanwezig. Deze hebben een passende kantoorbestemming gekregen.

Een nadere eisenregeling is hierbij opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen Burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied
De wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Ook de pleinen, de bermen van wegen en het snippergroen maken hier deel van uit. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

De bescherming van de archeologisch waardevolle gebieden is binnen de gemeente vastgelegd in de

Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Voor een archeologisch waardevol gebied geldt het volgende regime:

- bij bouwwerken wordt de archeologie gekoppeld aan de omgevingsvergunning;
- alvorens het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verleent, wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijk archeoloog over de gevolgen van voorgenomen werken of werkzaamheden voor het behoud van de archeologische waarden in het gebied;
- de gemeente beslist op basis van het advies of en onder welke voorwaarden de vergunning wordt verleend.

Artikel 11 Water
Voor het Merwedekanaal is de bestemming 'Water' opgenomen. De regeling uit de keur blijft onverkort naast het bestemmingsplan van kracht.

In de meeste andere bestemmingen zijn waterbeheer, waterberging en sierwater eveneens toegestaan, in het belang van waterbeheer en waterberging.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering
Op gronden langs het Merwedekanaal die tevens een functie hebben als waterkering is een dubbelbestemming opgenomen.

Voor de andere bestemmingen van deze gronden gelden bijzondere bepalingen met het oog op de waterkering. Het bouwen conform die andere bestemmingen is alleen toegestaan via een afwijkingsbevoegdheid. Dat om te kunnen beoordelen of door dat bouwen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Essentieel is dat de beheerder van de betreffende leiding in die beoordeling wordt betrokken. Daarom is als voorwaarde gesteld dat per afwijking vooraf diens advies dient te worden ingewonnen.

Deze regeling in het bestemmingsplan laat onverlet de bepalingen die gelden voor activiteiten (zoals grondroeringen) op, in of nabij waterkeringen, uit hoofde van de Keur van het betreffende waterschap of enige, andere specifieke regelgeving.

Artikel 13 Wonen
Voor deze bestemmingen is de gebruikelijke regeling voor hoofdgebouwen (woningen), bijbehorende bouwwerken (vrijstaand of aangebouwd) en overige bouwwerken is opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Artikel 14 Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 15 Algemene bouwregels
Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 15.3 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat artikel 15.3 lid 2 een regel die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast. Recent is de Nota Stallen en Parkeren gewijzigde via het op 28 maart 2019 vastgestelde addendum Nota parkeernormen fiets en auto.

Aanvullend op bovenstaande regeling is in alle bestemmingen opgenomen dat de parkeergelegenheid binnen het plangebied uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Omdat het gebied voor wat betreft parkeren een maatwerk gebied is, is bij alle bestemmingen met uitzondering van het Casino opgenomen dat in aanvulling op artikel 15.3 bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) worden gehanteerd.

Voor het Casino is een aparte maatwerkregel opgenomen voor wat betreft het parkeren.

Woningvorming en omzetting
De gemeenteraad heeft op 26 november 2015 de Beleidsnotitie Woningsplitsen en omzetten vastgesteld, waarin het gemeentelijke beleid voor het splitsen en omzetten van woningen is verwoord. Woningvorming door (bouwkundig) splitsen of omzetten van woningen is niet langer zonder meer toegestaan.

Woningvorming en omzetting van woningen ten behoeve van kamerverhuur voorziet weliswaar in de behoefte aan woonruimte voor starters en studenten, maar kan de leefbaarheid van de omgeving nadelig beïnvloeden. Klachten van omwonenden tonen aan dat een regeling nodig is, waarin het belang van het uitbreiden van het aantal woningen en kamers voor starters en studenten afgewogen wordt tegen het belang van het behouden van een goede leefkwaliteit van de buurt waarin die uitbreiding plaatsvindt.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) biedt de mogelijkheid om de leefbaarheid in een bestemmingsplan te beschermen. Op grond daarvan kan woningvorming en omzetting gereguleerd worden. Lid 15.4 van dit bestemmingsplan regelt dat het vormen en het omzetten van woningen mag als dat op een aanvaardbare manier gebeurt. De regel onder 2 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in afwijking van de regel onder 1, woonvorming of woningsplitsing toe te staan. Burgemeester en wethouders toetsen hierbij aan de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten uit 2015. De voorwaarde voor het verlenen van de vergunning is, dat er goede woningen of onzelfstandige woonruimten ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, het verkeer, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de buren.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting
Het bestemmingsplan bevat een algemene gebruiksregel voor het vormen en het omzetten van woningen met behoud van een goede leefkwaliteit. Deze regel is, in aanvulling op de algemene bouwregel over woningvorming en omzetting nodig, omdat woningvorming en omzetting soms ook zonder bouwkundige aanpassingen kan plaatsvinden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

Geluidzone - industrie

Rond het industrieterrein Laagraven is een “geluidzone industrielawaai” vastgesteld. Op grond van de Wet geluidhinder behoort tot deze geluidszone het gebied tussen het industrieterrein en de buitengrens van de geluidszone industrielawaai. Buiten de geluidzone mag de geluidbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Op de verbeelding is de geluidzone, voor zover deze binnen het plangebied valt, weergegeven met de gebiedsaanduiding “geluidzone - industrie”. Binnen de geluidzone zijn woonbestemmingen en andere geluidgevoelige bestemmingen enkel toegestaan indien de geluidbelasting op de gevels voldoet aan de wettelijke grenswaarden (voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A)).

Vrijwaringszone - straalpad

Binnen deze zone loopt een straalpad, op basis waarvan de bouwhoogte van bouwwerken die hier op grond van de desbetreffende bestemming zijn toegestaan, worden beperkt.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Artikel 20 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 21 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde

maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Algemeen

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een Lijst van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, naarmate de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2008. Mocht een bedrijf meerdere SBI codes kennen dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Volgens de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Omgevingstype rustige woonwijk

In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied

In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

Bedrijfswoningen

Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

Te hanteren richtafstanden

De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (in meters)	Richtafstand gemengd gebied (in meters)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen
Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft:

- bedrijven die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

De toegepaste Lijst van Bedrijfsactiviteiten
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat van Bedrijfsactiviteiten uit de VNG-publicatie. Op een punt is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan.

De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de digitale verbeelding (plankaart) van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten).

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In de planregels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de regels en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingsbevoegdheid kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging
Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen

kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.10 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten
Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het brutovloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een brutovloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het brutovloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn

waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.11 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse

PLANSCHADERISICOANALYSE

PROJECT	De Merwedekanaalzone (deelgebied 6)
STATUS	2.1
PROJECTNUMMER	20142
DATUM	16 december 2020
AUTEUR	[redacted]
CONTROLE	[redacted]



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave pagina

1 Inleiding 4
1.1 Onderzoeksmethodiek 4
1.2 Leeswijzer 4
1.3 Het projectgebied 5
1.4 Doel 5
1.5 Verantwoording 6
2 Uitgangspunten voor het onderzoek 7
2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) 7
2.2 Beoordelingscriteria 8
2.3 Planologische vergelijking 8
2.4 Huidig planologische regime 8
2.5 Toekomstig gebruik 13
3 Analyse van de schadefactoren 15
3.1 Opname- en peildatum 15
3.2 Functiewijziging 15
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden 15
4 Beoordeling objecten 18
4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy 18
4.2 (Milieu)hinder 18
4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren 18
4.4 Belemmering bedrijfsvoering 19
4.5 Wijziging situeringswaarde 21
5 Conclusie risicoanalyse planschade 22

Bijlagen

1 Overzicht bestaande bedrijven inclusief milieucategorie.
2 Taxatierapport

1 Inleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om de Merwedekanaalzone te herontwikkelen. De Merwedekanaalzone is verdeeld in diverse deelgebieden. Voorliggende rapportage spitst zich toe op deelgebied 6. Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodanig dat de huidige bedrijvigheid in het gebied kan worden voortgezet op een wijze die in overeenstemming is met de gewenste ontwikkelingsgang van het gebied. Daarnaast voorziet het conserverende bestemmingsplan in een parkeerregeling, welke de parkeerplaatsen koppelt aan de partijen in het gebied en verhuur van parkeerplaatsen aan partijen van buiten het deelgebied verbiedt.

Als gevolg van de verandering van het planologisch regime kan mogelijk planschade optreden voor omliggende objecten. Op basis van artikel 6.1, lid 4 en 5 van de Wet ruimtelijke ordening kan een verzoek tot planschade worden ingediend tot 5 jaar na onherroepelijk worden of na ter inzagelegging van het betreffende plan. In deze analyse wordt beoordeeld of voor omliggende objecten planschade kan optreden ten gevolge van de wijziging van het planologisch regime.

1.1 Onderzoeksmethodiek

Voorliggende planschaderisicoanalyse beoogd een globaal beeld te geven van de mogelijk te verwachten planschade voor de objecten in het plangebied. Voor de objecten in het plangebied is uitgegaan van de door de gemeente Utrecht aangeleverde informatie omtrent de aanwezige bedrijven in het projectgebied. In onderhavige planschaderisicoanalyse vindt een globale vergelijking plaats van het huidig planologisch regime en het toekomstig regime. Vervolgens wordt de bestaande bedrijvigheid beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder het criterium 'belemmering bedrijfsvoering'. Omdat het nieuwe planologisch regime een conserverend bestemmingsplan betreft, worden in deze rapportage enkel de objecten in het plangebied beoordeeld.

Als uit bovengenoemde vergelijkingen blijkt dat een grond voor planschade bestaat, wordt in overleg met een erkend taxateur beoordeeld of de mogelijke redenen voor planschade in aanmerking komen voor vergoeding. Beoordeeld wordt of de planschade het maatschappelijk risico overstijgt en welk percentage van het maatschappelijk risico gerechtvaardigd is.

Tot slot vindt een globale raming plaats van de mogelijke planschade. De raming vindt plaats in samenwerking met een erkend taxateur.

1.2 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: omschrijving projectgebied, doel en verantwoording;
- Hoofdstuk 2: uitgangspunten voor het onderzoek;
- Hoofdstuk 3: analyse van de schadefactoren;
- Hoofdstuk 4: beoordeling objecten;
- Hoofdstuk 5: conclusie.

1.3 Het projectgebied

Voorliggende planschaderisicoanalyse heeft betrekking op deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone wordt omsloten door:

- de Beneluxlaan aan de noordzijde;
- het Merwedekanaal aan de oostzijde;
- de Rijksweg A12 aan de zuidzijde;
- de Europalaan aan de westzijde.

figuur 1. luchtfoto projectgebied globaal (bron: QGIS, eigen bewerking)



1.4 Doel

Voorliggende planologische wijziging betreft een wijziging ten opzichte van de in de vigerende beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk", de beheersverordening "Algemene regels actualiseren", het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2019", het vigerende bestemmingsplan ''Actualisering diverse gebieden'', het bestemmingsplan "Hotel en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone" en het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" toegelaten mogelijkheden. In verband met de wijziging van het planologisch regime wordt het risico van planschade krachtens artikel 6.1 van de Wro in kaart gebracht.

Krachtens artikel 6.1 Wro kunnen burgemeester en wethouders, indien en voor zover blijkt dat een belanghebbende, die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een wijziging van het bestemmingsplan of projectbesluit, op aanvraag een tegemoetkoming doen toekomen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

1.5 Verantwoording

In dit advies wordt op basis van de ter beschikking gestelde informatie een risicoanalyse uit gevoerd ten aanzien van objecten in en in de nabije omgeving van het te wijzigen plangebied die mogelijk planschade kunnen ondervinden. Hierbij is uitgegaan van de huidige stand van de jurisprudentie ten aanzien van artikel 6.1 Wro.

Benadrukt dient te worden dat indien na inwerkingtreding van de planologische maatregel planschadeverzoeken worden ingediend, een schadebeoordelingscommissie, na het horen van belanghebbenden en aansluitend taxatie tot een ander oordeel kan komen zowel voor wat betreft mogelijke planschade als voor de hoogte van de planschadevergoeding.

Voorts kan de besluitvorming en eventueel bezwaar en beroep nog tot een andere uitkomst leiden. De risicoanalyse dient dan ook als een indicatie te worden beschouwd ten aanzien van mogelijke planschade die belanghebbenden zouden kunnen ondervinden als gevolg van het nieuwe planologische regime.

2 Uitgangspunten voor het onderzoek

2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Planschade is geregeld in hoofdstuk 6. Artikel 6.1 is het artikel waarin het recht op een tegemoetkoming in de schade is vastgelegd.

Artikel 6.1, lid 1 luidt: "Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd."

Maatschappelijk risico

Ten aanzien van vergoeding van planschade geldt op basis van artikel 6.2 Wro een normaal maatschappelijk risico voor indirecte planschade. Dit houdt in dat indien sprake is van schade in de vorm van waardevermindering van een onroerende zaak of in de vorm van inkomensderving, een gedeelte, gelijk aan 2% van de waarde van de onroerende zaak respectievelijk het inkomen, voor rekening van de aanvrager blijft.

In de praktijk is echter regelmatig de vraag aan de orde of het – gelet op specifieke omstandigheden van het geval – gerechtvaardigd is om een hoger percentage dan 2% van de waarde van de onroerende zaak voor rekening van de aanvrager te laten. Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:1653) blijkt dat dit gerechtvaardigd is, indien sprake is van een normale maatschappelijke ontwikkeling die in de lijn der verwachting ligt. Bijvoorbeeld de inbreiding van woningen in een bestaande woonkern worden in beginsel aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling. Om te beoordelen of de maatschappelijke ontwikkeling in de lijn der verwachting lag, hecht de Afdeling onder andere waarde aan het voorgaande bestemmingsplan.

De ABRvS[1] heeft echter geoordeeld dat een percentage van 5% niet zondermeer gehanteerd kan worden bij directe planschade, waar in voorliggende analyse sprake van is. Dit temeer doordat in de wet geen forfaitaire drempel is opgenomen voor directe planschade, in tegenstelling tot de forfaitaire drempel van 2% bij indirecte planschade.

In voorliggende analyse is sprake van directe planschade. Voor directe planschade, in tegenstelling tot indirecte planschade, is in de wet geen forfaitaire drempel opgenomen. In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller van Keller Grondzaken B.V. is daarom bepaald dat het maatschappelijk risico, uitgaande van een worst case scenario, op 0% wordt gesteld.

Voorzienbaarheid en schadebeperkende maatregelen

In artikel 6.3 van de wet wordt aangegeven dat bij de beoordeling van een aanvraag om een tegemoetkoming om schade eventuele voorzienbaarheid en de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken moet worden meegenomen bij de

1

[1] ABRvS 17 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1293.

bepaling van planschade. Het onderdeel voorzienbaarheid wordt in een separaat memo beschouwd.

2.2 Beoordelingscriteria

Artikel 6.1 Wro stelt geen criteria voor het instellen van een verzoek tot schadevergoeding. In beginsel zullen alle verzoeken ontvankelijk worden verklaard, indien een causaal verband met de te ontwikkelen locatie aanwezig is.

Uit de jurisprudentie blijkt dat onder meer de volgende factoren kunnen zorgen voor een planologische verslechtering en schadeaanspraak:

1. verminderde dag- en zonlichttoetreding;
2. uitzichtbeperking;
3. privacy;
4. (milieu)hinder;
5. wijziging verkeerssituatie en parkeren;
6. belemmering bedrijfsvoering;
7. wijziging situeringswaarde.

In de beoordeling zijn de bebouwde objecten betrokken die gelegen zijn binnen deelgebied 6.

2.3 Planologische vergelijking

Toepassing van artikel 6.1 Wro vereist een vergelijking van de planologische regimes vóór en ná de gestelde schadeveroorzakende bestemmingswijziging. Het bouwplan tot ontwikkelen van het projectgebied moet daartoe worden vergeleken met het vigerende planologische regime. Daarbij is voor het vigerende planologische regime niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen op grond van het planologisch regime maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

Onder de planschaderegeling ex artikel 6.1 e.v. Wro vormen de bepalingen van een planwijziging of een planuitwerking, binnenplanse afwijkingsmogelijkheden of een nadere eis, een zelfstandige grondslag voor planschade. Zolang niet verwezenlijkt, blijven onder de Wro binnenplanse flexibiliteitsbepalingen in de planvergelijking buiten beschouwing.

Verder mogen volgens vaste jurisprudentie de gevolgen van feitelijk gerealiseerde situaties in de beoordeling geen rol in een planvergelijking spelen (hiermee wordt bijvoorbeeld gedoeld op de functie van afschermende beplanting zoals heggen, die vanwege het seizoensgebonden groenkarakter en tijdelijke en toevallige wensen van eigenaren niet van invloed mogen zijn in een analyse).

Voor de nieuwe bestemming is uitgegaan van de verstrekte gegevens van de gemeente Utrecht, waarbij is uitgegaan van het toekomstig gebruik zoals beschreven in paragraaf 2.5, 3.2 en 3.3.

2.4 Huidig planologische regime

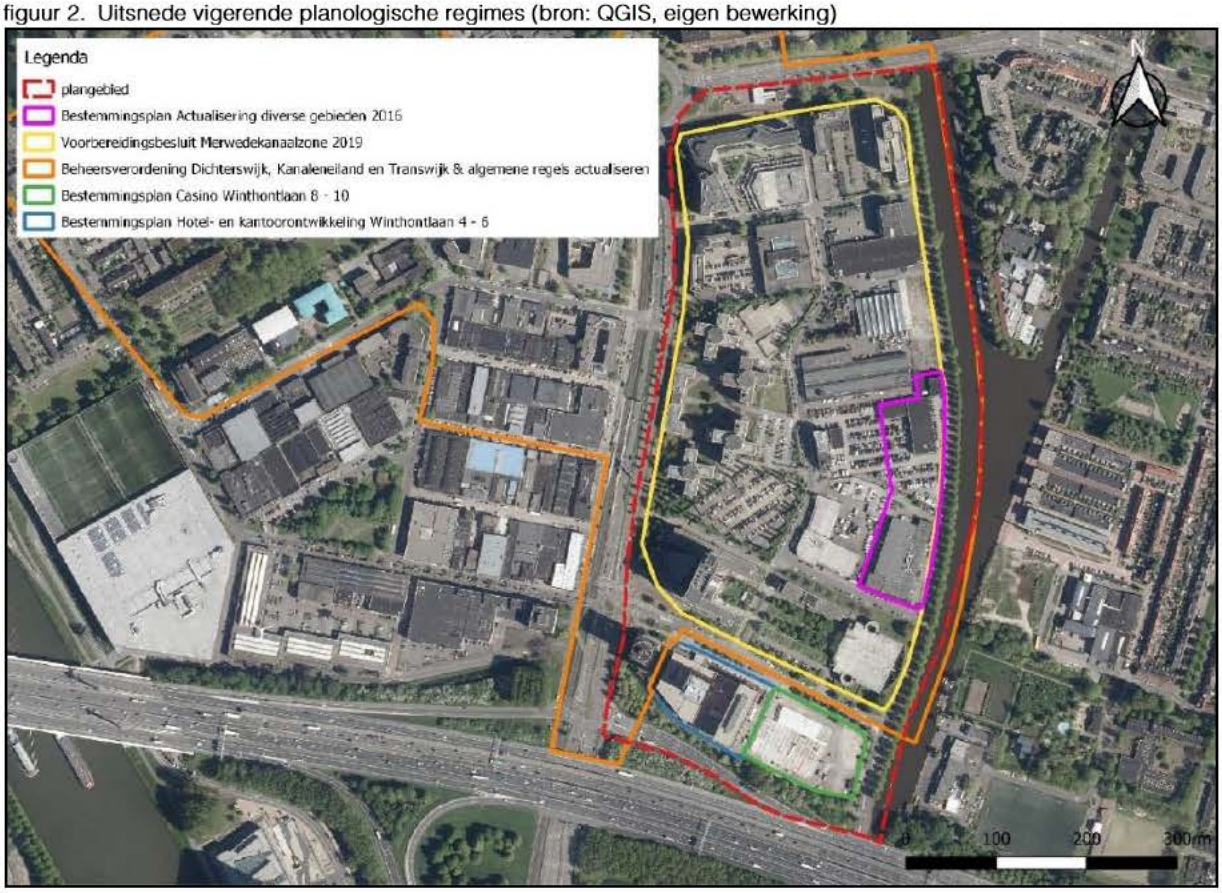
Er zijn diverse regelingen van kracht op de projectlocatie, te weten:

- Het bestemmingsplan “Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone” van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 13 februari 2014.

- Het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 1 december 2016.
- De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- Het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juni 2018.
- Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 15 oktober 2020.

Op onderstaande afbeelding zijn de vigerende planologische regimes weergegeven.

figuur 2. Uitsnede vigerende planologische regimes (bron: QGIS, eigen bewerking)



Bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is deels gelegen binnen het bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone". Op basis van dit regime heeft het plangebied de bestemming 'Gemengd', waarbinnen een bouwvlak geldt en diverse maatvoeringsvlakken. Aan de randen geldt een bouwhoogte van 1,5 meter. Vervolgens geldt een bouwhoogte van 14,5 meter en zijn twee hoogteaccenten van respectievelijk 80 en 34 meter hoog toegestaan. Daarnaast heeft een deel van de locatie de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

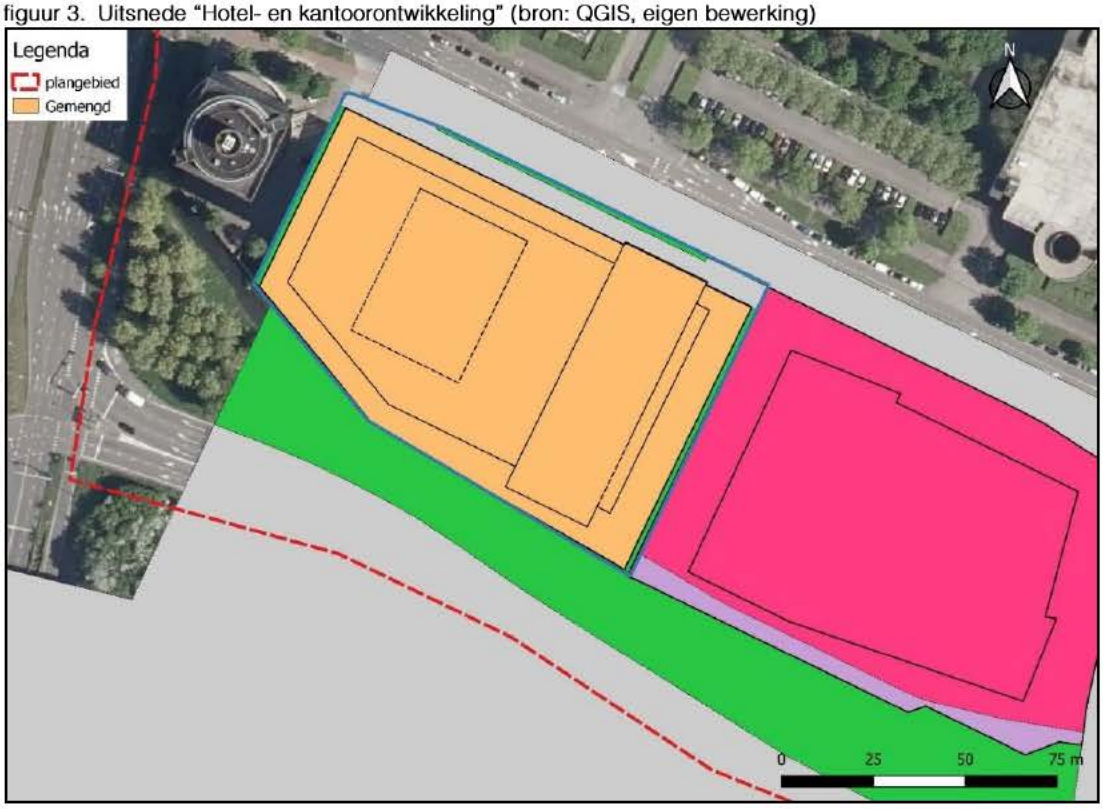
Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn de volgende functies toegestaan:

a. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven in bijlage 2 Lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan bepaalde in artikel 3.4.1,

b. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan het daaromtrent bepaalde in artikel 3.4.2:
    1. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
    2. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 2; zelfstandige kantoren;
    3. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 4;
c. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

De hierboven genoemde artikelen 3.4.1 en 3.4.2 betreffen de specifieke gebruiksregels. Deze gebruiksregels bevatten restricties voor het toegestane bruto vloeroppervlakte van de functies.

figuur 3. Uitsnede "Hotel- en kantoorontwikkeling" (bron: QGIS, eigen bewerking)



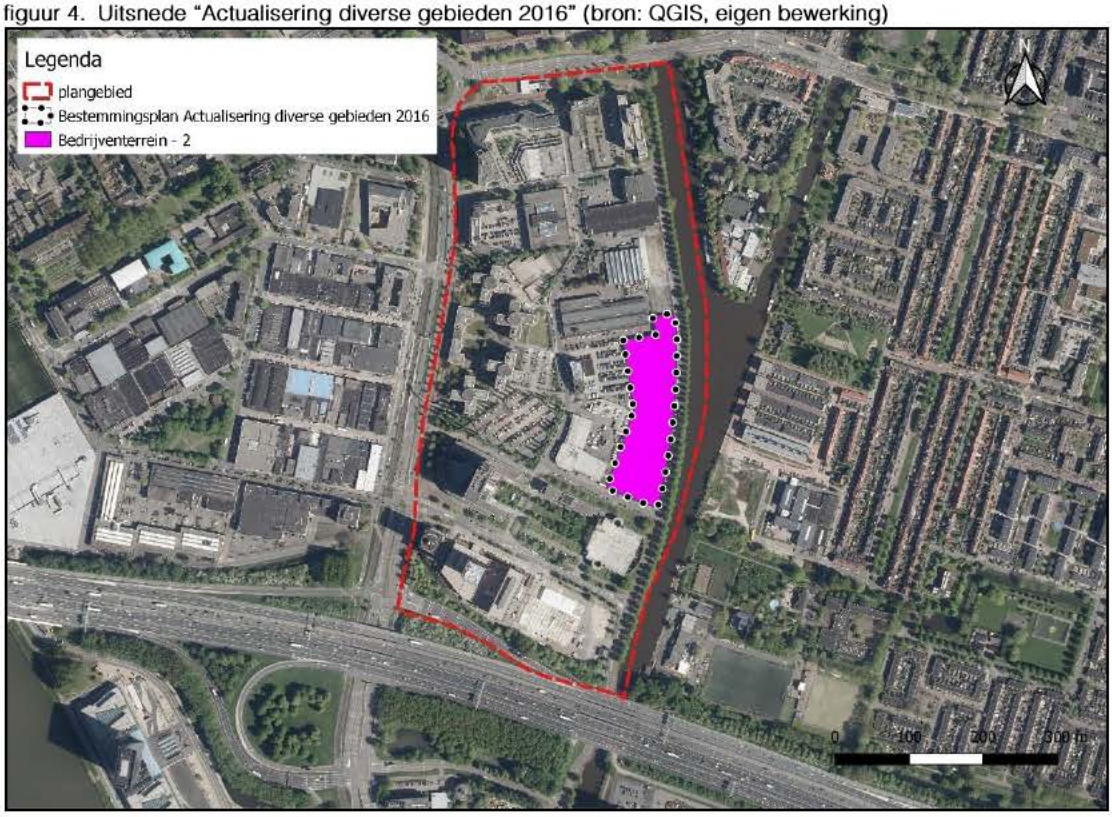
Tot slot kent het plangebied op basis van dit bestemmingsplan de bestemmingen 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Groen'.

Bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016"

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'. Voor de bebouwing gelegen binnen het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" geldt een maximale bouwhoogte van 18 meter. De vigerende bestemming is 'Bedrijventerrein – 2'. De voor 'Bedrijventerrein – 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, tot en met categorie 3.1, zoals genoemd in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
b. aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
c. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

figuur 4. Uitsnede "Actualisering diverse gebieden 2016" (bron: QGIS, eigen bewerking)



De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk"

De locatie is gelegen in besluitvlak 1 en diverse besluitsubvlakken, te weten:

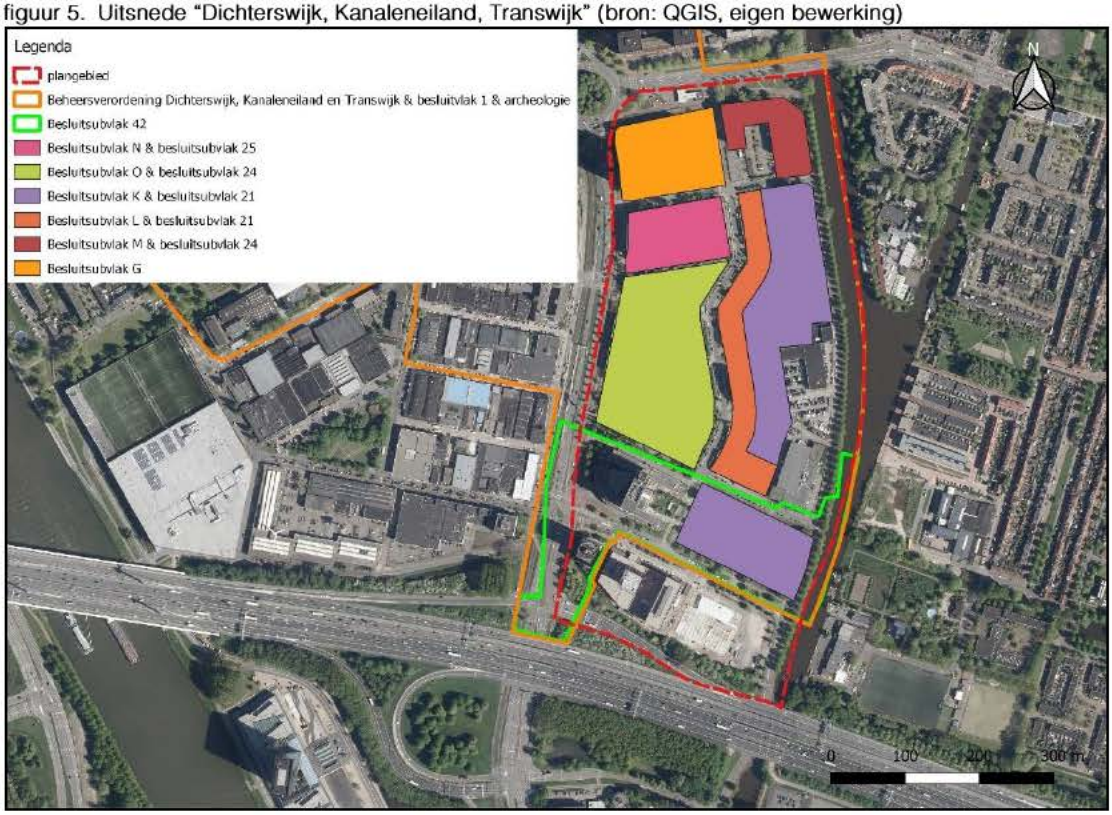
- besluitsubvlak G, K, L, M, N en O;
- besluitsubvlak 21, 24, 25 en 42; en
- besluitsubvlak 'Archeologie'.

In onderstaande tabel zijn de bepalingen behorende bij de besluit(sub)vlakken weergegeven.

Besluit(sub)vlak	Bepalingen
Besluitvlak 1	Betreft het verordeningsgebied (artikel 1.45). Op grond van artikel 3.1 worden de in het verordeningsgebied gelegen gronden en bestaande bouwwerken gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. De bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen.
Besluitsubvlak G	Ter plaatse van besluitsubvlak 'G' mogen de volgende functies worden uitgeoefend: 1. maatschappelijke voorzieningen waarbij maximaal 1 bedrijfswoning van maximaal 400 m3 per instelling is toegestaan; 2. kantoren; 3. sportvoorzieningen.
Besluitsubvlak K	Ter plaatse van besluitsubvlak 'K' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak L	Ter plaatse van besluitsubvlak 'L' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak M	Ter plaatse van besluitsubvlak 'M' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 4.000 m^2.

Besluitsubvlak N	Ter plaatse van besluitsubvlak 'N' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 20.500 m^2.
Besluitsubvlak O	Ter plaatse van besluitsubvlak 'O' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 40.000 m^2.
Besluitsubvlak 21	Ter plaatse van besluitsubvlak '21' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 18 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 24	Ter plaatse van besluitsubvlak '24' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 25	Ter plaatse van besluitsubvlak '25' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 80%.
Besluitsubvlak 42	Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.
Besluitsubvlak 'Archeologie'	Artikel 4.1 bepaalt dat onder de met de verordening strijdig gebruik in ieder geval het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg ter plaatse van het besluitsubvlak 'Archeologie' wordt begrepen.

figuur 5. Uitsnede "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Beheersverordening "Algemene regels actualiseren"

De beheersverordening "Algemene regels actualiseren", actualiseert de algemene regels die zijn opgenomen in de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk". De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" heeft (naast een verwijzing naar de meest recente parkeernota) met name betrekking op woningvorming en omzetting van bestaande woningen.

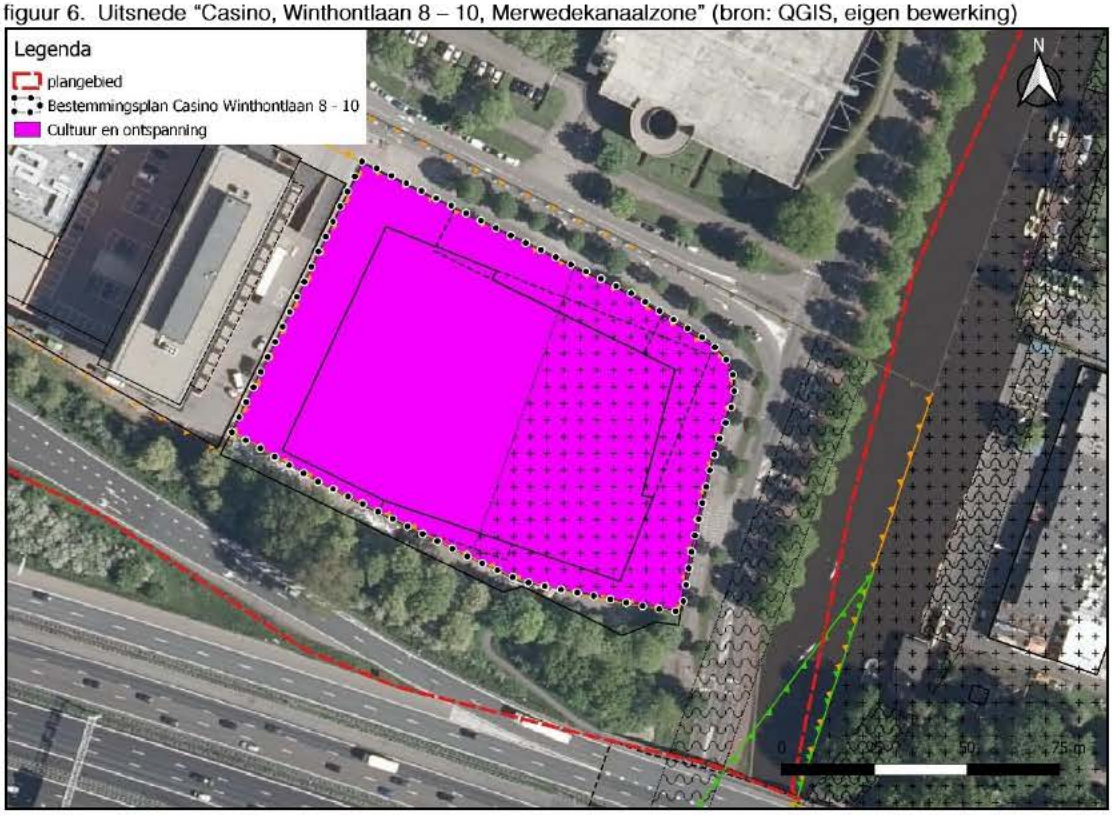
Bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone'. Het plangebied is gelegen in de enkelbestemming 'Cultuur en ontspanning'. Er is een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot een hoogte van maximaal 30 meter. Daarnaast kent de locatie de functieaanduiding 'parkeergarage', de functieaanduiding 'horeca' en is de locatie gelegen binnen de gebiedsaanduiding

'geluidzone – industrie'. Een deel van de locatie heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Een strook aan de noordzijde kent de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. een casino, inclusief additionele horeca;
b. horeca in de categorieën D1 en D2, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag;
c. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
d. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
e. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, terrassen, tuinen en erven.

figuur 6. Uitsnede "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020"
Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" bepaalt dat het gebruik van de gronden behorende bij het voorbereidingsbesluit in beginsel niet mag worden gewijzigd.

2.5 Toekomstig gebruik

Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodat de gewenste ontwikkelrichting zo min mogelijk wordt belemmerd.

Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

Naast het vastleggen van de maximaal toegestane milieucategorie in het plangebied, voorziet het bestemmingsplan in een specifieke parkeerregeling. Deze parkeerregeling wordt in de vorm van specifieke gebruiksregel opgenomen in het bestemmingsplan. De specifieke gebruiksregel geldt voor alle functies in het plangebied (waarvoor de regeling relevant is).

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat *'de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen'*.

3 Analyse van de schadefactoren

3.1 Opname- en peildatum

De in hoofdstuk 1 omschreven situatie van het projectgebied is op 15 november 2018 door mevrouw L.Q. van der Geest LLB en de heer drs. I.M. Dias van ons bureau opgenomen. De objecten zijn waargenomen vanaf de openbare weg. Er heeft geen gesprek plaatsgevonden met de eigenaren of gebruikers en de objecten zijn niet van binnen waargenomen. Voor onderhavige actualisatie van de planschaderisicoanalyse heeft geen nieuw locatiebezoek plaatsgevonden. Bij de gemeente Utrecht is geverifieerd in hoeverre het beeld van november 2018 afwijkt van de huidige situatie (november 2020).

In de huidige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt de peildatum voor het ontstaan van de eventueel vergoedbare schade gesteld op de datum waarop het schadeveroorzakend besluit rechtskracht verkrijgt. Van een zodanig besluit is thans nog geen sprake, aangezien voorliggende risicoanalyse is uitgevoerd vooraf-gaand aan de wijziging van het planologisch regime. Er is derhalve enkel sprake van een opnamedatum en geen peildatum.

3.2 Functiewijziging

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden 2016” de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Daarnaast heeft als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6.

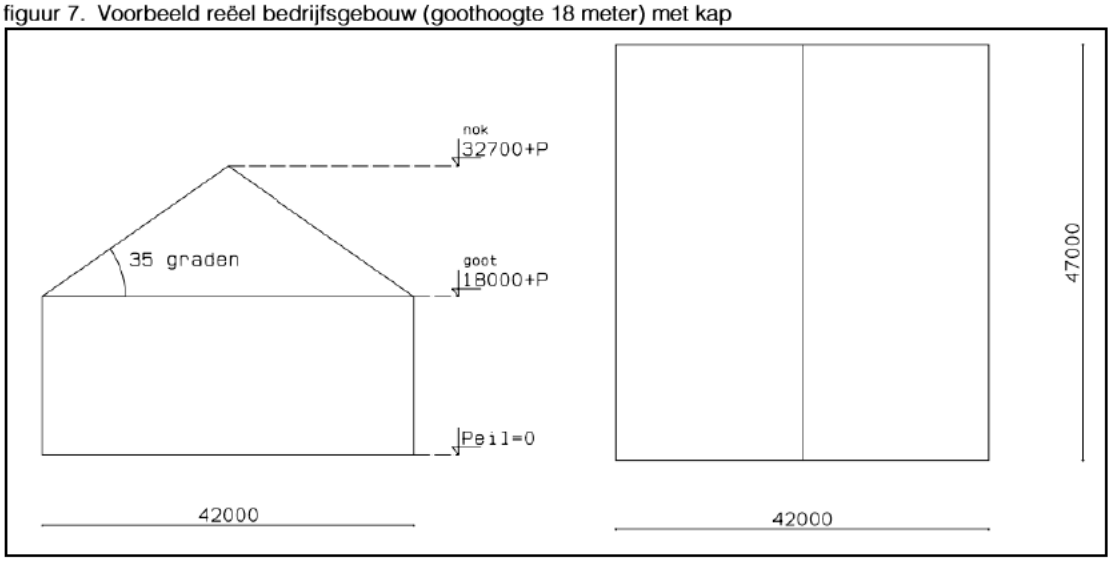
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden

Momenteel is voor de verschillende bouwvlakken enkel een maximale goothoogte opgenomen en geen maximale bouwhoogte. In de toekomstige situatie wijzigt dit in die zin dat de maximale goothoogte, de maximale bouwhoogte wordt.

Aangezien in de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” voor de

geldende subvlakken geen maximale bouwhoogte (maar enkel een maximale goothoogte) is opgenomen, is onderzocht wat de bouwhoogte van een reële kap zou zijn welke met enige zekerheid aangrenzende waarschijnlijkheid gerealiseerd zou kunnen worden ter plaatse van het plangebied. Om dit te onderzoeken, zijn de huidige bedrijfsgebouwen in het plangebied geanalyseerd. Een bedrijfsgebouw met een breedte van 42 meter, een lengte van 47 meter en een hellingshoek van 35 graden achten wij reëel. Een vergelijkbaar bedrijfsgebouw kent bij een goothoogte van 18 meter een bouwhoogte van circa 33 meter.

figuur 7. Voorbeeld reëel bedrijfsgebouw (goothoogte 18 meter) met kap



In casu wordt een uitzondering gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude planologisch regime maximaal moeten worden ingevuld (zie paragraaf 2.3 van voorliggende analyse). Het is zeer onwaarschijnlijk dat ter plaatse van het plangebied, een bedrijfsgebouw met een bouwhoogte groter dan 33 meter gerealiseerd zou worden.[2] Een vergelijkbare situatie was aan de orde in de uitspraak van 8 september 2010[3], waar de ABRvS oordeelde dat niet ten onrechte een uitzondering is gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude regime maximaal dienen te worden ingevuld.

Ter plaatse van besluitsubvlak 24 en 25 bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter. Uitgaande van een kap met een hellingshoek van 35 graden en dezelfde eigenschappen van het bouwwerk als hierboven beschreven, zou in theorie een gebouw met bouwhoogte van 42,7 meter gerealiseerd kunnen worden. De wijziging in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322,	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter

1

[2] Wij zijn tot dit oordeel gekomen na afstemming met architecten uit het werkveld.
[3] ABRvS 8 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN6155.

400 t/m 486 en 500 t/m 546			
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goot-hoogte 18 meter	Kantoor en parkeer-garage aanwezig	Maximale bouw-hoogte 18 meter

4 Beoordeling objecten

Voor de beoordeling van de objecten is het van belang dat de bestaande bedrijvigheid inzichtelijk wordt gemaakt. De bestaande bedrijvigheid in het plangebied is aangeleverd door gemeente Utrecht in het bestand 'Kopie van MWkZ6_20aug'. In bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse is een tabel opgenomen waarin de bestaande bedrijven worden weergegeven met bijbehorende SBI-Code en de planologisch toegestane milieucategorie.

Daarnaast zijn conform opgaaf van gemeente Utrecht in het plangebied (tijdelijke) woningen aan de Europalaan 200 en het Vliegend Hertlaan 1 aanwezig.

De objecten in het plangebied worden in deze paragraaf getoetst aan de criteria zoals genoemd in paragraaf 2.2.

4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven gevestigd. Uit vaste jurisprudentie blijkt dat voor bedrijvigheid geldt dat de waarde van bedrijfsmatige objecten doorgaans niet in van belang zijnde mate door factoren als uitzicht, schaduw en privacy nadelig wordt beïnvloed.

Voor de woningen geldt dat het uitgangspunt is dat de wijziging in bouwhoogte geen negatieve mutatie tot gevolg hebben ten aanzien van de verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy omdat de bouwhoogte naar beneden wordt bijgesteld.

4.2 (Milieu)hinder

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Hierdoor wordt hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Het nieuwe planologisch regime behelst een conserverend bestemmingsplan, waarin onder andere de milieucategorie wordt bijgesteld tot maximaal milieucategorie 2. Er vinden geen wijzigingen in de bebouwingsmogelijkheden van de bestaande bedrijven binnen het plangebied plaats.

De bestaande woningen in het plangebied kunnen reeds (milieu)hinder ondervinden van de bestaande bedrijven in het plangebied. Binnen het plangebied zijn op basis van het huidig planologisch regime, bedrijfsactiviteiten tot en met ten hoogste categorie 3.2 mogelijk. Door de beoogde afwaardering van de milieucategorie naar milieucategorie 2 dan wel het toepassen van een uitsterfconstructie waarna vervolgens milieucategorie 2 van kracht is, is planologisch gezien derhalve sprake van een verbetering in de milieusituatie voor de woningen binnen het plangebied. Van een planologisch negatieve mutatie is geen sprake.

4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren

Als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone heeft de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6. Dergelijke verhuur doet immers afbreuk aan

de werking van het beoogde mobiliteitsconcept in combinatie met de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone voor deelgebied 5, waar wordt ingezet op het reduceren van het autogebruik.

De specifieke gebruiksregel is opgenomen in artikel 3 (Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen), artikel 4 (Bedrijventerrein), artikel 5 (Cultuur en ontspanning), artikel 6 (Gemengd), artikel 8 (Kantoor), artikel 11 (Wonen) en artikel 12 (Wonen (voorlopig)). Dit gaat om alle functies waarbij kan worden verwacht dat hier wordt geparkeerd.

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat '*de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen'*.

Relatie tot projectgebied
In het plangebied zijn parkeerplaatsen bij de bestaande bedrijven, kantoren en woningen in het plangebied aanwezig.

Voor de beoordeling of sprake is van planschade, dient uitgegaan te worden van de maximaal planologische mogelijkheden. De maximaal planologische invulling wordt bepaald door de functie van het object. Dit betreffen de bedrijfs-, woon- en kantoorfuncties zoals genoemd in bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse. Wanneer het object naar de functie maximaal wordt ingevuld, dan zou dat betekenen dat de volledige bedrijfsruimten of kantoorruimten in gebruik zijn. De parkeerplaatsen zijn dan ook volledig in gebruik ten behoeve van de hoofdfunctie. In deze theoretisch-planologische situatie zou dan ook geen sprake kunnen zijn van de verhuur van parkeerplaatsen, nu deze parkeerplaatsen noodzakelijk zijn ten behoeve van de hoofdfunctie van het object. De parkeerregeling zoals voorzien in het op te stellen conserverende bestemmingsplan, welke de verhuur van parkeerplaatsen beperkt tot de verhuur binnen deelgebied 6, heeft dan ook geen negatieve mutatie tot gevolg.

In het plangebied zijn parkeergarages aanwezig behorende bij de kantoor- en bedrijfsbestemmingen. Het betreffen dus geen openbare parkeergarages, die als zodanig worden geexploiteerd. Voor deze parkeergarages is ons inziens geen sprake van een negatieve mutatie, nu de maximale invulling wordt bepaald door de hoofdfunctie van de gronden, namelijk de bedrijvigheid of kantoorfunctie.

Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat conform de Nota Stallen en Parkeren en het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto, de prijs voor het inrichten van parkeerplaatsen op eigen terrein in beginsel is inbegrepen bij de grondprijs voor de betreffende functie. Dit wil zeggen dat bij het vaststellen van de grondprijs (op basis van een residuele waardemethode) rekening wordt gehouden met kosten en opbrengsten voor aan te brengen parkeervoorzieningen, in relatie tot de van toepassing zijnde parkeernorm en de mogelijkheden op de kavel. Van een waardevermindering van het object of de gronden als gevolg van de nieuwe parkeerregeling, zal derhalve geen sprake zijn nu dit niet bepaald wordt door de parkeerplaatsen maar juist door de bedrijfs- of kantoorfunctie.

4.4 Belemmering bedrijfsvoering

Voor deelgebied 6 wordt een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat

daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

De functiewijziging behelst voor het plangebied dat valt onder de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Voor de volgende bedrijven is als gevolg van deze functiewijziging sprake van een negatieve mutatie:

Tabel 1: bedrijvigheid in deelgebied 6

Adres	Aanwezige functies	Categorie planologisch toegestaan	Afwaardering/ uitsterfconstructie
Beneluxlaan 1001, 3526 KK Utrecht	Tankstation	Overeenkomstig bestaand gebruik (besluitvlak 1)	Afwaardering naar milieucategorie 2, bestemming 'Bedrijf verkooppunt motorbrandstoffen'.
Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300	Garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1 en gedeeltelijk 3.2	Bestemming Bedrijventerrein met 'aanduidingen' (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Winthontlaan 171 t/m 189	Kantoren + parkeergarage	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Kantoren
Zeehaenkade 30 t/m 32, 3526 LC Utrecht	Leger des Heils, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein - 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280 3526 LC Utrecht	Autoverhuurbedrijf, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 60, 3526 LC Utrecht	3.2, verfwinkel	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 62 t/m 70	Braakliggend	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)

Door het terugbrengen van de milieucategorie ontstaat de mogelijkheid dat bedrijven worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Feitelijk gezien worden de meeste bedrijven (zie tabel 1, hoofdstuk 4) niet belemmerd in hun bedrijfsvoering, de meeste bedrijven zijn immers al aan te merken als een milieucategorie 2 bedrijf. De belemmering van de bedrijfsvoering uit zich in het beperken van (eventuele) uitbreidingsmogelijkheid en een mogelijk waardedaling van de gronden, omdat enkel milieucategorie 2 bedrijven zich hier in de toekomst kunnen vestigen. Dit betekent dat voor de eigenaren van de gronden een planologisch negatieve mutatie optreedt als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan.

De delen van het plangebied die vallen binnen de besluitsubvlakken G, M, N en O van de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” betreffen reeds functies die planologisch gezien tot milieucategorie 2 zijn toegestaan. Derhalve is voor deze bedrijven geen sprake van een negatieve mutatie. Dat geldt eveneens voor de bedrijven die vallen binnen de bestemmingsplannen “Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone” en “Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone".

4.5 Wijziging situeringswaarde

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven en kantoren gevestigd. De bebouwingsmogelijkheden wijzigen wel, namelijk dat de maximale goothoogte onder het nieuwe planologisch regime, de maximale bouwhoogte is. Concreet betekent dit het volgende. Onder het huidige planologische regime, is een goothoogte van 18 of 28 meter toegestaan. De bouwhoogte is niet bepaald. Zoals in paragraaf 3.3 is toegelicht, kan bij deze goothoogten worden uitgegaan van een bouwhoogte van 33 (in geval van een goothoogte van 18 meter) of 42,7 meter (in geval van een goothoogte van 28 meter). Dit zorgt voor de objecten voor een beperking in de bebouwingsmogelijkheden, wat een negatieve mutatie tot gevolg heeft. De beperking in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

5 Conclusie risicoanalyse planschade

Als gevolg van de wijziging in bebouwingsmogelijkheden treedt voor de volgende adressen een planologisch negatieve mutatie op.

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

Als gevolg van de wijziging van het planologisch regime treedt daarnaast voor een aantal eigenaren van de gronden in deelgebied 6 ten aanzien van het criterium 'belemmering bedrijfsvoering' een planologisch negatieve mutatie op. Dit betreffen de eigenaren van de volgende gronden:

- Beneluxlaan 1001. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2. BP Tankstation heeft de bestemming 'Bedrijf-verkooppunt motorbrandstoffen'.
- Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie 3.1 en gedeeltelijk 3.2 naar milieucategorie 2.
- Winthontlaan 171 t/m 189. Als gevolg van de wijziging van bedrijven van categorie 1 tot en met 3.1 naar de bestemming 'Kantoren'.
- Zeehaenkade 30 t/m 32. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 60. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 62 t/m 70. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.

In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller zal beoordeeld worden of de objecten als gevolg van de planologisch negatieve mutatie in aanmerking komen voor vergoedbare planschade. Daarnaast wordt voor de bedrijven in het plangebied in een separaat memo beoordeeld in hoeverre de eventuele planschade voorzienbaar was.

Voor de overige bedrijven en woningen in het gebied is geen sprake van een planologisch negatieve mutatie.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 (internet)Afhaalpunt

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.7 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.8 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.9 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.10 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.11 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.12 Ambachtelijke bierbrouwerij

Een bierbrouwerij waar gemiddeld vier keer per maand maximaal 25 hectoliter bier wordt gebrouwen met een maximale jaarproductie van 120.000 liter.

1.13 Bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.14 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.15 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.16 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.17 Bedrijfs-/kantoorvloeroppervlak

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

1.18 Bedrijfswoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar gelet op de bedrijfsvoering noodzakelijk is.

1.19 Begane grondlaag

De bouwlaag van een gebouw, welke rechtstreeks ontsloten wordt vanaf het straatniveau.

1.20 Belhuis

Een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.21 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond

van de Woningwet.

1.22 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.23 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.25 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.26 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.27 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.28 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.30 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bouwwerken zijn toegelaten.

1.31 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.32 Casino

Een voor het publiek opengestelde of bedrijfsmatig gedreven inrichting met de daarbij behorende activiteiten, voorzieningen en horeca, waar door middel van speelautomaten en gemeenschappelijk beoefende kansspelen aan de deelnemers de gelegenheid wordt gegeven om mede te dingen naar prijzen of premies, indien de aanwijzing der winnaars geschiedt door enige kansbepaling, waarop de deelnemers in het algemeen geen overwegende invloed kunnen uitoefenen.

1.33 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.34 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.35 Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone

het gehele gebied gelegen tussen:

- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

1.36 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.37 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.38 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.39 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.40 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.41 Hotel

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.42 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.43 Kampeerterrein

Een terrein met daarbij behorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.44 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.45 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;
c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.46 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.47 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.48 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.49 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.50 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.51 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.52 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.53 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.54 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.55 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.56 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.57 Recreatiewoning

Een permanent gebouw, geen caravan of andere constructie op wielen zijnde, dat bedoeld is om uitsluitend of hoofdzakelijk te worden gebruikt als recreatieverblijf, door personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

1.58 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.59 Speelautomatenhal

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.60 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is.

1.61 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voor zover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.62 Vergader- en congresfaciliteiten

Voorzieningen ten behoeve van het bedrijfsmatig organiseren van vergaderingen en congressen.

1.63 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.64 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.65 Webwinkel

Een bedrijfsruimte bestemd voor de distributie van goederen die door particulieren via een website zijn besteld en betaald en die ter plaatse ter verzending worden aangeboden. Er is bij deze bedrijfsruimte geen sprake van een afhaalpunt voor particulieren en van een showroom.

1.66 Wgh-inrichtingen

Bedrijven die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zoals bedoeld in Bijlage 1, onderdeel D, van het Besluit omgevingsrecht.

1.67 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.68 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.69 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.70 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 Brutovloeroppervlak (BVO)

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

2.2 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat voor de luifel c.q. overkapping van het tankstation de hoogte geldt zoals op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

3.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 4 Bedrijventerrein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:

I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 46217, 4631, 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan;

IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)' mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

4.4.2 Strijdig gebruik

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

1. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
2. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
3. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
4. inrichtingen of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, zijn niet toegestaan;
5. opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter is op onbebouwde

gronden niet toegestaan;
6. zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan;

4.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 4.1 onder 1 door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn vermeld of één of twee categorieën hoger dan in artikel 4.1 onder 1 vermeld, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 4.1 onder 1 vermeld.

4.6 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een casino, inclusief additionele horeca;
2. horeca in de categorieën D1 en D2 van de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
3. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
4. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' dient de gevel van het gebouw in de gevellijn te worden gebouwd.
3. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
4. In afwijking van de regel onder 1 en 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' dat vanaf een hoogte van 5 meter een overkraging is toegestaan , waarbij de bouwhoogte niet meer dan 30 meter mag bedragen.
5. In afwijking van de regel onder 1, 2 en 3 mogen ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1' luifels worden gebouwd, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 8 meter mag bedragen.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;

3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Casino en horeca

1. De brutovloeroppervlak van de functie bedoeld in regel 5.1 onder 1 (casino) mag niet meer bedragen dan 10.700 m^2.
2. De functie als bedoeld in regel 5.1 onder 2 (horeca) is uitsluitend toegelaten op de begane grondlaag en de brutovloeroppervlakte mag niet meer bedragen dan 600 m^2.

5.4.2 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

5.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In afwijking van het bepaalde in artikel 15.3 geldt voor een casino een parkeernorm van:

1. 5,2 autoparkeerplaatsen per 100 m² bvo;
2. 0,42 fietsenstalling per 100 m² bvo.

Artikel 6 Gemengd

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.1,
2. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.2:
   a. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   b. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 2;
   c. zelfstandige kantoren uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 3;
   d. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 4;
3. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

6.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1', mag de footprint van de hoteltoren op het dak van de plint maximaal 65% van het aanduidingsvlak bedragen.
3. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden, met dien verstande dat de hoogte van halfverdiepte parkeervoorzieningen aan zijde van de Winthontlaan niet wordt berekend vanaf het peil zoals bedoeld in artikel 1.54 maar vanaf het maaiveld op 2,40 meter afstand van de gevel van de parkeervoorziening waarbij de hoogte ten opzichte daarvan maximaal 1,50 bedraagt.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Ten aanzien van de in de doeleindenomschrijving zoals in lid 6.1 onder 1 en 2 genoemde functies gelden de volgende regels:

6.3.1 Hotel

Het brutovloeroppervlak van deze functie(s), inclusief de daar bij behorende horeca, congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten maar exclusief de oppervlakte van parkeervoorzieningen, mag maximaal 20.000 m² (brutovloeroppervlak, BVO) en 180 hotelkamers bedragen, waarbij voor de individuele invulling van deze functies de hieronder staande regels gelden:

Toegestane additionele functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
Horeca	975 m²
Congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten	2600 m²

6.3.2 Aanvullende functies

Als aanvullende functies mogen de functies zoals genoemd in artikel 6.1 lid b sub 1 tot en met 4 worden gerealiseerd met dien verstande dat het gezamenlijk vloeroppervlak van de aanvullende functies maximaal 10.750 m² bruto vloeroppervlak (waarbij de oppervlakte van parkeervoorzieningen buiten beschouwing blijft) mag bedragen, waarbij voor de individuele invulling van de verschillende functies de hieronder staande regels gelden:

1. Bedrijven

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
bedrijven zoals genoemd in bijlage 2 bij deze regels Lijst van Bedrijven functiemenging	5750
laboratorium	3000

2. Culturele voorzieningen en ontspanning

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
lasergamecentrum snookercentrum amusementscentrum kinderattractie (indoor speeltuin) muziekschool bowlingcentrum welness (sauna/ beautycentrum en zonnebankcentrum)	1500
creativiteitscentrum theater muziektheater ateliers	5750

met dien verstande dat geen bioscoop en of casino/speelhal mag worden gerealiseerd.

3. Kantoor

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
kantoor	5000

4. Maatschappelijk

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
fysiotherapie consultatiebureau behandelcentrum private onderwijsinstellingen huisartsenpraktijk* tandarts*	1.500 m^2, met dien verstande dat een functie met een * niet meer mag bedragen dan 1.000 m^2

6.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

6.4 Afwijken van de gebruiksregels

a. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van een goede inpassing en afstemming van de verschillende functies in het gebouw bij omgevingsvergunning afwijken de regels in artikel 6.3.1 en 6.3.2 door een overschrijding toe te staan van het aantal vierkante meters BVO hotel en/of het aantal hotelkamers c.q. het aantal toe te laten vierkante meters BVO aanvullende functies genoemd in 6.3.2 onder 1, 2 en 4, met dien verstande dat:
    1. deze afwijkingsmogelijkheid niet geldt voor de functie kantoor;
    2. het totale aantal van 30.750 m² BVO (exclusief parkeervoorzieningen) voor de gehele bestemming niet wordt overschreden;
    3. de functie hotel onder 6.3.1 met niet meer dan 20% mag toenemen;
    4. de functies horeca en congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten onder 6.3.1 niet mogen toenemen;
    5. het totaal aan aanvullende functies onder 6.3.2 niet meer mag bedragen dan 10.750 m^2 BVO;
    6. De afwijking uitsluitend kan worden toegepast indien en voor zover het totale programma op deze locatie niet meer dan 145 motorvoertuigbewegingen per spitsuur veroorzaakt of op andere wijze is aangetoond dat een goede verkeersdoorstroming is gewaarborgd.

6.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
2. fiets- en voetpaden;
3. nutsvoorzieningen;
4. speelvoorzieningen;
5. water, waterbeheer en waterberging;
6. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
7. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals kunstwerken, civieltechnische bouwwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder 1, niet meer bedragen dan 4 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

Artikel 8 Kantoor

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. kantoren;
2. ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
    a. maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
    b. kantoren;
    c. sportvoorzieningen;

3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen
1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)', mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
3. Het brutovloeroppervlak ter plaatse van de aanduiding: 'maximum vloeroppervlakte bruto (m2)' mag per bestemmingsvlak niet worden overschreden.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke maximaal 3 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 3 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

8.4 Specifieke gebruiksregels

8.4.1 Gebruik parkeerplaatsen
De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

8.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen;
5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen, zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken, civieltechnische bouwwerken en geluidwerende voorzieningen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen
1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
4. Voor bestaande bruggen geldt dat de bestaande maximale hoogte is toegelaten.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 9.2.1 onder 1 en artikel 9.2.1 onder 2 voor:

1. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
2. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

10.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 11 Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
2. waterhuishouding;
3. waterbeheer en waterberging;
4. kruisingen met wegverkeer;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals groenvoorzieningen, civieltechnische bouwwerken en kademuren.

11.2 Bouwregels

1. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.
2. Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd waarvan de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste 4 meter mag bedragen.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere hieraan gegeven bestemmingen.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen, in afwijking van de regels voor de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 12.2 voor:

1. het bouwen van gebouwen voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met

inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
2. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Artikel 13 Wonen

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, in de vorm van maximaal 251 studios/appartementen eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
2. water, waterberging;
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Hoofdgebouwen

1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.
3. De bouwhoogte van het hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

13.2.2 Bijbehorende bouwwerken

Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.

13.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

13.3 Specifieke gebruiksregels

13.3.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

13.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

13.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

13.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 13.3.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

13.5 voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

15.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

15.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.
3. In aanvulling op de regels in lid 1 mag bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken, uitsluitend door het toepassen van de minimale normen uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, parkeergelegenheid worden gerealiseerd.
4. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals bepaald aan de hand van de regel onder lid 3 mag worden aangelegd.

15.4 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

16.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

16.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

17.1 Geluidzone - industrie

Ter plaatse van de aanduiding: 'Geluidzone - industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

17.2 Vrijwaringszone - straalpad

17.2.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Vrijwaringszone - straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

17.2.2 Bouwregels

In afwijking van de regels bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP.

17.2.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 17.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid

of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
8. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 19 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 20 Overgangsrecht

20.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

20.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 21 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o..

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Verklaring gebruikte afkortingen

-	niet van toepassing/niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
i.e.	inwonereenheden
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
L	luchtverontreiniging
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V	vuurwerkbesluit van toepassing
Z	zonering op basis van Wet geluidhinder
G	goederenvervoer
P	personenvervoer
C	continu
D	divers

Indices verkeersaantrekkende werking

1.	potentieel geringe verkeersaantrekkende werking
2.	potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking
3.	potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
15	10, 11	-													
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN												
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:												
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		50	R	100	D	3.2	2	
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100	C		30		700		5.2	2	
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	C		50	R	300		4.2	2	
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50	C		30		50		3.1	1	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50			10		50		3.1	1	
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50			10		50		3.1	1	
151	108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50			10		50		3.1	2	
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:												
152	102	1	- drogen	700	100	200	C		30		700		5.2	2	
152	102	2	- conserveren	200	0	100	C		30		200		4.1	2	
152	102	3	- roken	300	0	50	C		0		300		4.2	1	
152	102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50	C		30		300	D	4.2	2	
152	102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50			30		100		3.2	1	
152	102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30			10		50		3.1	1	
1531	1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:												
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200	C		50	R	300		4.2	2	
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50			50	R	50		3.1	1	
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:												
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100	C		10		100		3.2	1	
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30		300		4.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10		300		4.2	2	
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1541	104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	R	200		4.1	3	
1541	104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1542	104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	R	200		4.1	3	
1542	104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:												
1543	1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	R	200		4.1	3	
1543	1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:												
1551	1051	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=20 t/u	200	30	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1551	1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	R	300		4.2	3	
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30			0		30		2	1	
1561	1061	0	Meelfabrieken:												
1561	1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	2	
1561	1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	R	200		4.1	2	
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50		200	D	4.1	2	
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:												
1562	1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	R	200		4.1	1	
1562	1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:												
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200	C		50		700	D	5.2	3	
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	C		30	R	700	D	5.2	3	
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200	C		30		300		4.2	2	
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	700	200	300	C	Z	50		700		5.2	3	
1571	1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30		200		4.1	3	
1571	1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30		200		4.1	2	
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:												
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30	C		10		30		2	1	
1581	1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100	C		30		100		3.2	2	
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30		100		3.2	2	
1583	1081	0	Suikerfabrieken:												
1583	1081	1	- v.c. < 2.500 t/j	500	100	300	C		100	R	500		5.1	2	
1583	1081	2	- v.c. >= 2.500 t/j	1000	200	700	C	Z	200	R	1000		5.3	3	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:												
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	500	50	100			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1584	10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50			30		100		3.2	2	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	R	300		4.2	2	
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50			30	R	100		3.2	2	
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1585	1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10		50		3.1	2	
1586	1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:												
1586	1083	1	- koffiebranderijen	500	30	200	C		10		500	D	5.1	2	
1586	1083	2	- theepakkerijen	100	10	30			10		100		3.2	2	
1587	108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10		200		4.1	2	
1589	1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30		200	D	4.1	2	
1589.1	1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	R	200		4.1	2	
1589.2	1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:												
1589.2	1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10		100		3.2	2	
1589.2	1089	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	R	300		4.2	2	
1589.2	1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30		200		4.1	2	
1591	110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30		300		4.2	2	
1592	110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:												
1592	110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	R	200		4.1	1	
1592	110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	R	300		4.2	2	
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2	1	
1596	1105		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	R	300		4.2	2	
1597	1106		Mouterijen	300	50	100	C		30		300		4.2	2	
1598	1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			50	R	100		3.2	3	
16	12	-													
16	12	-	VERWERKING VAN TABAK												
160	120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30		200		4.1	2	
17	13	-													
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL												
171	131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30		100		3.2	2	
172	132	0	Weven van textiel:												
172	132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0		100		3.2	2	
172	132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50		300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
173	133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10		50		3.1	2	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10		50		3.1	1	
1751	1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10		200		4.1	2	
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10		50		3.1	1	
18	14	-													
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT												
181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0		50		3.1	1	
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2	2	
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10		50		3.1	1	
19	19	-													
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)												
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100			10		300		4.2	2	
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10		50	D	3.1	2	
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50			10		50		3.1	2	
20		-													
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.												
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100			50	R	100		3.2	2	
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:												
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50			10		200		4.1	2	
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10		50		3.1	2	
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10		100		3.2	3	
203, 204, 205	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100			0		100		3.2	2	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50			0		50		3.1	1	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30			0		30		2	1	
21	17	-													
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN												
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	R	200		4.1	3	
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:												
2112	1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50	C		30	R	50		3.1	1	
2112	1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	R	200		4.1	2	
2112	1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	3	
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:												
2121.2	17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2121.2	17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	R	200		4.1	2	
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10		100		3.2	3	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2	1	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2	2	
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2	2	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2	2	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	
23	19	-													
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN												
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000	C	Z	100	R	1000		5.3	2	
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500	C	Z	1500	R	1500		6	3	
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	R	100		3.2	2	
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100			50	R	300		4.2	2	
2320.2	19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200			50	R	300	D	4.2	2	
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100			1500		1500	D	6	1	
24	20	-													
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN												
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:												
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	10	0	700	C	Z	100	R	700		5.2	3	
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	C		100	R	500		5.1	3	
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500	C		300	R	500		5.1	3	
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C		200	R	200	D	4.1	3	
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C		300	R	300	D	4.2	2	
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500	C		700	R	700	D	5.2	3	
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C		300	R	300	D	4.2	2	
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500	C		700	R	1000	D	5.3	2	
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C		100	R	200		4.1	2	
2414.1	20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C		100	R	300		4.2	2	
2414.2	20149	2	- p.c. >= 50.000 t/j	500	0	300	C	Z	200	R	500		5.1	3	
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	C		500	R	500		5.1	3	
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	C		500	R	700		5.2	3	
242	202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:												
242	202	1	- fabricage	300	50	100	C		1000	R	1000		5.3	3	
242	202	2	- formulering en afvullen	100	10	30	C		500	R	500	D	5.1	2	
243	203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C		300	R	300	D	4.2	3	
2441	2110	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:												
2441	2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C		300	R	300		4.2	1	
2441	2110	2	- p.c. >= 1.000 t/j	300	10	300	C		500	R	500		5.1	2	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:												
2442	2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	R	50		3.1	2	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10		30		2	2	
2451	2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C		100	R	300		4.2	3	
2452	2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C		50	R	300		4.2	2	
2461	2051		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50			1000	V	1000		5.3	1	
2462	2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:												
2462	2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50		100		3.2	3	
2462	2052	2	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100			50		500		5.1	3	
2464	205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	R	100		3.2	3	
2466	205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	R	50		3.1	3	
2466	205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C		200	R	200	D	4.1	2	
247	2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C		200	R	300		4.2	3	
25	22	-													
25	22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF												
2511	221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C		100	R	300		4.2	2	
2512	221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:												
2512	221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30		50		3.1	1	
2512	221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	R	200		4.1	2	
2513	2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	R	100	D	3.2	1	
252	222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:												
252	222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100			100	R	200		4.1	2	
252	222	2	- met fenolharsen	300	50	100			200	R	300		4.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
252	222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50			30		50		3.1	2	
26	23	-													
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN												
261	231	0	Glasfabrieken:												
261	231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30		100		3.2	1	
261	231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
261	231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100			30		300		4.2	1	
261	231	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	500	200	300	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50			10		50		3.1	1	
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:												
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30			10		30		2	1	
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100			30		100		3.2	2	
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200			30		200		4.1	2	
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200			100	R	200		4.1	2	
2651	2351	0	Cementfabrieken:												
2651	2351	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	300	500	C		30	R	500		5.1	2	
2651	2351	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	500	1000	C	Z	50	R	1000		5.3	3	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:												
2652	235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2652	235201	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2653	235202	0	Gipsfabrieken:												
2653	235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2653	235202	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:												
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30		200		4.1	2	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300			30		300		4.2	2	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	30	200	700		Z	30		700		5.2	3	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:												
2661.2	23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100			30		100		3.2	2	
2661.2	23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100			30		100		3.2	2	
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:												
2663, 2664	2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100			10		100		3.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2663, 2664	2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10		300		4.2	3	
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:												
2665, 2666	2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100			50	R	100		3.2	2	
2665, 2666	2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	R	300		4.2	3	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:												
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100			0		100	D	3.2	1	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50			0		50		3.1	1	
267	237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10		300		4.2	1	
267	237	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700		Z	10		700		5.2	2	
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
2682	2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:												
2682	2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30		300		4.2	3	
2682	2399	A2	- p.c. >= 100 t/u	500	200	200		Z	50		500		5.1	3	
2682	2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):												
2682	2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300	C	Z	30		300		4.2	2	
2682	2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100	C		50		200		4.1	2	
2682	2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100			50		100	D	3.2	2	
2682	2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200			30		200		4.1	3	
2682	2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300		Z	50		300		4.2	3	
27	24	-													
27	24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN												
271	241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:												
271	241	1	- p.c. < 1.000 t/j	700	500	700			200	R	700		5.2	2	
271	241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500	C	Z	300	R	1500		6	3	
272	245	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:												
272	245	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	500			30		500		5.1	2	
272	245	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	1000		Z	50	R	1000		5.3	3	
273	243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:												
273	243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30		300		4.2	2	
273	243	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	50	700		Z	50	R	700		5.2	3	
274	244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:												
274	244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	R	300		4.2	1	
274	244	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	200	300	700		Z	50	R	700		5.2	2	
274	244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:												
274	244	B1	- p.o. < 2.000 m2	50	50	500			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
274	244	B2	- p.o. >= 2.000 m2	200	100	1000		Z	100	R	1000		5.3	3	
2751, 2752	2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:												
2751, 2752	2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2751, 2752	2451, 2452	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2753, 2754	2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:												
2753, 2754	2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2753, 2754	2453, 2454	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
28	25	-													
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)												
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen												
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30		100		3.2	2	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:												
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	R	300		4.2	2	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	50	R	500		5.1	3	
2822, 2830	2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200			30		200		4.1	2	
284	255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200			30		200		4.1	1	
284	255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30		100	D	3.2	2	
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50	D	3.1	1	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:												
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200			30		200	D	4.1	2	
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100			50		100	D	3.2	1	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100			50	R	100		3.2	1	
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50		100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2852	2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30		100	D	3.2	1	
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:												
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	30		500		5.1	3	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30		100		3.2	2	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
29	27, 28, 33	-													
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN												
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:												
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200			30		200	D	4.1	3	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30		300	D	4.2	3	
30	26, 28, 33	-													
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS												
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30			10		30		2	1	
31	26, 27, 33	-													
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.												
311	271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30			50		200		4.1	1	
312	271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30			50		200		4.1	1	
313	273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200			100	R	200	D	4.1	2	
314	272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50		100		3.2	2	
315	274		Lampenfabrieken	200	30	30			300	R	300		4.2	2	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30			10		30		2	1	
3162	2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000	C	Z	200	R	1500		6	2	
32	26, 33	-													
32	26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDH.												
321 t/m 323	261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie	30	0	50			30		50	D	3.1	2	
3210	2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30		50		3.1	1	
33	26, 32, 33	-													
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30			0		30		2	1	
34	29	-													
34	29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS												
341	291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven												
341	291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C		30	R	200	D	4.1	3	
341	291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300		Z	50	R	300		4.2	3	
3420.1	29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200			30	R	200		4.1	2	
3420.2	29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200			30		200		4.1	2	
343	293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
35	30	-													
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)												
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:												
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50			10		50		3.1	2	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	R	100		3.2	2	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200			30		200		4.1	2	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	C	Z	50		500		5.1	2	
3511	3831		Scheepssloperijen	100	200	700			100	R	700		5.2	2	
352	302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:												
352	302, 317	1	- algemeen	50	30	100			30		100		3.2	2	
352	302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	R	300		4.2	2	
353	303, 3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:												
353	303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200			30		200		4.1	2	
353	303, 3316	2	- met proefdraaien motoren	100	30	1000		Z	100	R	1000		5.3	2	
354	309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
355	3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
36	31	-													
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.												
361	310	1	Meubelfabrieken	50	50	100			30		100	D	3.2	2	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2	1	
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2	2	
364	323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	
365	324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
3663.2	32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30		50	D	3.1	2	
37	38	-													
37	38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING												
371	383201		Metaal- en autoschredders	30	100	500		Z	30		500		5.1	2	
372	383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:												
372	383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300			10		300		4.2	2	
372	383202	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700			10		700		5.2	3	
372	383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100			50	R	300		4.2	2	
372	383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C		50		300		4.2	3	
40	35	-													
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER												
40	35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)												
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700	C	Z	200		700		5.2	2	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500	C	Z	100		500		5.1	2	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C		1500		1500	D	6	1	
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:												
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:												
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30		50		3.1	1	
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50		300		4.2	1	
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500	C	Z	50		500		5.1	1	
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:												
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C		100		300		4.2	1	
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500	C		200	R	500		5.1	1	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10	C		10		10		1	1	
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C		50	R	50		3.1	1	
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS											INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE		VERKEER	
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50		100		3.2		1	
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30	C		10		30		2		1	
41	36	-														
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER													
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:													
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50	C		1000	R	1000	D	5.3		1	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C		30		50		3.1		1	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:													
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10		30		2		1	
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10		100		3.2		1	
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C		10		300		4.2		1	
45	41, 42, 43	-														
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID													
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100			10		100		3.2		2	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50			10		50		3.1		2	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50			10		50		3.1		2	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30			10		30		2		1	
50	45, 47	-														
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS													
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2		2	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100			10		100		3.2		2	
5020.4	45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10		100		3.2		1	
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1		1	
5020.4	45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	R	50		3.1		1	
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2		3	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2		1	
51	46	-														
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING													
5121	4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50			30	R	50		3.1		2	
5121	4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300		Z	50	R	300		4.2		2	
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0		30		2		2	
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0		100		3.2		2	
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0		50		3.1		2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30			50	R	50		3.1	2	
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			50	R	50		3.1	2	
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30			0		30		2	2	
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0		30		2	2	
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0		30		2	2	
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0		30		2	2	
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			10		30		2	2	
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10		30		2	2	
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:												
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30			10	V	30		2	2	
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30			50	V	50		3.1	2	
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30			30		30		2	2	
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:												
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50			30		50		3.1	2	
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:												
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	R	200	D	4.1	2	
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	100	0	50			500	R	500	D	5.1	2	
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50			300	R	300	D	4.2	2	
5151.3	46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50		100		3.2	2	
5152.1	46721	0	Grth in metaalertsen:												
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10		300		4.2	3	
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	700		Z	10		700		5.2	3	
5152.2 /.3	46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10		100		3.2	2	
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:												
5153	4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50			10		50		3.1	2	
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
5153.4	46735	4	zand en grind:												
5153.4	46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100			0		100		3.2	2	
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30			0		30		2	1	
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:												
5154	4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50			10		50		3.1	2	
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30			0		30		2	1	
5155.1	46751		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	R	100	D	3.2	2	
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30			30	R	30		2	1	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10		30		2	2	
5157	4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100			30		100		3.2	2	
5157	4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100			10		100	D	3.2	2	
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
518	466	0	Grth in machines en apparaten:												
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100			10		100		3.2	2	
518	466	2	- overige	0	10	50			0		50		3.1	2	
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30			0		30		2	2	
60	49	-													
60	49	-	VERVOER OVER LAND												
601	491, 492	0	Spoorwegen:												
601	491, 492	1	- stations	0	0	100	C		50	R	100	D	3.2	3	
601	491, 492	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	R	300	D	4.2	3	
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0		100	D	3.2	2	
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2	2	
6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0		100		3.2	2	
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C		30		100		3.2	3	
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C		30		50		3.1	2	
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C		10		30	D	2	1	
63	52	-													
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER												
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:												
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500	C		100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C		100	R	300	D	4.2	3	
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	1000	C	Z	50		1000		5.3	3	
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	500	C	Z	100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	700	C	Z	100		700		5.2	3	
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100	C		1000	R	1000		5.3	2	
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C		200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:												
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100			200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100			50	R	100	D	3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300			30		300		4.2	2	
6311.2	52242	4	- ersten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700		Z	50		700		5.2	3	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	300		Z	100	R	500		5.1	3	
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50		300		4.2	2	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50			700	R	700		5.2	2	
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50	C		50	R	50	D	3.1	2	
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		30		2	2	
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0		30		2	3	
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30		100		3.2	2	
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2	2	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	
642	61	B0	zendinstallaties:												
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0	C		100		100		3.2	1	
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1	1	
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1	1	
71	77	-													
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN												
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2	2	
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C		0		30		2	1	
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			30		50	D	3.1	1	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2	2	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200	C		50	R	200		4.1	3	
90	37, 38, 39	-													
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING												
9001	3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS											INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
9001	3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C		10		200		4.1	2		
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C	Z	10		300		4.2	2		
9001	3700	A3	- >= 300.000 i.e.	500	10	300	C	Z	10		500		5.1	3		
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10	C		0		30		2	1		
9002.1	381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10		50		3.1	2		
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2		
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300			30		300		4.2	3		
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:													
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100	C		10		500		5.1	3		
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10		100		3.2	1		
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200	C		1500		1500		6	1		
9002.2	382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10		50		3.1	1		
9002.2	382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	R	100	D	3.2	1		
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C	Z	50		300	D	4.2	3		
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			30	R	30		2	1		
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300			10		300		4.2	3		
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:													
9002.2	382	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	300	100	50			10		300		4.2	2		
9002.2	382	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	700	300	100			30		700		5.2	2		
9002.2	382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100			10		100		3.2	2		
9002.2	382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100			30		200		4.1	3		
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100			100	R	200		4.1	3		

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	

2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	

40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**

72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

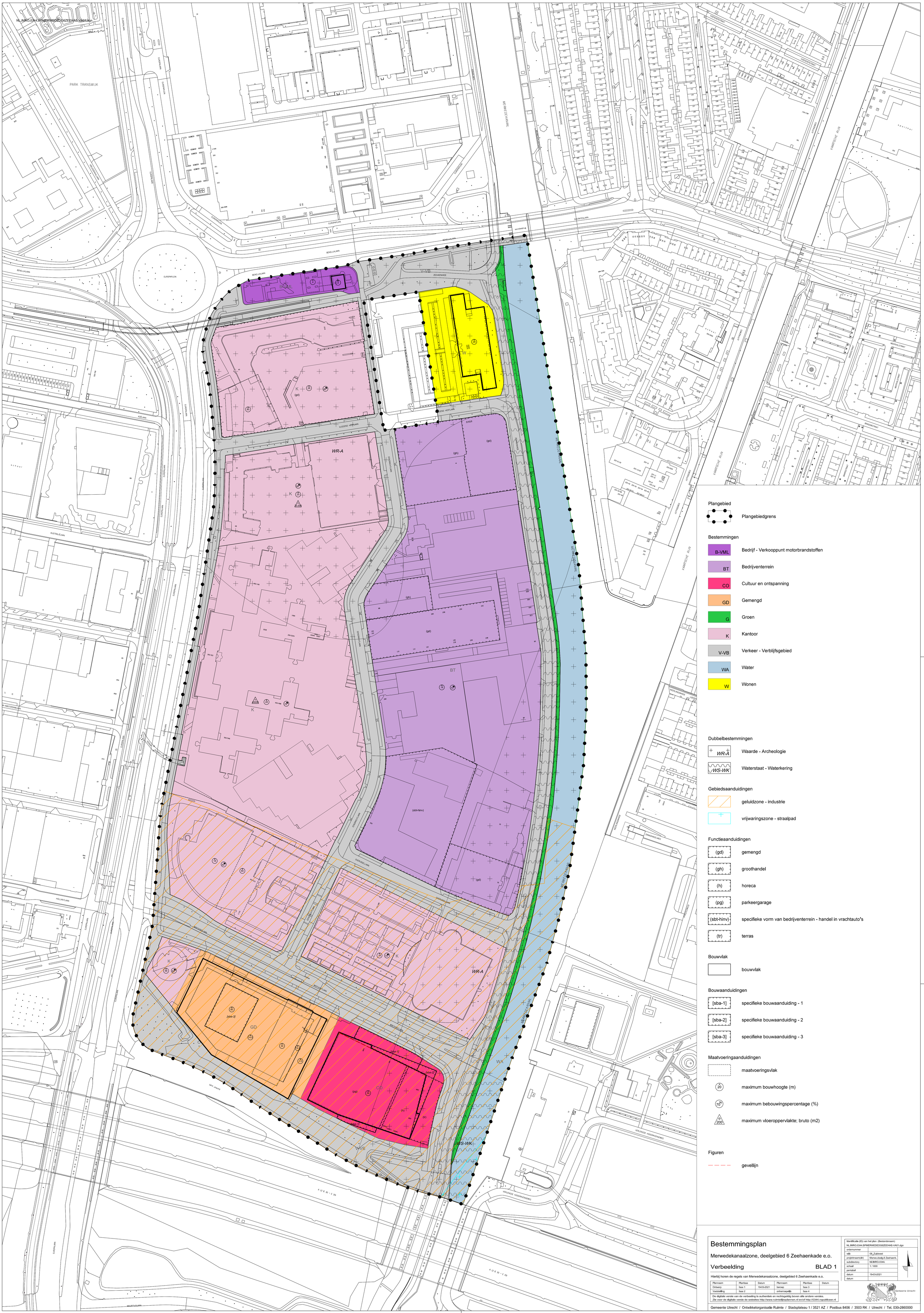
Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn



Plangebied

- Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B-VML — Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
- BT — Bedrijventerrein
- CO — Cultuur en ontspanning
- GD — Gemengd
- G — Groen
- K — Kantoor
- V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-A — Waarde - Archeologie
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- vrijwaringszone - straalpad

Functieaanduidingen

- (gd) — gemengd
- (gh) — groothandel
- (h) — horeca
- (pg) — parkeergarage
- (sbt-hinv) — specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's
- (tr) — terras

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [sba-1] — specifieke bouwaanduiding - 1
- [sba-2] — specifieke bouwaanduiding - 2
- [sba-3] — specifieke bouwaanduiding - 3

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- 20 — maximum bouwhoogte (m)
- 70% — maximum bebouwingspercentage (%)
- 0 / 200 — maximum vloeroppervlakte; bruto (m2)

Figuren

- gevellijn

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	19-03-2021	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn
ordenummer	
wijk	08_Zuidwest
projektnaam(dir)	Merwe.deelg.6 Zeehaenk.
subdirectory	NLIMRO.0344.
schaal	1: 1000
pentabell	
datum	19-03-2021
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

RoPubliceer

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o dat voorligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRO NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.H. Meijer	**Datum**	8 juni 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60283	**Kenmerk**	8917388/20210608
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl	**Onderwerp**	Verzoek termijn vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. in raad juli
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

Wij hebben het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan deelgebied 6 Merwedekanaalzone vastgesteld en aan u aangeboden. Om de voorbereidingsbescherming van het ontwerpbestemmingsplan te waarborgen verzoeken we u om vóór 22 juli 2021 te besluiten over dit raadsvoorstel. Hieronder lichten wij dit verzoek toe.

Waarom doen we dit voorstel?
Op 15 oktober 2020 heeft uw raad een voorbereidingsbesluit genomen voor de Merwedekanaalzone, deelgebieden 5 en 6. Het voorbereidingsbesluit geldt in beginsel 1 jaar en zou in dit geval aflopen op 14 oktober 2021. Als in de tussentijd een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, neemt dat ontwerpbestemmingsplan deze voorbereidingsbescherming van het voorbereidingsbesluit over. Een bestemmingsplan moet volgens de wettelijke procedure binnen 12 weken na het einde van de terinzagetermijn zijn vastgesteld. Gebeurt dit niet dan vervalt deze voorbereidingsbescherming.

Uit jurisprudentie blijkt echter dat als het bestemmingsplan niet binnen 12 weken na afloop van de terinzagetermijn wordt vastgesteld, dan niet alleen de voorbereidingsbescherming van het ontwerpbestemmingsplan vervalt, maar ook de beschermende werking van het voorbereidingsbesluit.

De termijn voor terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan deelgebied 6 liep tot en met 29 april 2021. Dit betekent dat, om de voorbereidingsbescherming te waarborgen, vóór 22 juli 2021 het bestemmingsplan moet worden vastgesteld of dat er een nieuw voorbereidingsbesluit moet worden genomen.

Wij betreuren het dat we dit niet eerder in beeld hadden, zodat we het proces hier tijdig op hadden kunnen inrichten. Wij bieden daarvoor onze oprechte excuses aan.

Het bestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan voor deelgebied 6 zorgt voor een juridisch-planologische regeling, dat grotendeels gericht is op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. Met het oog op de wens om in de toekomst van dit gebied een gemengd woon-werkgebied te maken wordt milieucategorie 2 vastgelegd als maximum milieucategorie. Voor twee bedrijven die met hun huidige bedrijfsvoering buiten deze categorie vallen (GePu en Stern), is een maatwerkbestemming met uitsterfconstructie opgenomen in het plan. Op die manier worden de zittende bedrijven niet belemmerd in hun huidige bedrijfsvoering.

Een ander belangrijk element van het nieuwe plan is de parkeerregeling, waarmee de bestaande particuliere parkeergelegenheid in het gebied nadrukkelijk wordt gekoppeld aan de hoofdfunctie van een perceel om te voorkomen dat de parkeergarages ingezet worden voor commercieel gebruik. Dit verandert niets aan de feitelijke situatie, maar we sorteren hiermee voor op eventueel parkeeruitwijkgedrag uit deelgebied 5 (Merwede) en de invoering van betaald parkeren in deelgebied 6 zelf.

Voorbereidingsbesluit deelgebied 5
Voor deelgebied 5 geldt het voorbereidingsbesluit wel tot 14 oktober 2021. Wij zorgen dat er tijdig een voorstel voor het nemen van een nieuw voorbereidingsbesluit voor dit deelgebied wordt voorgelegd aan uw raad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Juni 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6, ZEEHAENKADE E.O. 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 7
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen 10
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing ..... 11~~10~~

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN ..... 13~~12~~

ZIENSWIJZE 1 ..... 13~~12~~
ZIENSWIJZE 2 ..... 13~~12~~
ZIENSWIJZE 3 ..... 19~~18~~
ZIENSWIJZE 4 ..... 20~~19~~
ZIENSWIJZE 5 ..... 21~~20~~
ZIENSWIJZE 6 ..... 23~~22~~

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is ervoor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele Beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd op basis van de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

1. aan de noordkant de Beneluxlaan;
2. aan de oostkant het Merwedekanaal;
3. aan de zuidkant de afrit van de A12;
4. aan de westkant de Europalaan.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 maart 2021 tot en met donderdag 29 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Zienswijze 7 is buiten de termijn van ter inzagelegging ontvangen. Daarop is bij de indiener van die zienswijze nagegaan waarom de zienswijze niet eerder kon worden verzonden. Daarvoor kon indiener geen verschoonbare reden geven. De zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten. De overige zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad zodat die kennis kan nemen van de originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 7 is te laat ingediend, de overige zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden weergave van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport 1 juni 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Er zijn 7 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen gaan over parkeren en bereikbaarheid, twee bedrijven zijn van mening dat het door de voorgestelde regeling in het bestemmingsplan beperkt wordt in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden, een tankstation dat LPG wil blijven verkopen en eigenaar/ontwikkelaar van een kantorencomplex die wil dat zijn plannen voor transformatie van de locatie een plek krijgen in het bestemmingsplan. De zienswijzen 2 en 6 geven aanleiding om het plan aan te passen. Omdat zienswijze 7 buiten de termijn is ingediend blijft deze als zienswijze buiten beschouwing. Maar uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij bij de ambtelijke wijzigingen alsnog de inhoud van die zienswijze betrokken. De aanpassingen worden hieronder uitgelegd.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van zienswijze 2:

2.3.1.1 Aanpassing artikel 4.1
In artikel 4.1 wordt onder lid 2 een maatwerkbestemming ingevoegd voor Gepu. De overige leden worden vernummerd.

In artikel 4.1 wordt de tekst van het ontwerp:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m³ zijn toegestaan;
   b. Kantoren;

c. Sportvoorzieningen;

3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Vervangen door de volgende tekst:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. Ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. Bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1 of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.1.2 Aanpassing aanduiding op de verbeelding
Als gevolg van de aanpassing van artikel 4.1 wordt op de verbeelding ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én de Eendrachtlaan 98 de aanduiding ‘groothandel’ aangebracht.

<u>Naar aanleiding van zienswijze 6</u>

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het bebouwingspercentage en het maximaal brutovloervloeroppervlakte (BVO) voor het perceel gelegen aan de Europalaan 100 - 500 (kadastraal bekend als Utrecht R 622 t/m 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17) en het perceel Eendrachtlaan 301-315 (kadastraal bekend als Utrecht R 814 en R819). In het ontwerpplan was voor deze twee percelen op de verbeelding 1 regeling opgenomen, terwijl het verschillende percelen zijn met verschillende eigenaren.

Voor het perceel Europalaan 100-500 geldt het bebouwingspercentage van 70% en een maximaal aantal vierkante meters BVO van 40.000 m2.

Voor het perceel Utrecht R814 en R819 geldt een bebouwingspercentage van 50%.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing parkeerregeling:

In de toelichting van het plan staat: Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:
Ÿ aan de noordkant de Beneluxlaan;
Ÿ aan de oostkant het Merwedekanaal;
Ÿ aan de zuidkant de afrit van de A12;
Ÿ aan de westkant de Europalaan.

Een strikte, juridische interpretatie van het begrip plangebied leidt echter tot de conclusie dat Eendrachtlaan 10 buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan voor deelgebied 6 van de MWKZ valt (omdat hier immers een zelfstandig bestemmingsplan binnen de grenzen van Merwedekanaalzone deelgebied 6 voor is vastgesteld).

Om misverstanden te voorkomen stellen wij daarom voor om in de regels van het plan het woord "plangebied" in de parkeerregeling bij de verschillende bestemmingen (artikel 3.4.1. 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1 en 13.3.3 te vervangen door "Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone" waarbij we in de begripsbepalingen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone zullen omschrijven als het gehele gebied gelegen tussen
Ÿ aan de noordkant de Beneluxlaan;
Ÿ aan de oostkant het Merwedekanaal;
Ÿ aan de zuidkant de afrit van de A12;
Ÿ aan de westkant de Europalaan.

De tekst in deze artikelen zoals hieronder omschreven:
De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

wordt vervangen door:
De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

Aan de begripsbepalingen wordt een nieuwe begripsbepaling 1.35 toegevoegd luidende:
Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone het gehele gebied gelegen tussen
- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

De overige begripsbepalingen worden hernummerd.

Bij aanpassing van de regeling zoals hierboven beschreven kan de constructie die voor Eendrachtlaan 10 is toegepast ook worden toegepast op andere, toekomstige ontwikkelingen in Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, ook indien daar een nieuw (ontwikkel)bestemmingsplan voor nodig is.

~~2.3.2.1~~2.3.2.2 Aanpassing artikel 3.1
Om het uitplaatsen van de LPG verkoop ter plaatse van het benzinestation op termijn mogelijk te maken was in het ontwerpplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is het echter niet meer mogelijk van een dergelijke bevoegdheid gebruik te maken. Omdat de

gemeente met de exploitanten van het tankstation in overleg is over stopzetting van de lpg verkoop ter plaatse is de wijzigingsbevoegdheid vervangen door een uitsterfconstructie.

De tekst van artikel 3.1 zoals hieronder omschreven:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg.
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Lid 3.6 waarin de wijzigingsbevoegdheid was opgenomen komt te vervallen.

~~2.3.2.2~~2.3.2.3 Aanpassing artikel 4.1
Zienswijze 7 is buiten de termijn ingediend en kan als zienswijze daarom niet in behandeling genomen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of de zienswijze tot een ambtelijke aanpassing van het plan moet leiden. Dat is het geval omdat ter plaatse een bedrijf een activiteit (reparatie van vrachtauto's) uitoefent die in categorie 3.2 valt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Hiervoor wordt een maatwerk bestemming in het bestemmingsplan opgenomen, als ook een uitsterfconstructie. De overige leden worden vernummerd.

De tekst van artikel 4.1 zoals hieronder omschreven:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m³ zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m³ zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

~~2.3.2.3~~2.3.2.4 Aanpassing artikel 8.1
In het nieuwe bestemmingsplan worden de bestemmingsmogelijkheden zo veel mogelijk een op een overgenomen uit de hier voor geldende Beheersverordening. Daarin was voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding 'gemengd' opgenomen. Bij het ontwerpbestemmingsplan is deze aanduiding per abuis verwijderd. Dit wordt hersteld.

De bijbehorende regel in artikel 8.1:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

~~2.3.2.4~~2.3.2.5 Aanpassing aanduiding op de verbeelding
Als gevolg van de aanpassing zoals beschreven 2.3.2.2 wordt voor het perceel Eendrachtlaan 300 te Utrecht en kadastraal bekend Utrecht R 769 de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's' op de verbeelding aangebracht.

Als gevolg van bovenstaande aanpassing beschreven in paragraaf 2.3.2.3 wordt voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding 'gemengd' op de verbeelding toegevoegd.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing van 4.2 van de toelichting.
Aan paragraaf 4.2 van de toelichting wordt een sub paragraaf 4.2.1 toegevoegd, luidende:

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 zoals opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen. Met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft het lpg-verkooppunt. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van lpg ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor lpg meer gestart worden.

In de artikelsgewijze toelichting in paragraaf 7.7 zijn bovenbeschreven wijzigingen van artikel 3 en 4 verwerkt.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

Aanpassing paragraaf 6.2.1van de toelichting
Op het moment van ter inzagelegging van het bestemmingsplan waren nog niet alle vooroverlegreacties ontvangen. Naar aanleiding van het vooroverleg wordt onderstaande tekst in paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

“De provincie en HDSR hebben geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken: Gemeente Utrecht anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van deelgebied 5 Merwedekanaalzone door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken, is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen. Verwezen wordt daarbij naar de reactie die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht, waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn, kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren. Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie
In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan, zoals dat in het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen, is de basis voor het stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers en

onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen, valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel en in samenhang met de gewenste toekomstige transformatie van dit gebied worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Gezien het karakter van het bestemmingsplan (met de nadruk op conservering i.p.v. ontwikkeling) vinden wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven nu al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Bovendien denken we dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zal zijn, als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de gewenste transformatie van het gebied.

In aanloop naar de toekomstige transformatie is de gemeente met een groot deel van de partijen in dit gebied in gesprek, waarbij aandacht voor het mobiliteitsbeleid een van de onderwerpen is. Ook zien we dat partijen hier zelf al stappen in ondernemen, zie bijvoorbeeld de deelfietsen die vanuit de ondernemersvereniging voor het gebied zijn geregeld: Gratis deelfietsen Business Eiland Utrecht – Business Eiland ".

In de toelichting van het plan is in paragraaf 5.8 een bomenparagraaf toegevoegd. De overige paragrafen zijn hernummerd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Parkeren

Indiener is van mening dat het mogelijk moet zijn om gratis te parkeren in en rond de nieuwe wijk aan de Merwedekanaal. Als de gemeente werkelijk het gebruik van het OV in de stad wil stimuleren, dan moet dit gratis worden voor de bewoners van de stad, in ieder geval voor de 55+rs, niet iedereen kan fietsen (soms om medische redenen), dat is echt zo. De vraag is hoe veel keer moet je overstappen om met het OV deze wijk te kunnen bereiken.

Reactie
Een van de ambities voor de Merwedekanaalzone is het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het gebied. Ook het parkeerbeleid in en om de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van de overkoepelende plannen (zie ook: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht.) De parkeerregeling in dit bestemmingsplan is echter specifiek gericht op deelgebied 6 en zorgt ervoor dat in deelgebied 6 uitsluitend geparkeerd kan worden door mensen die daar ook echt moeten zijn. De bedrijven en de kantoren in het gebied hebben vrijwel allemaal parkeerplaatsen op eigen terrein voor klanten en personeel. Het gebied blijft dus gewoon bereikbaar, maar de regeling in het plan is er vooral op gericht om parkeeruitwijkgedrag uit het naastgelegen gebied te voorkomen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 2

Gepu betreft een horecagroothandel in onder andere aardappelen, groenten en fruit (agf), vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën en overige horecabenodigdheden en hierdoor een categorie 3.1-bedrijf, op grond van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten uit 2009 (hierna: de VNG-Brochure).
Zeehaen B.V. is erfpachter van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én Gepu exploiteert daarop deze horecagroothandel. WNP is erfpachter van het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht en ook op dit perceel exploiteert Gepu deze horecagroothandel.

1. Beperking van de bedrijfsvoering
Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot ernstige beperkingen van de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu op haar percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 te Utrecht, in vergelijking met het thans hiervoor geldende planologische regime. Voor die percelen geldt nu de Beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk”

Voor het overgrote deel van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitsubvlak K” en voor een klein gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitsubvak L”, op grond van de Beheersverordening. Voor het grootste gedeelte van het perceel aan de

Eendrachtlaan 98 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitvlak L én voor het kleinere gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitvlak K”, op grond van de Beheersverordening.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak K” mogen bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB) worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van, van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak L” mogen bedrijven tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 van de LvB worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Indiener is van mening dat het weg bestemmen c.q. het niet meer langer positief bestemmen daarvan in strijd is met het recht, omdat het gebruik als horecagroothandel op deze beide percelen niet zal zijn beëindigd gedurende de planperiode van het nog vast te stellen bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.”.

De LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).

In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht heeft de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.
Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Uit de bestemmingsomschrijving in artikel 4.1 van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dan dat gronden met deze enkelbestemming “Bedrijventerrein” zijn bestemd voor bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2, zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB). Ook deze LvB is gebaseerd op de VNG-Brochure.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Ook blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat daar aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte en voorzieningen en functies, die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven zijn toegestaan. Mede gelet op het voorgaande achten cliënten uw informatiebrief van 11 maart jl.,

met kenmerk 8659807/202103111136-BR, aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.
Tenslotte blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende verbeeldingen daarvan dat voor gebouwen een bebouwingspercentage van maximaal 70% en een bouwhoogte van maximaal 18 meter gaat gelden. Zie daartoe namelijk artikel 4.2.1 van het ontwerpbestemmingsplan.

Uit het voorgaande blijkt dus dat de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu zowel op het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 als op het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht niet meer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl die thans dus nog wél positief is bestemd op deze beide percelen in de Beheersverordening.
Bovendien biedt het bouw- en/of gebruiksovergangsrecht in het ontwerpbestemmingsplan ook veel minder bouw- en/of gebruiksmogelijkheden voor deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen dan wanneer haar horecagroothandel wél positief zou zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.
De hiervoor genoemde LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsolieën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).
In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel van cliënten aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Daarin heeft het perceel van cliënten aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “Gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c). Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Reactie

Indiener wijst er terecht op dat in de geldende Beheersverordening bedrijvigheid in de categorie 3.1 is toegestaan. Echter, volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State kunnen in het algemeen aan een geldende planologische situatie geen blijvende rechten worden ontleend.[1] De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Van belang is echter wel dat dat de bestaande rechten van bedrijven niet onevenredig in hun belangen worden geschaad. Hoewel in beginsel redelijke uitbreidingsmogelijkheden moet worden geboden aan bedrijven[2], betekent dit uitgangspunt niet dat in alle gevallen doorslaggevend gewicht moet worden toegekend aan het belang voor het betrokken bedrijf bij de mogelijkheid van uitbreiding. De gemeenteraad mag de effecten voor de woonomgeving betrekken bij de belangenafweging.[3] Ook blijkt uit de jurisprudentie dat het belang van de herontwikkeling van een gebied groter kan zijn dan het ongewijzigde behoud van de bedrijven op de huidige locatie.[4] Daarbij is van belang dat in Utrecht sprake is van een woningtekort zoals in paragraaf 2.1.3 van de toelichting uitgebreid is beschreven. De herontwikkelingslocatie Merwedekanaalzone geeft invulling aan deze stedelijke

[1] Zie bijv. ABRvS 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5654, r.o. 2.2.4 en ABRvS 15 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1075, r.o. 23.2.
[2] ABRvS ABRvS 22 oktober 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AM2449, ABRvS 20 juli 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT9650 en ABRvS 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4280 r.o. 7.2.
[3] ABRvS 18 november 2015 ECLI:NL:RVS:2015:3506, r.o. 17.2.
[4] ABRvS 12 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016, r.o. 22.2.

ambitie. De behoefte aan herontwikkeling tot een voor Utrecht uniek gemengd hoogstedelijk woonmilieu is uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Het beschikbaar houden en conditioneren van het plangebied voor transformatie is gelet op de grote druk op de woningmarkt noodzakelijk.

Tegelijkertijd is - anders dan indiener stelt- het bestemmingsplan er niet op gericht om bestaande bedrijven weg te bestemmen, maar willen we wel voorkomen dat zich nieuwe bedrijven in het gebied kunnen vestigen die een belemmering kunnen vormen voor het toekomstige gemengde woonwerkgebied dat hier is voorzien. In het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente op basis van dossieronderzoek gekeken naar de activiteiten bij Gepu en wijze waarop het bedrijf is ingeschreven bij de KvK gekwalificeerd als een groothandel in dranken en overige voedings - en genotsmiddelen, waar categorie 2 bij hoort en waarmee het bedrijf naar onze mening zijn bestaande activiteiten kan voortzetten. Naar aanleiding van de zienswijze is een gemeentelijk inspecteur ter plaatse gaan kijken. Daarbij hebben we het volgende geconstateerd:

Het betreft hier een grensgeval. Als het bedrijf wordt gekwalificeerd zoals omschreven in de KvK, is er sprake van een distributiecentrum voor voedingswaren met de bij behorende zonering 2. Echter, we kunnen het bedrijf ook zien als een koelhuis, omdat er redelijk wat koelingen zijn voor de verse levensmiddelen die een belangrijk onderdeel vormen van hun aanbod. Bij een koelhuis hoort categorie 3.1. Volgens de exploitant zal het gebruik van koelingen alleen maar toenemen, omdat er steeds meer vraag komt naar versproducten. Vooralsnog zijn er echter geen aanvragen voor nieuwe koelunits bekend bij de gemeente.

Het voorliggende bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. Daarbij proberen we de bestaande bedrijvigheid zodanig te bestemmen dat de feitelijke bedrijfsactiviteiten die op dit moment plaatsvinden gewoon doorgang kunnen vinden. Uit ons bezoek ter plaatse, vergelijking met soortgelijke groothandels in de gemeente en de toekomstverwachting van de exploitant zijn we tot de mening gekomen, dat een bedrijfscategorie 2 voor deze groothandel een onevenredige beperking van de (toekomstige) bedrijfsvoering kan opleveren, omdat dan niet meer ingespeeld kan worden op de marktontwikkeling naar versproducten.

Voor dit bedrijf zullen we daarom een specifieke aanduiding "groothandel" en een maatwerkbestemming opnemen waar categorie 3.1 is toegestaan. Dit is overeenkomstig de bestemming die in Cartesiusdriehoek aan een soortgelijk groothandelsbedrijf is toegekend. Wel zal aan deze bestemming een uitsterfconstructie gekoppeld worden om de toekomstige transformatie van het plangebied naar een gemengd stedelijk gebied met wonen en bedrijvigheid te kunnen waarborgen.

Conclusie
De zienswijze leidt tot aanpassing van het plan, zoals beschreven in paragraaf 2.3.1.1 en 2.3.1.2 van dit vaststellingsrapport.

2. informatiebrief

Indiener vindt de informatiebrief van 11 maart aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.

Daarin staat namelijk vermeld dat dit ontwerpbestemmingsplan de huidige gebruikssituaties vast zou leggen en erop gericht is het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken.

Hiervoor blijkt echter dat voor de beide percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 de huidige (toegestane) gebruikssituatie in de Beheersverordening niet is vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan.
Verderop in die informatiebrief staat weliswaar ook vermeld dat door het vastleggen van de huidige situatie de planologische milieuruimte voor bedrijven wordt beperkt tot (milieu)categorie 2, maar daaraan wordt dan weer toegevoegd dat hiermee feitelijk niets zou veranderen voor de bestaande bedrijven in het gebied, aangezien uit inventarisatie zou blijken dat géén van de huidige bedrijven gebruik zou maken van de nu nog in delen van het gebied toegestane (milieu)categorieën 3.1 en 3.2.

Ook die informatie in deze informatiebrief van 11 maart jl. klopt dus niet, omdat namelijk hiervoor blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft.

Reactie
Zoals beschreven bij de beantwoording onder 1 van deze zienswijze bestond er op het moment van versturen van de informatiebrief bij de gemeente een ander beeld van de benodigde milieucategorie van het betreffende bedrijf. Uit de beantwoording van deze zienswijze onder 1 blijkt dat de strekking van de brief, dat het bestemmingsplan erop gericht is de huidige gebruikssituaties vast te leggen en erop gericht is *het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken, juist is. Het doel van de brief was om de partijen in het gebied te wijzen op de voorgenomen maatregelen van het ontwerpbestemmingsplan en hun reactie hierop op te halen.*

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Financiële/economische uitvoerbaarheid van het plan

Des te meer klopt die informatie niet, omdat nota bene in de planschaderisicoanalyse van het bureau Mees van 16 december 2020, welke planschaderisicoanalyse is opgenomen in de bijlage van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, ook expliciet blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft én dat de opgenomen planologische regeling voor deze beide percelen in het ontwerpbestemmingsplan ook zal leiden tot een (ernstige) planologische verslechtering, vergeleken met het geldende planologische regime.

Namelijk, omdat die horecagroothandel niet langer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl dat nu nog wel het geval is in de Beheersverordening, en daarnaast ook de overige gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden (met betrekking tot de maximale

bouwhoogte) veel kleiner zijn geworden in het ontwerpbestemmingsplan, vergeleken met de Beheersverordening.

In de planschaderisico-analyse van het bureau Mees staat ten onrechte niet vermeld hoe hoog de financiële (plan)schade zal zijn voor bedrijven in het plangebied in het ontwerpbestemmingsplan, waaronder dus ook voor Gepu, als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan, zodat uw raad hierdoor dus ook géén gedegen belangenafweging kan maken of het ontwerpbestemmingsplan financieel en/of economisch uitvoerbaar is.

Reactie
Zoals ook beschreven in de beantwoording van deze zienswijze onder punt 1 is van begin af aan de insteek geweest om de bestaande bedrijven in het gebied een plek te geven in voorliggend bestemmingsplan. Op basis van de aanvullende informatie zal er een maatwerkbestemming worden opgenomen voor dit groothandelsbedrijf. Daarbij is de insteek wel dat er op de langere termijn geen zwaardere bedrijven dan bedrijven in de categorie 2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in het gebied gevestigd zullen zijn. Wijziging van het planologisch regime kan planschade opleveren. Het laten opstellen van een planschaderisicoanalyse, zoals voor dit plan door bureau Mees is gedaan, is dan ook een onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure. De planschaderisicoanalyse maakt een inschatting van de mogelijkheid dat er planschade optreedt, maar heeft niet als doel eventuele planschade concreet vast te stellen. In hoeverre er daadwerkelijk sprake is van planschade kan namelijk pas bepaald worden op het moment dat de planologische regeling in werking is. Partijen die zich benadeeld voelen kunnen dan een aanvraag doen om te kijken of ze recht hebben op een tegemoetkoming. Of er claims volgen, is niet op voorhand te zeggen en als er claims worden ingediend dan is het nog de vraag of dit ook tot uitkering van een schadebedrag leidt. Dit wordt beoordeeld door een onafhankelijke deskundige, waarbij aspecten als voorzienbaarheid en risicoaanvaarding een belangrijke rol spelen.

Voor de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het evenwel van belang een inschatting te maken van mogelijke planschade van het nieuwe bestemmingsplan. Zoals ook benoemd in de planschaderisicoanalyse door bureau Mees is er dan ook een globale raming opgesteld door een taxateur op basis waarvan de gemeente een voorziening heeft getroffen om eventuele planschadeclaims te kunnen voldoen. Het doel van deze risicoanalyse is niet op per perceel te beoordelen hoe de eventuele planschade zou kunnen zijn.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Regeling is in strijd met het recht c.q. onzorgvuldig voorbereid dan wel ondeugdelijk gemotiveerd

Uit de rechtspraak blijkt namelijk dat legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in het bestemmingsplan dient te worden bestemd.

Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan echter uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien. In dat geval kan het bestaande legale gebruik onder het overgangsrecht worden gebracht, mits echter de raad van een gemeente dan wel aannemelijk maakt dat het gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd.

Met het overgangsrecht wordt immers beoogd een tijdelijke situatie te overbruggen.
Bovendien is indiener van mening dat hierdoor ook de huidige, overige bouw- en/of gebruiksmogelijkheden op deze beide percelen ten onrechte niet positief zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Zie daartoe namelijk rechtsoverweging 5.2 in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 22 mei 2019 (Westerveld), ECLI:NL:RVS:2019:1658, waarin dit met zoveel woorden letterlijk is overwogen. Nog belangrijker is echter dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De desbetreffende horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 te Utrecht zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Voor zover door het college van burgemeester en wethouders en/of door uw raad nog mocht worden gesteld dat voor deze horecagroothandel van Gepu een afwijking mogelijk is, op grond van artikel 4.5 van het ontwerpbestemmingsplan, gaat het om een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, die daardoor niet rechtens afdwingbaar is.

Nog belangrijker is, dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Uit de rechtspraak blijkt voorts dat bestaand legaal gebruik in beginsel deugdelijk positief moet worden bestemd in de planregels in een bestemmingsplan en/of in de bij deze planregels behorende Staat - en/of Lijst van Bedrijfsactiviteiten/inrichtingen. Zie daartoe namelijk de uitspraken van de AbRvS van 1 april 2009 (Hillegom, Zuid-Holland), ECLI:NL:RVS:2009:BH9264 en van 30 juli 2014 (Maasdriel), ECLI:NL:RVS:2014:2877.

Reactie
Met de aanpassing als beschreven onder punt 1 van deze zienswijze is de huidige bedrijfsvoering van Gepu positief bestemd als categorie 3.1 bedrijf. Daarbij wordt echter wel een regeling opgenomen dat als de bedrijfsvoering ter plaatse beëindigd wordt er niet opnieuw een dergelijk bedrijf zich ter plekke mag vestigen. Het toepassen van de ontheffingsmogelijkheid zoals opgenomen in artikel 4.5 van het bestemmingsplan is daarom niet nodig en dan ook niet aan de orde.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt in de regels de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven en de daarmee samenhangende aanpassing op de verbeelding zoals in artikel 2.3.1.2 is beschreven.

Zienswijze 3

<u>Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen</u>
BP is de hoofdhuurder van de tankstation locatie Beneluxlaan 1001. Het ontwerpbestemmingsplan met de nieuwe bevoegdheden van B&W ten aanzien van het intrekken LPG-vergunning leidt tot een economische waardedaling en schade, die niet in overeenstemming is met de huidige ongehinderde

verkoop van LPG. De zinsnede in het bestemmingsplan onder punt 3.6 Wijzigingsbevoegdheid, d.w.z. expliciet is vermeld dat B&W hier de bestemming kan wijzigen op grond van artikel 6 van de Wet Ruimtelijke Ordening.

De planschade, die bij doorgang van het plan ontstaat, dient te worden vastgesteld, op moment dat de intrekking van de LPG-vergunning zal plaatsvinden.

Indiener verzoekt geen medewerking aan de plannen te verlenen tot eventuele intrekking van de LPG-vergunning dan wel als alternatief de nader te bepalen wettelijke objectieve planschade toe te kennen aan het bestemmingsplan.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 4

<u>Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen</u>

Het door indiener geëxploiteerde tankstation Haan Kanaleneiland, gelegen aan de Beneluxlaan 1001, bevindt zich in het gebied van het bestemmingsplan. Indiener is hierdoor belanghebbende en willen langs deze weg zijn zienswijze bij u kenbaar maken.

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het nieuwe plan zich voornamelijk richt op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele ruimte en ruimtelijke structuur waarbij bij het bestemmen geldt dat dit zal gebeuren vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten.

Bovenstaande is voor het tankstation met name door artikel 3.6 in het bestemmingsplan niet van toepassing. De mogelijkheid tot wijziging van de bestemming zal ons bedrijf schade toebrengen.

De verkoop van LPG maakt, met een aandeel in de totale liters van ruim 10%, een significant onderdeel uit van de verkopen van dit station. Dit aandeel vertaalt zich nog direct verder in de verkoop van benzine, shopproducten en carwashes gerelateerd aan de LPG verkoop. Daarnaast zal het amoveren van de LPG-installatie nog tot een significante kostenpost leiden.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 5

1. Betaald parkeren

Met deze brief deelt indiener de zienswijze van de ondernemers in het bedrijvengebied Business Eiland Utrecht. Korte beschrijving van de situatie met betrekking tot bedrijven en parkeren Business Eiland Utrecht is een bedrijventerrein dat een grote verscheidenheid aan bedrijven kent. Voor een deel betreft dit grote kantoorcomplexen, voor een deel bedrijven in de (groot)handel, automotive sector, gastvrijheidsbranche en zakelijke dienstverlening.
Daarnaast zijn er een groot aantal kleine tot heel kleine bedrijven. Een substantieel aantal kleinere bedrijven is aan te merken als 'startup en scale-up' en daarmee is het bedrijventerrein deels een belangrijke 'kraamkamer' voor de continuïteit van de economische bedrijvigheid in Utrecht. Met name de grote complexen beschikken over parkeren op eigen terrein bij het gebouw. Dit geldt ook voor de meeste middelgrote bedrijven met een eigen perceel. In het gebied liggen ruim 200 parkeerplaatsen langs de straat, waar vrij parkeren geldt. Deze parkeerplaatsen liggen met name langs de Eendrachtlaan en voorts langs de Vliegend Hertlaan, de Overijssellaan, de Winthontlaan en de Zeehaenkade. De vrije parkeerplaatsen zijn sinds de ontwikkeling van het gebied beschikbaar en zijn daarmee altijd een vaste waarde geweest voor het functioneren van het bedrijventerrein. Bij een deel van de grote gebouwen/ bedrijven voldoet het parkeeraanbod aan de parkeervraag van het betreffende bedrijf. Een ander deel van deze bedrijven komt parkeerruimte tekort. Deze tekorten treden ook deels op bij bedrijven die bevorderen dat hun personeel op een andere manier reist dan met de auto.

Kleine bedrijven huren vaak een aantal parkeerplaatsen bij hun kantoormeters, maar voor hen is het huren van parkeren voor de maximale bezetting (die soms maar incidenteel optreedt) bedrijfseconomisch geen haalbare optie. Het kunnen beschikken over de vrije parkeerplaatsen op straat is een goed passende extra voorziening die het functioneren van de bedrijven ondersteunt. Eén van de bedrijfsgebouwen aan de Europalaan is getransformeerd in woonfunctie. In de komende jaren zullen nog andere panden in het gebied getransformeerd worden. Veel bedrijven ontvangen bezoekers en klanten. Deels op grote schaal, zoals Holland Casino, Van der Valk en sportbedrijven. Veel andere bedrijven ontvangen regulier zakelijk bezoek en daarnaast klanten.

Voor een aanzienlijk aantal bedrijven geldt dat het kunnen beschikken over gratis parkeerplaatsen op straat een belangrijke aanvullende voorziening is die het functioneren ondersteunt. Betaald parkeren zou tot gevolg hebben dat de aantrekkelijkheid van bedrijven als werkgever vermindert doordat het aanbod aan parkeren minder flexibel wordt. Als de eigen parkeerplaatsen op drukke dagen vol zijn, moet personeel immers uitwijken naar parkeren op straat. Als daar dan betaald parkeren geldt wordt het werken bij de betreffende bedrijven een stuk minder aantrekkelijk. Invoering van betaald parkeren maakt ook het bezoeken van de bedrijven een stuk

onaantrekkelijker en is daardoor zeer ongewenst voor het economisch functioneren van de bedrijven.

Op de wat langere termijn van bijvoorbeeld 2 à 3 jaar zullen huurders nieuwe afwegingen gaan maken over hun vestigingslocatie en zullen daarbij betaald parkeren als negatief criterium beschouwen. Dit kan op middellange termijn leiden tot minder verhuurbaarheid van de kantoorruimtes en daarmee tot vermindering van de waarde van de panden. Dit effect is met name direct aan de orde voor de verhuur van ruimten in de panden. Europalaan 100, 400 en 500, vooral voor bedrijven die vaak bezoekers/klanten ontvangen. Het is meestal niet rendabel om voor bezoekers/klanten extra plekken op het terrein te huren. Door deze oorzaken wordt Business eiland een minder aantrekkelijk bedrijventerrein.

Reactie
De zienswijze gaat er ten onrechte van uit dat het bestemmingsplan erop gericht is betaald parkeren in het gebied in te voeren. Dat is niet het geval. De gevolgen c.q. nadelen van betaald parkeren die indiener beschrijft, treden niet op als gevolg van een besluit over dit bestemmingsplan. Op basis van het bestemmingsplan kunnen bedrijven en gebruikers gewoon parkeren in het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Parkeerregeling in het bestemmingsplan

Regeling bestemmingsplan m.b.t. niet verhuren van parkeerplaatsen aan bewoners. De gemeente gaat er van uit dat bewoners van de nieuwe woongebieden geen of heel beperkt een auto bezitten. Dit staat haaks op de maatregel om betaald parkeren in te voeren om parkeren door bewoners tegen te gaan. De bedrijven ondervinden hiervan wel vervolgens nadrukkelijk nadeel omdat zij parkeerplaatsen moeten inleveren dan wel voor het gebruik moeten gaan betalen.

Indiener vraagt zich af wat de bedoeling is van het voorgestelde parkeerbeleid omdat dit het functioneren van het bedrijventerrein belemmert. Indiener wil graag in overleg met de gemeente kijken naar de beste oplossingen voor het parkeren. Betaald parkeren invoeren in de nachtelijke uren (van 19.00 – 07.00 uur) is al in een eerder stadium voorgesteld door de bedrijven. Invoering van een regulering in dit tijdsvenster belemmert de bedrijfsvoering van de bedrijven veel minder. In sommige gevallen kan betaald parkeren in de nachtelijke uren maar kan juist de bereikbaarheid van de bedrijven verbeteren, met name in de vroege ochtend: parkeren door bewoners van aangrenzende gebieden wordt immers tegengegaan. De parkeerplaatsen op straat zijn dan namelijk 's morgens als werknemers arriveren niet bezet door auto's van bewoners. Ook nu speelt dit al: er is parkeeroverloop merkbaar vanuit City Campus Max.

Reactie
De parkeerregeling in het bestemmingsplan is erop gericht om de te voorkomen dat de parkeerdruk uit direct omliggende gebieden, in de vorm van commerciële verhuur van parkeerruimte aan partijen buiten het plangebied, wordt afgewenteld op het plangebied. Hierdoor blijven er juist voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de bedrijven en de gebruikers van het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerbeleid gewenst

Een vorm van parkeerbeleid zou vergezeld moeten gaan van een systeem van (betaalbare) parkeervergunningen voor bedrijven, zodat het gebruik van de parkeerplaatsen op straat bij hun bedrijven mogelijk blijft. Ook een focus van het parkeerbeleid op het stimuleren van het gebruik van thans onbenutte parkeerruimte op afgesloten terreinen draagt bij aan een betere parkeersituatie en optimaler functioneren van de bedrijven. Creëren van extra voorzieningen voor bezoekers/klanten om kort en gratis te kunnen parkeren draagt verder bij aan optimale condities voor het functioneren van de bedrijven.

De ondernemers zien voordelen in het voorzien in verbetering van alternatieven voor de bereikbaarheid, in de vorm van last-mile oplossingen. Als voorbeeld wordt gedacht aan een aanbod van OV-fietsen gekoppeld aan de openbaar-vervoerhaltes aan de Europalaan en andere soorten deelfiets oplossingen. Dit vergroot de bereikbaarheid voor medewerkers en bezoekers van bedrijven. De ondernemers hebben zelf al het initiatief genomen voor het beschikbaar stellen van deelfietsen voor medewerkers van de bedrijven zonder dat zij daar kosten voor hoeven te maken. Veilige en aantrekkelijke wandelroutes zijn daarbij van grote waarde. Een veilige sfeer op straat is belangrijk om 's avonds veilig naar de auto, de deelfiets of naar het OV te lopen of om per fiets naar huis te gaan.

Reactie
Als er in de toekomst in dit gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, gebeurt dit via een verkeersmaatregel c.q. een wijziging van het parkeerbeleid en niet via het bestemmingsplan. De keuze voor de invoering van betaald parkeren in en rondom de Merwedekanaalzone is gekoppeld aan de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de daar mee samenhangende andere mobiliteitsmaatregelen. Zie de informatie op de website: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht*. Zodra de gemeenteraad hier een besluit over heeft genomen, treden we uiteraard ook in overleg met de bedrijven in het plangebied om hen bij de invoering te betrekken.*

Conclusie
De zienswijze gaat uit van de onjuiste veronderstelling dat met het bestemmingsplan betaald parkeren wordt ingevoerd. Dat is niet het geval. De zienswijze leidt zodoende niet tot aanpassing van het plan.

Zienswijze 6

1. Meenemen plannen van indiener in het bestemmingsplan

Indiener begrijpt dat de beperkende factor voor het realiseren van het gewenste programma in de Merwedekanaalzone de automobiliteit betreft en dat de al voor andere deelgebieden gedane onderzoeken een verfijningsslag nodig hebben, allereerst op het mobiliteitsplan. Daarna is een streefplanning mogelijk, waar ook de gewenste transformatie van deelgebied 6 onderdeel van uitmaakt.
Het ontwerpbestemmingsplan legt - de huidige gebruikssituaties vast en is erop gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. In het ontwerpbestemmingsplan wordt beoogd bestaande bouwhoogtes vast te leggen en is een regeling opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies waardoor evenmin iets aan de huidige situatie zou veranderen.

1.2) Indiener is erfpachter van het complex gelegen aan de Europalaan 100-500, gelegen op de percelen kadastraal bekend als Utrecht R 622 - 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17). De daarop gelegen bebouwing is in gebruik als kantoor en tijdelijke woonruimte. Daarnaast bevinden zich op het perceel twee parkeergarages en een parkeergelegenheid op maaiveld met in totaal 850 parkeerplaatsen. Het betreft meer dan 40.000m2 bvo aan bebouwing inclusief de 2 parkeergebouwen.

1.3) Indiener is voornemens binnen de eerstkomende vijf jaar voorgaande percelen en gebouwen te transformeren naar een mixed use bestemming, met wonen en kantoren en andere geschikte functies zoals bijbehorende voorzieningen. Daarbij gaat indiener er van uit dat de bestaande parkeergelegenheid daarvoor kan worden ingezet. Graag zou indiener zien dat zijn plannen worden meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan, zeker nu hij vermoedt dat de effecten op de al onderzochte mobiliteit gering zullen zijn, gezien de reeds aanwezige parkeerfaciliteiten. Gaarne zou indiener zijn plannen mondeling willen toelichten.

Reactie
De plannen van indiener zijn bekend bij de gemeente en wij zijn daarover met hem in gesprek. Zoals indiener zelf ook opmerkt, is dit actualiserend bestemmingsplan echter beheersmatig van aard en bedoeld als conditionerende stap om het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie. Voordat het zover is, zullen de toekomstplannen van de indiener nader uitgewerkt moeten worden, inclusief bijbehorende onderzoeken, en bekeken moeten worden in relatie tot de bredere transformatie van de Merwedekanaalzone en de Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage die voor het gebied van toepassing is. Om de toekomstplannen van deze partij –en eventuele andere ontwikkelingen in dit deelgebied– mogelijk te maken, zal te zijner tijd een ontwikkelbestemmingsplan worden opgesteld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Vastleggen bouwhoogte in plaats van goothoogte

Vooruitlopend op een eventuele aanvullende zienswijze ziet indiener graag de volgende onderwerpen beantwoord in de Nota van Beantwoording. 2.2 Klopt het dat de maximale goothoogte wordt vervangen voor een maximale bouwhoogte? Deze maatregelen leiden tot een verlies van bouwmogelijkheden en bestemmen wellicht zelfs bestaande bebouwing weg. Daarmee zouden dan niet de toegelaten bouwhoogtes worden bestendigd.

Reactie
De bestaande bebouwing op het perceel past binnen de hoogtematen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. In de Beheersverordening was inderdaad alleen een goothoogte opgenomen. Dat vinden wij echter in onze nieuwe bestemmingsplannen ongewenst, omdat het alleen opnemen van een goothoogte te onbepaald is. Ondanks een lage goothoogte, kan je namelijk toch nog een erg hoog gebouw maken. Daarom is ervoor gekozen om voortaan bouwhoogten vast te leggen. Daarbij moet bedacht worden dat het hier een actualiserend bestemmingsplan betreft, dat erop gericht is de bestaande situatie zo veel mogelijk vast te leggen. De mening dat een en ander ten koste gaat van bouwmogelijkheden delen wij niet omdat de bouwmogelijkheden immers ook al beperkt zijn door het maximale aantal vierkante meters brutovloeroppevlak dat is toegestaan op dit perceel en dat is hetzelfde als in de vorige planologische regeling.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerregeling
Indiener begrijpt niet goed waarom de parkeerfuncties in het gebied (voor alle functies) voortaan uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dat is niet zoals in de bestaande situatie. Indiener begrijpt voorts dat in de andere deelgebieden extra parkeergelegenheid nodig is, dus een mogelijke (deel)oplossing in de nabije omgeving zou dan kunnen worden toegejuicht. Ook ziet indiener nog niet helder wat de gevolgen zijn van de voorwaardelijke verplichting in regel 8.5 die

niet alleen voor bouwen maar ook voor gebruik geldt. Betekent dit nu dat indiener zijn 850 parkeerplaatsen anders moeten gaan gebruiken? Als dat zo is, maakt indiener daar bezwaar tegen.

Reactie
De parkeermogelijkheden in het gebied zijn altijd bedoeld geweest voor de bedrijven en de bezoekers van het gebied. Om de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone te laten werken, is het van belang dit in dit bestemmingsplan nog een keer extra goed te regelen en voor het hele gebied eenduidig vast te leggen. Het eventueel faciliteren van parkeren uit omliggende gebieden zou een extra verkeersaantrekkende werking met zich meebrengen, die we juist willen voorkomen om de Merwedekanaalzone en de omliggende gebieden bereikbaar te houden en verdere transformatie mogelijk te maken. De voorwaardelijke verplichting in artikel 8.5 ziet erop toe dat voor gebruikswijzingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, het meest actuele parkeerbeleid kan worden toegepast. Ook dit is noodzakelijk om de mobiliteitsstrategie te kunnen uitvoeren en het gebied bereikbaar te houden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Gedeeld bebouwingspercentage

Indiener maakt bezwaar tegen een gedeeld bebouwingspercentage en maximaal vloeroppervlakte met het perceel gelegen aan de Eendrachtlaan 301-315, kadastraal bekend als Utrecht R 814 en vragen u onze percelen zelfstandig te beschouwen. Dit klemt te meer nu het gedeelde bebouwingsvolume is beperkt tot 40.000 m2 bvo terwijl onze percelen alleen al een dergelijk bebouwingsvolume kennen (8.2.1 lid 3 geldt voor alle gebouwen op het perceel). Er speelt geen enkele afhankelijkheid tussen percelen van indiener en Perceel Utrecht R 814. Reden waarom een gezamenlijke en gedeelde bestemming niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Het betreft hier inderdaad een onjuistheid in de omzetting van de regeling uit de Beheersverordening naar dit bestemmingsplan waarbij per abuis op de plankaart de percelen als 1 perceel zijn gedefinieerd terwijl het hier gaat om verschillende percelen van verschillende eigenaren. Dit zal worden verbeterd, waarbij voor elk perceel een specifieke regeling van het bebouwingspercentage voor de bestaande situatie op de verbeelding wordt opgenomen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging op de verbeelding aangebracht die in paragraaf 2.3.1.2 is beschreven.

5. De beoogde doelstelling van het plan wordt niet bereikt

Indiener zie niet uitgelegd hoe het voorliggende ontwerpbestemmingsplan erop is gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. Daarbij verwijst indiener naar zijn nabije toekomstplannen (zie punt 1 van deze zienswijze).

Reactie
Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en maximeert daarbij de milieucategorie voor het deel 'bedrijventerrein'. Dit vervangt de huidige planologische regeling, die hier en daar nog bedrijven toestaat in categorie 3.1 en 3.2, die niet passend zijn in een gemengd woon- en werkgebied. Bestaande bedrijven die nu gebruik maken van deze hogere categorie, krijgen waar

nodig een 'maatwerkaanduiding' (zoals ook te lezen is bij de beantwoording bij zienswijze 1), maar de maximering voorkomt dat zich nieuwe 'zware' bedrijven in het gebied kunnen vestigen.
Daarnaast voorziet de parkeerregeling in verkeersbeperkende maatregelen, die onderdeel vormen van de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone die randvoorwaardelijk is voor een verdere transformatie van het gebied naar een gemend stedelijk woon- werkgebied.
Hoewel dit bestemmingsplan dus nog geen nieuwe ontwikkelingen faciliteert, zorgt het wel voor de conditionering van het gebied door het tegengaan van eerder toegestane mogelijkheden die de toekomstige transformatie kunnen belemmeren.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Vastgesteld,



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 8
1.4 Bestemmingsplanmethodiek 9
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.3 Gemeentelijk beleid 16

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 25

3.1 Inleiding 25
3.2 Ruimtelijke structuur 25
3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing 28

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 41

4.1 Algemeen 41
4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorie voor bedrijven 43
4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren 44
4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte 44
4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd 44

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 47

5.1 Inleiding 47
5.2 Milieueffectrapportage 47
5.3 Bedrijven en milieuzonering 47
5.4 Geluidhinder 50
5.5 Externe veiligheid 50
5.6 Luchtkwaliteit 51
5.7 Bodem 51
5.8 Bomen 51
5.9 Water 53
5.10 Archeologie 53
5.11 Kabels en leidingen 55
5.12 Conclusie 55

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 57

6.1 Economische uitvoerbaarheid 57
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 57

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 59

7.1 Inleiding 59
7.2 Planvorm 59
7.3 Opbouw regels 59
7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 60
7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 60
7.6 Systematiek van de bestemming Wonen 61

7.7 Artikelsgewijze toelichting 61
7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 66
7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging 67
7.10 Lijst van Horeca-activiteiten 69
7.11 Handhaving 71
Bijlagen toelichting 73

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse 75

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 98

Artikel 1 Begrippen 98
Artikel 2 Wijze van meten 104
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 105

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen 105
Artikel 4 Bedrijventerrein 106
Artikel 5 Cultuur en ontspanning 107
Artikel 6 Gemengd 108
Artikel 7 Groen 110
Artikel 8 Kantoor 111
Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied 111
Artikel 10 Waarde - Archeologie 112
Artikel 11 Water 112
Artikel 12 Waterstaat - Waterkering 112
Artikel 13 Wonen 113
Hoofdstuk 3 Algemene regels 115

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel 115
Artikel 15 Algemene bouwregels 115
Artikel 16 Algemene gebruiksregels 116
Artikel 17 Algemene aanduidingsregels 116
Artikel 18 Algemene afwijkingsregels 116
Artikel 19 Overige regels 117
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 118

Artikel 20 Overgangsrecht 118
Artikel 21 Slotregel 118
Bijlagen regels 119

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 120

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging 139

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten 143

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is er voor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich daarnaast , vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd conform de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van recente juridisch-planologische regelingen.



Begrenzing plangebied (bron: luchtfoto Atlas leefomgeving, 2019)

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	30 november 2017	
Beheersverordening 'Algemene regels actualiseren'	30 november 2017	
Bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 - 6, Merwedekanaalzone'	13 februari 2014	
Bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'	1 december 2016	
Bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10, Merwedekanaalzone'	7 juni 2018	

Tabel: Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

1.4 Bestemmingsplanmethodiek

Het bestemmingsplan richt zich op de actualisering van het ruimtelijk beleid voor de Merwedekanaalzone, deelgebied 6. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur vormt daarbij de basis. Er worden op maat gesneden regelingen geformuleerd.

Het plan

Bij het bestemmen van dit deel van de Merwedekanaalzone geldt - vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten - dat de inhoud van het voorheen geldende bestemmingsplan in dit plan wordt 'overgenomen', tenzij dit op grond van geldend beleid niet gewenst is.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de onderdelen van het planvoornemen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de AMvB Ruimte.

Conclusie

Het SVIR bevat geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd is op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden

herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Plangebied

In het Barro is aangegeven dat het plangebied ter plaatse van de Romeinse Limesis gelegen. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening. Verder zijn in het Barro geen specifieke regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. Gelet hierop is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie- en verordening

Gedeputeerde Staten hebben de ontwerpen van de Omgevingsvisie en -verordening van de provincie Utrecht en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER) op 17 maart 2020 vastgesteld. Doordat de Omgevingswet een jaar later dan gepland - dus op 1 januari 2022 - in werking treedt, is er ter overbrugging een interim Omgevingsverordening nodig.

In de Ontwerp Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. Met de Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan de toekomstige leefomgeving. In de Omgevingsverordening staan de regels die daarvoor nodig zijn. Het is niet eenvoudig om deze leefomgeving in te richten. De provincie wil zich onder andere voorbereiden op:

- de extra woningen die gebouwd moeten worden;
- de toename van werkgelegenheid;
- de toename van verkeer;
- de energietransitie;
- de klimaatverandering;
- de veranderingen in de landbouw.

Aan deze (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie ruimte geven. Verder vindt de provincie het belangrijk om de bestaande kwaliteiten van de provincie Utrecht te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen.

In de Omgevingsvisie zijn zeven thema's uitgewerkt. Per thema maakt de provincie belangrijke keuzes:

1. stad en land gezond:
"We zorgen ervoor dat de woon-, werk- en leefgebieden gezond zijn en uitnodigen tot bewegen (te voet of per fiets). Ook willen we dat er in en rondom steden en dorpen voldoende groene gebieden zijn om te recreëren".

2. klimaatbestendig en waterrobuust:
"We beschermen onze provincie tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte). Ook gaan we de bodemdaling tegen, met name in de veenweidegebieden."

3. duurzame energie:
"We stimuleren energiebesparing, evenals het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water."

4. vitale steden en dorpen:
"We bouwen nieuwe woningen en bedrijven vooral op plekken binnen de bebouwde kom. En op plekken die goed met trein, bus, tram en fiets te bereiken zijn."

5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar:
"We leggen nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden aan tussen de woon-, werk- en leefgebieden. Ook willen we beter gebruik maken van de bestaande wegen."

6. leven landschap, erfgoed en cultuur:
"We zorgen goed voor de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen, en we willen dat veel mensen kunnen genieten van die fraaie plekken. Ook vinden we het belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) met het aantal inwoners meegroeit."

7. toekomstbestendige natuur en landbouw:
"We beschermen de natuur en leggen nieuwe natuurgebieden aan die we onderling met elkaar verbinden. We helpen boeren om een omslag te maken naar kringlooplandbouw. Dat betekent voedsel produceren met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en een zorgvuldig beheer van bodem, water en natuur."

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De provinciale omgevingsvisie en -verordening bevatten geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied en vormen dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. In het plangebied zijn nu voornamelijk kantoren en bedrijven gevestigd. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door middel van het bestemmen van de feitelijk situatie. Dit kan omdat een aantal in het plangebied gevestigde bedrijven een lagere milieucategorie heeft dan dat de geldende beheersverordening toestaat. Dit bestemmingsplan draagt daarmee bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de in het plangebied aanwezige bedrijven en kantoren. Het aantal vierkante meters bedrijven en kantoren wordt niet

gewijzigd. De economische visie vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.4 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de langetermijndoelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken;
- het verbinden van netwerken;
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

Plangebied

In de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone wordt ingezet op een vernieuwende mobiliteitsstrategie gericht op het beperken van automobiliteit en het versterken van deelmobiliteit en bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard. Het is te verwachten dat op termijn steeds minder verkeersbewegingen in het plangebied plaatsvinden doordat ook het plangebied op termijn meer en meer naar een woon-werkgebied zal transformeren. Dit is in overeenstemming met het het Mobiliteitsplan 2015-2028.

2.2.5 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties dienen te voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- Indien het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. De ontwikkelvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen

Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.

- Gezonde groei voor iedereen

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.

- De kracht van iedereen

Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woningcategorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;

- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de feitelijke situatie in het plangebied. Dit bestemmingsplan draagt bij aan deze beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Tevens willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De RSU bevat tevens een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijke woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de in het plangebied feitelijk situatie. Dit bestemmingsplan draagt bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie.

2.3.2.2.2 Werken

Bedrijventerreinen Strategie Utrecht 2012

Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Voldoende en goede (niet louter monofunctionele) werklocaties zijn belangrijk voor het algemene vestigingsklimaat van de stad. Om de concurrentiekracht van en werkgelegenheid in onze stad op peil te houden, zijn goede werklocaties waaronder bedrijventerreinen onontbeerlijk.

De doelstelling van het bedrijventerreinenbeleid is om voldoende en toekomstbestendige werklocaties te bieden, die voldoen aan de wensen van hedendaagse en toekomstige ondernemers en daarmee een bijdrage te leveren aan de economische ontwikkeling van de stad.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in de vestiging van nieuwe bedrijven of functies. De regels voor de in het plangebied aanwezige bedrijven blijven grotendeels gehandhaafd, alleen de in het gebied toegelaten milieucategoriën worden verlaagd. Met dit bestemmingsplan worden ook geen nieuwe kantoorontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bestaande kantoren blijven gehandhaafd.

2.3.2.2.3 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Het plangebied valt binnen de 'Centrale Zone' met zoekgebied voor incidentele accenten. Hiervoor is in het Wensbeeld 2030 een maximale hoogte van 15 of 30 meter opgenomen. Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en legt daarmee de feitelijke situatie vast. Uit een inventarisatie van de feitelijke situatie blijkt dat de meeste bebouwing voldoet aan de maximale bouwhoogte van gebouwen van 18 meter op de bedrijfspercelen en 28 meter op de kantoorpercelen . Deze bouw- en goothoogte wordt met dit bestemmingsplan opnieuw vastgelegd en is daarmee in overeenstemming met de hoogbouwvisie. Binnen het plangebied zijn enkele bebouwingsaccenten van maximaal 80 meter aanwezig. Het betreft het hotel en het naastgelegen kantoorgebouw, een deel van het kantoorgebouw aan de overzijde van de Winthontlaan en het kantoorgebouw op de hoek Vliegend Hertlaan/Europalaan. Ook dit is in lijn met de hoogbouwvisie.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

2.3.2.2.4 Verkeer en mobiliteit

Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto

Utrecht werkt aan een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen (fiets)parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van het parkeren in Utrecht.

In de planbeschrijving in hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe is omgegaan met deze uitgangspunten.
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

Plangebied
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor parkeren. In paragraaf 4.3 wordt hier verder op ingegaan.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)
De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes

In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor het bestaande verkeersnetwerk niet om aanpassingen vraagt. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan vormt het mobiliteitsplan geen belemmering.

2.3.2.2.5 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022
Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is consoliderend van aard en maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk. Het doel van dit plan is de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De nota gezondheid vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is gebiedsbeleid opgesteld.

Omgevingsvisie deelgebied Merwedekanaalzone

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) is een omgevingsvisie opgesteld. In de omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.



Kaart omgevingsvisie Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht)

Het raamwerk bestaat uit de volgende delen: historische kwaliteiten, Merwedepark, Europalaan, stedelijke langzaam verkeersverbindingen en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone. Het beleid voor deze zone is er al sinds 2005 op gericht om een stedelijke transformatie tot stand te brengen, omdat het terrein zijn betekenis als watergebonden industrie grotendeels verloren is en door de ontwikkeling van Leidsche Rijn midden in de stad is komen te liggen.

De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000 - 9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Twogether. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave.

Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt uitgewerkt langs vier sporen:

1. Kwaliteit van leven
   Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit.
2. Bedrijvige mix
   Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en allerlei bijzondere functies.
3. Duurzaam en slim
   Energieneutraliteit en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water.
4. Robuust en flexibel
   De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk en bruikbaar is.

Plangebied

Het nieuwe bestemmingsplan heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. In het plan wordt de maximum toegelaten milieucategorie teruggebracht en wordt een regeling opgenomen die het parkeren enkel voor in het plangebied aanwezige functies en gebruikers toestaat. Met deze aanpassingen sorteert de gemeente voor op de toekomstige transformatie naar een woon-werkgebied als onderdeel van een groter geheel: de transformatie van de Merwedekanaalzone. Voor dit gebied zal te zijner tijd ook een nieuw ontwikkelingsgericht bestemmingsplan gemaakt worden om dit gebied te transformeren zoals geschetst in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is actualiserend van aard. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, worden aan het einde van de verschillende paragrafen conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

3.2 Ruimtelijke structuur

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied is in de Merwedekanaalzone gelegen en bestaat uit deelgebied 6 van de in totaal 7 deelgebieden. De Merwedekanaalzone ligt van oudsher in het stroomgebied van de Oude Rijn. De Romeinen gebruikten de hoger gelegen oeverwallen voor de aanleg van de Limes (grens). Later, in de 12e en 13e eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht door de kenmerkende langgerekte kavels te ontginnen. Met name hoveniers zijn tot ver in de 20e eeuw in dit gebied aanwezig. In de jaren daarna heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander gebruik gekregen.

Het Merwedekanaal is tussen 1884 en 1892 gegraven, dwars door de toen bestaande 'strokenverkaveling' heen. Het kanaal gaf daarmee de haven van Amsterdam een voor Nederlandse handel belangrijke aansluiting via de Rijn op (inter)nationale vaarroutes. Ook omdat het kanaal gunstig ligt langs het spoor is het aanleiding voor de vestiging van industrie en bedrijven. De bebouwing langs het kanaal volgt de oorspronkelijke strokenverkaveling en is op het water georiënteerd. Door de beperkte breedte van het Merwedekanaal blijft de vestiging van grootschalige industrie langs dit kanaal uit.

In 1931 wordt besloten om een nieuw en breder kanaal te graven, het Amsterdam-Rijnkanaal (1952). Ondertussen worden aan de oostkant van het Merwedekanaal een aantal Utrechtse woonwijken gebouwd (o.a. Lombok, Rivierenwijk en Hoograven).

In 1954 wordt een deel van de gemeente Jutphaas toegevoegd aan de gemeente Utrecht. Niet het Merwedekanaal maar het Amsterdam-Rijnkanaal is vanaf dat moment de grens. Op basis van het Structuurplan 1954 wordt in de polder Nieuw Welgelegen vanaf 1957 Kanaleneiland gebouwd. De wegenstructuur op het Kanaleneiland is op het autoverkeer afgestemd.

Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk. Het was de bedoeling dat ook bewoners van de groenarme Rivierenwijk van dit park gebruik gingen maken. Vanaf de jaren 70-80 van de vorige eeuw maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, vooral in het plangebied tussen de Beneluxlaan en de A12.

Anno 2020 is het plangebied uitgegroeid tot een bedrijventerrein voor kantoren en bedrijven. De meest recente ontwikkelingen zijn de realisatie van het Van der Valk Hotel en het casino aan de Winthontlaan aan de zuidelijke rand van het plangebied.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de historische ontwikkeling van het plangebied.

3.2.2 Structuurbepalende elementen

De aanwezige bebouwing in het plangebied bestaat voornamelijk uit grote gebouwen met kantoren en bedrijven. Er zijn nauwelijks kleine hoofdgebouwen aanwezig. Het plangebied wordt gekenmerkt door de van oudsher aanwezige verkeers- en waterstructuur. Het gaat om de Zeehaenkade, de slingerende Eendrachtlaan, de Europalaan, de Beneluxlaan en het Merwedekanaal. Langs de Zeehaenkade is een fietspad voor de fietsverbinding Utrecht - Nieuwegein aanwezig.



Verkeersstructuur in en rondom plangebied (bron: ArcGIS, 2020)

Hoogteaccenten ten behoeve van kantoren zijn voornamelijk langs de hoofdwegen, Europalaan en Beneluxlaan, aanwezig. Het terrein achter deze twee wegen richting het Merwedekanaal kent een lagere bebouwing van 2 á 5 bouwlagen.



Aanzicht op bebouwing aan de Europalaan 40 (links), 44 t/m 46 (midden) en 100 (rechts) (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht voor- en zijgevel Eendrachtlaan 98 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Langs de Zeehaenkade is een groenstructuur aanwezig in vorm van een bomenrij. Verder is veel groen op individuele kavels aanwezig.



Aanzicht Merwedekanaal, fietspad en Zeehaenkade (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de structuurbepalende elementen van het plangebied.

3.2.3 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk waarmee de historisch ontstane ruimtelijke en functionele structuren van het plangebied kan worden gewijzigd.

3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bestaande functionele structuur, het toegestane gebruik en bebouwing van het plangebied. Het gaat om de functies wonen, kantoren, bedrijven, hotel en casino, groen en openbare ruimte. Hieronder volgt een omschrijving per functie.



Functionele structuur plangebied

3.3.1 Bedrijven en kantoren

Tankstation met LPG Beneluxlaan

In het noorden van het plangebied is aan de Beneluxlaan 1001 (kadastraal bekend als UTT00-R-1281) een tankstation gevestigd. Volgens besluitsubvlak 45 van de geldende beheersverordening zijn hier specifieke regels in verband met risicovolle inrichtingen van toepassing. Zo geldt dat in een straal van 15 meter om de afleverzuil(en) geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen worden gebouwd. Aangezien er binnen dit gebied alleen het tankstation zelf en gronden met een verkeersbestemming aanwezig zijn, is hiervoor geen regeling opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.



Aanzicht tankstation vanuit Beneluxlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 en Vliegend Hertlaan 15 t/m 97

Aan de Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 (kadastraal bekend als UTT00-R-908) en de Vliegend Hertlaan 15 t/m 97 (kadastraal bekend als UTT00-R-1097) zijn momenteel kantoren waaronder Berenschot Groep B.V, Windunie B.V en Inspectie Leefomgeving en Transport- Rail en Wegvervoer gevestigd.



Aanzicht Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Op het achterliggende terrein van de Beneluxlaan, de Eendrachtlaan, de Europalaan en de Vliegend Hertlaan is een bovengrondse parkeergarage met drie bouwlagen aanwezig.



Overdekte parkeergarage op het achterliggende terrein behorende bij Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 44 t/m 46

Hier is een kantoor van de Rabobank gevestigd. Het betreft een U-vormig kantoorpand bestaande uit 5 bouwlagen en is kadastraal geregistreerd onder UTT00-R663.



Aanzicht voorgevel Europalaan 44 t/m 46 vanuit Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546

De toegestane functie op deze adressen is kantoren. Hier zijn de kantoren van bedrijven zoals BCD Travel, Dytter, Dutch Game Garden, Social Brothers en Social Elephant gevestigd. De bebouwing bestaat uit 3 tot 9 bouwlagen.

De Europalaan 200 t/m 222 zijn tijdelijk bestemd voor Wonen (zie ook paragraaf 3.3.2). De Europalaan 100 is tijdelijk bestemd voor bedrijfsruimte en horeca.

De kantoren zijn verdeeld over 5 bestaande gebouwen gericht op de Europalaan. Aan de achterkant

van de kantorenpanden bevinden zich 3 grootschalige parkeerterreinen waarvan 2 overdekt zijn. De parkeerterreinen worden ontsloten via de Eendrachtlaan.



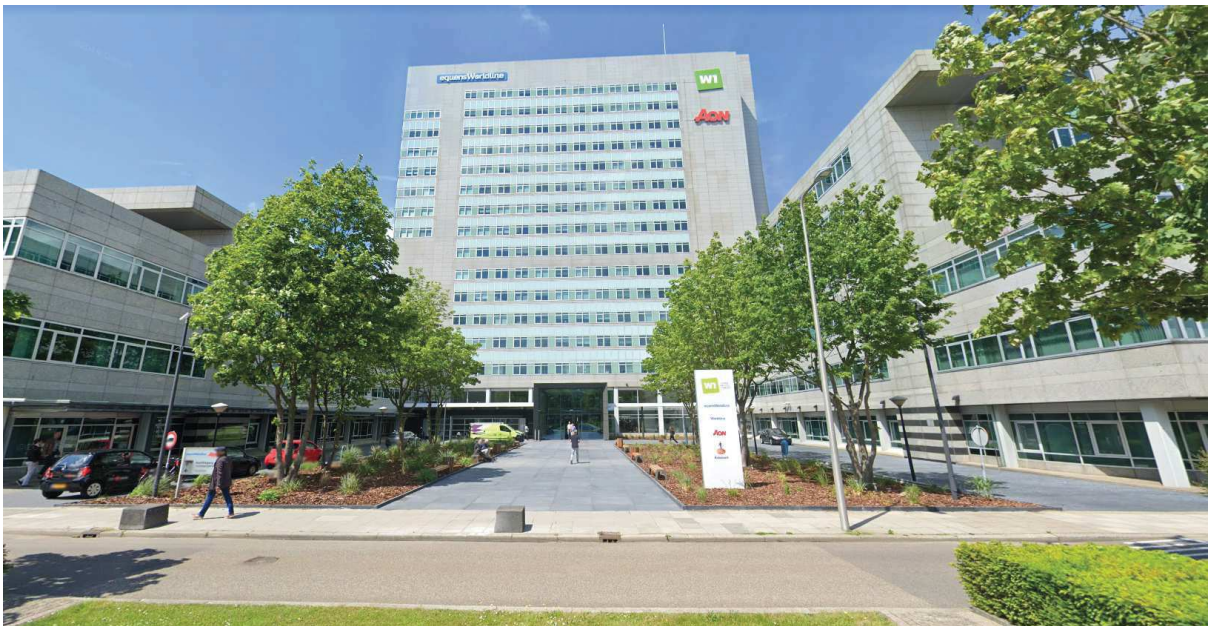
Aanzicht voorgevel Europalaan 500 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht achtergevels Europalaan 400 t/m 486 (links) en 200 t/m 222 (rechts) vanuit Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151

Aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151 zijn kantoren gevestigd. Het gaat om kantoren van de verzekeringsmakelaar Aon, Interegi B.V. Paysuqare en Worldline en equens Worldline. Het gebouw bestaat aan de randen uit 3 tot 4 bouwlagen en heeft in het midden een hoogteaccent van ongeveer 16 bouwlagen. De ingang van het gebouw bevindt zich aan de kant van de Eendrachtlaan.



Zicht op ingang van het kantoor vanaf de Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 171 t/m 189

Het hoofdgebouw aan de Winthontlaan 171 t/m 189 (kadastraal bekend als UTT00-R-815) is parallel aan de Winthontlaan gelegen. Het gebouw dient als kantoor en heeft 4 bouwlagen. Daarnaast bevindt zich een bovengrondse, overdekte parkeergarage op het terrein. De parkeergarage is via de Winthontlaan ontsloten en bedient zowel het kantoor ernaast als de hierboven beschreven kantoorlocatie aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151.



Zicht op kantoor vanaf Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 2

In het gebouw op de hoek Europalaan/Winthontlaan is het kantoor van NWO gevestigd.



Zicht op kantoor Winthontlaan 2 vanaf Europalaan (bron: Google Streetview, 2019)

Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300

Ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8, Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300 zijn een aantal grote garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.

Aan de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 is een groothandel voor horeca, gevestigd.



Zicht op groothandel en parkeerterrein vanaf Vliegend Hertlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 30 t/m 32

Aan de Zeehaenkade 30 t/m 32 (kadastraal bekend als UTT00-R-770) is de Stichting Leger des Heils gevestigd. Het gebouw heeft twee bouwlagen en vanaf de Zeehaenkade gezien aan de voorkant een parkeerterrein. Het parkeerterrein is bereikbaar via de Overijssellaan.



Aanzicht ingang en voorgevel Leger des Heils vanuit Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Zeehaenkade 50

Het bedrijf gevestigd aan de Zeehaenkade 50 (kadastraal bekend als UTT00-R-670) maakt onderdeel uit van het grote autoverhuurbedrijf Terberg aan de Eendrachtlaan 280. De percelen hebben dan ook één gezamenlijk parkeerterrein dat tussen beide hoofdgebouwen in is gelegen. Het parkeerterrein is zowel vanuit de Zeehaenkade als vanaf de Eendrachtlaan toegankelijk. De ingang vanuit de Zeehaenkade gezien vormt de hoofdingang. Het L-vormige gebouw bestaat uit twee bouwlagen.



Zicht op parkeerterrein en gebouw van het autoverhuurbedrijf Terberg vanaf Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 60

Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. Het betreft het kadastrale perceel UTT00-R-667.



Zicht op verfwinkel Sigma vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 62 t/m 70

Het betreft een braakliggend en onbebouwd terrein (kadastraal bekend als UTT00-R-666).



Zicht op braakliggend terrein vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

3.3.2 Wonen

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Aan de Vliegend Hertlaan 1 t/m 232 is in 2017 van een kantorenpand van 4 tot 8 bouwlagen naar een appartementengebouw (kadastraal bekend als UTT00-R-1250) getransformeerd. Met de transformatie, genaamd Flying Deer, zijn in totaal 251 appartementen gerealiseerd.

Het terrein is voor het autoverkeer bereikbaar via de Vliegend Hertlaan. Hier bevindt zich een groot parkeerterrein voor auto's en fietsers ten behoeve van de appartementen. Voor voetgangers en fietsers is het terrein naast de hoofdontsluiting ook bereikbaar via een vanuit de Beneluxlaan aangelegd (voet)pad.



Aanzicht voor- en zijgevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf het parkeerterrein (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht zij- en achtergevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf hoek Zeehaenkade / Vliegend Hertlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het appartementengebouw is gericht op het Merwedekanaal en wordt enkel door een openbaar voet- en fietspad van het kanaal gescheiden.

Europalaan 200 en 202

Het betreft een kantoorfunctie (kadastraal bekend als UTT00-R-624). Voor de Europalaan 200 geldt een tijdelijke vrijstelling voor een woonfunctie. De woonfunctie is tot 22 februari 2027 toegestaan.



Aanzicht achtergevel blok Europalaan 100 t/m 146 (rechts), blok Europalaan 200 t/m 222 (midden) en Europalaan 400 t/m 486 (links) vanaf Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 10 (ligt buiten de plangrens van deze actualisering)

Voor de Eendrachtlaan 10 heeft een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan is erop gericht dat de huidige kantoorfunctie wordt omgezet wordt naar een definitieve woonbestemming.

3.3.3 Verkeer (Auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer en parkeren)

Auto

Het plangebied sluit op drie punten aan op omliggende hoofdwegen, waarvan twee op de Europalaan en één op de Beneluxlaan. De verkeerstructuur van het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de slingerende Eendrachtlaan die het plangebied van noord naar zuid als het ware 'in tweeën deelt'.

De Overijssellaan, de Winthontlaan en de vliegende Hertlaan bepalen de oost-west verkeersstructuur.

De maximale snelheid voor voertuigen bedraagt in het gehele plangebied (Vliegend Hertlaan, Eendrachtlaan, Zeehaenkade, Overijssellaan en Winthontlaan) 50 km/uur.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied loopt een stedelijk hoofdfietsnetwerk. Eén van de fietsroutes ligt aan de oostelijke rand van het plangebied, tussen het Merwedekanaal en de Zeehaenkade. De andere fietsroute ligt aan de westelijke rand van het plangebied langs de Europalaan. Beide fietsroutes staan aan de zuidkant via de Winthontlaan en aan de noordkant via een fietspad langs de Beneluxlaan met elkaar in verbinding. Hiermee sluit het fietsnetwerk aan op het omliggende fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

De openbare vervoersroute loopt langs de randen van het plangebied, via de Europalaan (halte Kanaleneiland-Zuid) en de Beneluxlaan (halte Europaplein Oost).



Bestaande bushalte aan de Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Parkeren

Kantoren en bedrijven beschikken over parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het gaat om gelijkvloerse, onoverdekte parkeerterreinen maar ook om overdekte parkeergarages met meer verdiepingen. Deze parkeerterreinen zijn niet openbaar. Verder zijn, verspreid over het plangebied, (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

3.3.4 Groen, openbare ruimte, recreatie en water

Groen

Binnen het plangebied is een beperkt aantal groenvoorzieningen te vinden in de vorm van enkele bomenrijen (voornamelijk populieren), wegbegeleidend groen, bermen en enig groen op bedrijventerreinen.

Water

Het Merwedekanaal is de enige watergang die in het plangebied voorkomt. Deze watergang vormt de oostelijke rand van het plangebied.



Aanzicht Merwedekanaal vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.5 Hotel en casino

Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6

In het zuiden van het plangebied, aan de Winthontlaan 4 - 6, is het Van der Valk hotel gebouwd. In het gebouw wordt ook ruimte geboden aan kantoren. Het betreft een ontwikkeling die met vaststelling van het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6' op 13 februari 2014 door de gemeenteraad mogelijk is gemaakt. Het perceel heeft de bestemming 'Gemengd'.



Aanzicht voorgevel hotel (rechts) en kantoren (links) aan de Winthontlaan 4-6 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Casino, Winthontlaan 8 - 10

In het zuidoosten van het plangebied is onlangs gestart met de bouw van een casino. Hiervoor is op 7 juni 2018 het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10' vastgesteld door de gemeenteraad. Het perceel heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'.



Aanzicht van het casino in bouwfase vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.6 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard. De in deze paragraaf omschreven ruimtelijke en functionele structuur wordt gerespecteerd en behouden.

Met de vaststelling van beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk' in 2017 is de op dat moment bestaande planologische situatie vastgelegd. Voor dit bestemmingsplan is de feitelijke situatie opnieuw geïnventariseerd. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen categorie 3 bedrijven binnen het plangebied aanwezig zijn.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.' is een actualiseringsplan, bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen (conserveren) en te voorkomen dat zich eventuele nieuwe ontwikkelingen voordoen die een belemmering vormen voor de toekomstige transformatie van dit deel van Merwedekanaalzone tot een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied met een betere aansluiting op de omgeving. Kortom, een noodzakelijke stap om in de toekomst ook dit deel van de stad gezonder, groener en duurzamer te maken volgens de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De juridische vertaling die hieruit voortkomt in de vorm van regels en bijbehorende verbeelding is in hoofdstuk 7 beschreven.

4.1 Algemeen

Een levende stad blijft in beweging. Met de stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt een nieuwe laag toegevoegd aan de geschiedenis van dit gebied; een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, met een robuust groen raamwerk en het Merwedepark als een nieuwe verblijfsruimte voor de stad. Een duurzame stedelijke ontwikkeling die, ook door demogelijkheid om betere verbindingen te creëren tussen de omliggende wijken, juist op deze plek past. Deelgebied 6 omvat een oppervlak van ongeveer 22 hectare en vormt als meest zuidelijke deelgebied van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (die betrekking heeft op de deelgebieden 4, 5 en 6) de schakel tussen de bestaande woonwijken van Hoograven en Jutfasepunt, de nieuw te realiseren wijk Merwede (deelgebied 5), de Utrechtse woonboulevard en de punt Westraven. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is tevens onderdeel van de verstedelijkingsopgave A12-zone, waar Utrecht in samenspraak met de provincie Utrecht, het regionale samenwerkingsverband U10, Rijkswaterstaat en de buurgemeenten Houten en Nieuwegein aan werkt.



Deelgebieden Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht, Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 (concept 17 december 2019).

Het plangebied bestaat in de huidige situatie voornamelijk kantoren en bedrijven. Om de gewenste transformatie naar een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied niet te belemmeren, is voor de toekomstige woonfuncties een zorgvuldige en passende waardering van toegestane milieucategorieën van bedrijven nodig. Dit kan door in deze fase de milieucategorie van de huidige bedrijven in de feitelijke situatie vast te leggen. Hiervoor wordt met dit plan een aanpassing op maat geleverd.

In dit hoofdstuk worden eerst de algemene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende planonderdelen.

4.1.1 Ruimtelijke en functionele uitgangspunten

Het plangebied heeft een heldere hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt niet gewijzigd, mede doordat de waterloop (het Merwedekanaal), de belangrijkste groenelementen en de infrastructuur volgens de huidige situatie worden bestemd. Overige kleinere groene eenheden in de openbare ruimte vallen onder de ruimere bestemming Verkeer en Verblijf. Er worden geen nieuwe ruimtelijke structuren toegevoegd of bestaande structuren gewijzigd.

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit kantoren en bedrijven. Verder bestaat het

plangebied uit een hotel, een casino en een appartementengebouw.

In de beheersverordening is destijds qua bedrijfscategorieën en bouwmogelijkheden de bestaande planologische ruimte uit het daar aan voorafgaande bestemmingsplan overgenomen.

Voor de toekomstige transformatie van de Merwedekanaalzone is een passende aansluiting op omliggende gebieden van belang. Het gaat om bedrijven waarvan de maximaal toegestane milieucategorie feitelijk lager ligt dat de beheersverordening mogelijk maakt. Voor deze bedrijven is maatwerk gewenst. In paragraaf 4.2 volgt per locatie een beschouwing van de nodige maatwerkaanpassingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden uitgevoerd. In paragraaf 4.4 wordt regeling met betrekking tot de toegestane bouwhoogtes aangevuld.

4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorievoor bedrijven

Eendrachtlaan 228, 242 en 300

Ter plaatse van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 zijn diverse garagebedrijven aanwezig. De geldende beheersverordening staat hier bedrijven behorende tot milieucategorie 1 tot en met 3.1 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Eendrachtlaan 280

Aan de Eendrachtlaan 280 een groot autoverhuur/lease-bedrijf (Terberg) met een eigen vulpunt voor benzine aanwezig. De geldende beheersverordening staat ter plaatse van dit perceel bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In ditbestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 280 in overeenstemming gebracht met het feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Vliegend Hertlaan 8

Aan de Vliegend Hertlaan 8 is een groothandel voor horeca gevestigd. Volgens de geldende beheersverordening is hier een bedrijf behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 toegestaan. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoort een groothandel voor horeca tot milieucategorie 2 bedrijven.

Zeehaenkade 30 t/m 32

Hier is het kantoor van het Leger des Heils gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 30 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie (kantoor) en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Zeehaenkade 50

Het gebouw aan de Zeehaenkade 50 maakt onderdeel uit van het bedrijf Terberg dat aan de Eendrachtlaan 280 is gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 50 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Zeehaenkade 60

Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit 2 bouwlagen. Een verfwinkel betreft volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG een bedrijf behorende tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 60 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven gedurende de planperiode beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft de Lpg verkoop. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van LPG ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor LPG meer gestart worden.

4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren

In het plangebied is een aantal grote bovengrondse parkeergarages aanwezig. Daarnaast zijn op diverse plekken langsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

Parkeergarage W1

Aan de Winthontlaan is de parkeergarage W1 gevestigd. De parkeergarage betreft geen commerciële garage en is enkel bestemd voor bezoekers van de bedrijven aan de Winthontlaan en de Europalaan.

Parkbee

Parkeergarage Parkbee aan de Europalaan 400 is eveneens een parkeergarage die alleen wordt gebruikt door (bezoekers van) bedrijven binnen het plangebied.

Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat de parkeergelegenheden binnen het bestemmingsplangebied uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen. Dit is per bestemming geregeld is in de artikelen 3.4.1, 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1, 13.3.3.

Daarnaast is in de algemene bouwregels de voorwaardelijke verplichting over parkeren aangescherpt. Binnen dit plangebied dienen de minimale normen toegepast te worden uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto. Dit is in de artikel 15.3 van de regels opgenomen.

4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte

De toegestane goothoogte bedraagt volgens de besluitsubvlakken van de geldende beheersverordening ter plaatse van het plangebied 18 en 28 meter. Met dit bestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte aan de bestaande regeling toegevoegd. Goot- en bouwhoogte worden aan elkaar gelijk gesteld. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd

In het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van de geldende beheersverordening en kennen een eigen 'bestemming' of procedure. Hierna wordt ingegaan op deze situaties.

Winthontlaan 4 - 6, hotel- en kantoorontwikkeling

Het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4-6, Merwedekanaalzone' is op 13 februari 2014 vastgesteld. Het gebouw heeft de bestemming 'Gemengd' en is inmiddels gerealiseerd. De juridische regeling voor de bestemming 'Gemengd' is één op één overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Winthontlaan 8 - 12, casino

Het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8-10, Merwedekanaalzone' is op 7 juni 2018 vastgesteld. Het casino is inmiddels gerealiseerd en heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Ter plaatse van deze bestemming is een casino inclusief additionele horeca togestaan en horeca in de categorieën D1 en D2 ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag. Ook is een parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' toegestaan. De juridische regeling voor de bestemming 'Cultuur en ontspanning' is één op één overgenomen in dit bestemmingsplan.

Eendrachtlaan 100

Aan de Eendrachtlaan 100 is een tijdelijke vergunning (met kenmerk HZ_WABO-17-14228 en HZ_WABO-19-36211) voor het wijzigen van een deel van het kantoorpand naar horeca (D1) en zakelijke dienstverlening en het realiseren van een terras (horeca) bij een brouwerij met milieucategorie 2 verleend. De tijdelijkheid is verlengd en eindigt in juli 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt. Hierover meer in hoofdstuk 7.

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Hiervoor is via een afwijking van het bestemmingsplan vergunning verleend voor transformatie van een kantoor- naar een woongebouw. Het perceel is daarom voorzien van de bestemming Wonen. Voor het bestaande gebouw is een bouwvlak opgenomen en is de bestaande bouwhoogte vastgelegd.

Europalaan 100 en 200

Aan de Europalaan 100 en 200 zijn tijdelijke vergunningen verleend voor het verbouwen van een kantoorgebouw voor het tijdelijk gebruik als woningen en bedrijfsruimte voor een periode van 5 jaar. Daarnaast is een vergunning verleend voor het verbouwen van een kantoor tot horeca. Later zijn deze tijdelijke vergunning verlengd tot 22 februari 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied.

Dit bestemmingsplan is hoofdzakelijk actualiserend van aard. De regels uit de geldende beheersverordening worden beperkt aangepast in dit bestemmingsplan. Daardoor is de impact op milieu en omgeving zeer beperkt. De aanpassingen zijn vooral gericht op het op een goede manier vastleggen van de bestaande situatie en het terugbrengen van de milieucategorieën. Er zijn door het specifieke karakter van het plan geen algemeen aan te duiden effecten voor water, luchtkwaliteit, bodem, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, duurzaamheid en energie, externe veiligheid en andere belemmeringen.

Bij de specifieke planbeschrijving zullen deze onderwerpen nog worden benoemd indien daar aanleiding voor is.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een m.e.r. moet worden opgesteld.

Plansituatie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Het betreft een actualiserend bestemmingsplan waarbij de feitelijke situatie van aanwezige functies wordt vastgelegd en de milieucategorieën voor de toegelaten bedrijven worden beperkt. Er geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In- en uitwaartse zonering

Uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende functie, met als doel milieugevoelige functies in de omgeving te weren. In de zone rondom de belastende functie gelden beperkingen voor milieugevoelige functies en voor milieubelastende activiteiten.

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd.

Dit kan tot gevolg hebben dat bij de invulling van een bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende activiteiten van bedrijven enerzijds en milieugevoelige functies zoals wonen en kinderopvang anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de afstanden gebruikt de gemeente Utrecht de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk", versie 2009 (verder: VNG-handreiking). In dit bestemmingsplan wordt de lijst van bijlage 1 bij de VNG-handreiking, Richtafstandenlijsten voor milieubelastende activiteiten, gehanteerd. Deze lijst deelt bedrijfsactiviteiten aan de hand van richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar in categorieën in. De grootste richtafstand van een van de vier aspecten is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Aan de hand van onderstaande tabel zijn de grenzen van de zones bepaald waarbinnen een bepaalde milieucategorie toegelaten kan worden. Daarbij is steeds gemeten vanaf dichtstbijzijnde gevel van een gebouw met een gevoelige functie. Dat is meestal een woning.

Milieucategorie	Minimale afstand
1	0-10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m
4.1	200 m
4.2	300 m
5.1	500 m
5.2	700 m
2.3	1.000 m
6	1.500 m

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd. Dit heeft tot gevolg dat bij de invulling van het bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Nuancering richtafstand op grond van omgevingstype woonwijk

De VNG-handreiking maakt onderscheid tussen twee typen woongebied: de rustige woonwijk en het gemengd gebied. Het omgevingstype rustige woonwijk is een woonwijk die ingericht is volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies in het gebied voor en er is weinig verkeer langs de randen. Het omgevingstype gemengd gebied is een woongebied waarin ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en bedrijven voorkomen. Gebieden die langs hoofdinfrastructuur voor wegverkeer liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd. Met de aanwezigheid van spoor- en vaarwegen wordt geen rekening gehouden, omdat het geluid daarvan een incidenteel karakter heeft, terwijl wegen een continue achtergrondruis leveren.

In een gemengd gebied is er meer achtergrondgeluid. De milieubelasting door geluid dat afkomstig is van buiten het gebied gelegen bedrijven is vergeleken met een rustige woonwijk in gemengde gebieden lager, omdat het geluid opgaat in het achtergrondgeluid. Daardoor kunnen voor gemengde gebieden kleinere richtafstanden aangehouden worden.

De gemeente Utrecht heeft de richtwaarden voor het geluid van bedrijven in de Geluidnota Utrecht 2007 vastgelegd. Het geluid van bedrijven mag bij woningen langs drukke wegen hoger zijn dan langs een rustige weg. Volgens het gemeentelijk geluidbeleid is elke woonwijk een rustige woonwijk, uitgezonderd de woningen aan belangrijke (drukke) wegen en op bedrijventerreinen. Op basis van een groot aantal geluidsmetingen zijn de drukke wegen en rustige woonwijken in de Geluidnota in kaart gebracht. De voor- en zijgevels van de woningen in een "drukke woonwijk", zoals de woningen aan de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Rustige woonwijken, zoals de tweedelijns bebouwing achter de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 45 dB(A). Deze indeling sluit aan bij de typen gemengd gebied en rustige woonwijk uit de VNG-handreiking.

De bestemmingsregeling is volgens de systematiek van de VNG-handreiking afgestemd op typen woongebieden. Tot de gemengde gebieden is door de hogere achtergrondwaarde van het geluid in vergelijking tot een rustige woonwijk een kortere afstand tot bedrijfsactiviteiten mogelijk. In de bestemmingsregeling is aan de hand van onderstaande tabel de zonering genuanceerd.

Minimale afstand tot categorie	Gemengd gebied: categorie
0 m	1
10 m	2
30 m	3.1
50 m	3.2
100 m	4.1
200 m	4.2
300 m	5.1
500 m	5.2
700 m	5.3
1.000 m	6
1.500 m	

Milieuzonering en afstanden

Het plangebied bestaat (aan de randen van het plangebied) voornamelijk uit kantoren. Op de achterliggende terreinen langs het Merwedekanaal zijn bedrijven gevestigd. Het plangebied kan derhalve worden aangemerkt als een gebied met een verhoogd achtergrondniveau, mede als gevolg van de invloed van de snelweg A12. Daarom wordt voor de richtwaarden en richtafstanden voor gemengd gebied uitgegaan.



Huidige milieuzonering in het plangebied met aanduiding categorie-indeling o.b.v. geldende beheersverordening en bestemmingsplan

Plansituatie

Deelgebied 6 maakt onderdeel uit van een groter geheel, namelijk de transformatie naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied van de gehele Merwedekanaalzone.

Om te voorkomen dat milieuhinder van bestaande bedrijven in het plangebied een negatieve invloed zullen hebben op (toekomstige) woonfuncties in het plangebied, wordt de toegestane milieucategorie teruggebracht naar categorie 2. Uit een inventarisatie van de bestaande bedrijven is gebleken dat geen enkel bestaand bedrijf in een hogere categorie valt, zodat er geen beperkingen van toepassing zijn op nu gevestigde bedrijven.

Conclusie

De in de geldende beheersverordening en bestemmingsplannen opgenomen maximum toegestane milieucategorieën is tot stand gekomen op basis van de hiervoor genoemde richtafstanden. Het

beperken van de maximale milieucategorie heeft dus geen gevolgen voor omliggende (gevoelige) functies. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

5.4 Geluidhinder

Kader

In het kader van de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid is per 1 januari 2007 de Wet geluidhinder (Wgh) gewijzigd. De nieuwe wet heeft vooral gevolgen bij wijzigingen of aanleg van voorzieningen met gevolgen voor geluidhinder. Zo moet volgens de wet worden voorkomen dat bij reconstructie van wegen de geluidhinder toeneemt.

Plansituatie

De geldende beheersverordening kent aan de zuidkant een geluidzone industrie (besluitvlak 42) van het industrieterrein Laagraven:

"Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan"

Voor de gronden gelegen binnen deze geluidzone is ook in dit bestemmingsplan de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen, waaraan dezelfde gebruiksregels zijn gekoppeld.

Dit bestemmingsplan is een consoliderend plan en maakt geen nieuwe (geluidgevoelige) ontwikkelingen mogelijk. De huidige bouw- en bestemmingsgrenzen worden gehandhaafd. Bouw- en goothoogtes wordt vastgelegd. Aangezien het bestemmingsplan alleen maar betrekking heeft op de bestaande situatie, kan het een verdere beschouwing van het aspect geluid achterwege blijven.

5.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt voor transport over wegen, spoorwegen en vaarwegen geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied. Voor bebouwing binnen deze zone gelden extra bouwkundige eisen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is wanneer een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering (PR=10^{-6} contour). Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de bestemming, het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenoemde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plansituatie

In het plangebied is een bestaand LPG-tankstation aanwezig. Het voorliggende bestemmingsplan legt alleen de feitelijke situatie van dit LPG-station vast. Het vulpunt ligt op een locatie buiten het plangebied ook de daarbij behorende gevarencirkels reiken niet tot aan het plangebied. Externe veiligheid is dus niet van invloed op de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Voor het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6' geldt dat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Het betreft een actualiseringplan dat gericht is op het vastleggen van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan brengt een aantal maximaal toegestane milieucategorieën van bedrijven terug naar een lagere. Dit omdat de gevestigde bedrijven feitelijk een lagere milieucategorieën hebben dan de geldende beheersverordening mogelijk maakt. Daarnaast mogen parkeergelegenheden binnen het plangebied uitsluitend nog worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dit zal minder verkeersbewegingen met zich mee brengen.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan, zodat geen aandacht besteedt hoeft te worden aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is.

5.7 Bodem

Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er ook sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan. Voor overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging of hergebruik van grond is en blijft de gemeentelijke Nota bodembeheer 2017-2027 leidend.

5.8 Bomen

In deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone staan zowel in de openbare ruimte als op binnenterreinen en in tuinen van kantoren diverse bomen (zie onderstaande afbeelding uit het gemeentelijke basiskaartensysteem). De bomen langs de Zeehaenkade maken deel uit van de stedelijke groenstructuur. Gezien de aard van het bestemmingsplan waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt is er geen uitgebreide inventarisatie van de bomen gedaan. Uitgangspunt voor dit plan is dat bestaande bomen in het gebied gehandhaafd blijven en het plan dus geen invloed heeft op het bomenbestand in het gebied.



Bomen in het plangebied (Bron: gemeentelijk basiskaartensysteem)

Op het beheer van het bomenbestand in het gebied is het bomen beleid van toepassing. Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er bijvoorbeeld sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek of onveiligheid. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

5.9 Water

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft slechts beperkte ruimtelijke gevolgen. Het waterbeheer in het plangebied wordt inhoudelijk niet gewijzigd waardoor er geen effecten voor het waterbeheer zijn. De wijzigingen zien toe op de maximale milieucategorieën van bestaande bedrijven, het vastleggen van de goot- en bouwhoogtes, maar zorgen niet voor uitbreiding van bebouwing of verharding. Er wordt daarom geen watertoets opgesteld. Wel wordt het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) betrokken bij het vooroverleg en geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

5.10 Archeologie

Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

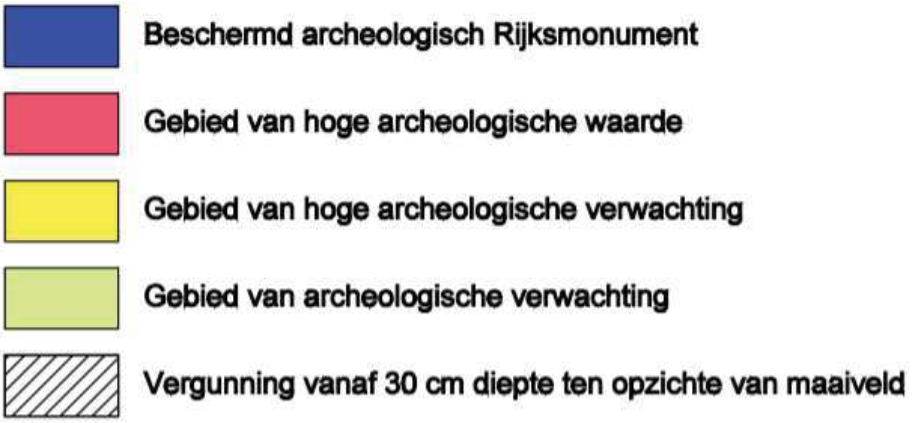
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plansituatie
Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart gedeeltelijk in een gebied van hoge archeologische waarde (noordoostelijke rand), gedeeltelijk in een gebied van archeologische verwachting en gedeeltelijk in een gebied met een hoge archeologische verwachting.





Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Uitsnede archeologische waardenkaart en legenda (bron: gemeente Utrecht)

Voor deze gebieden is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Hiermee worden de archeologische waarden en verwachtingen in het aangewezen gebied beschermd en veiliggesteld.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan in actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen en bodemingrepen mogelijk die de archeologische waarden in het gebied zouden kunnen aantasten. De in het plangebied voorkomende archeologische waarden worden door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' beschermd.

5.11 Kabels en leidingen

Kader

Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaalt het bevoegd gezag of dit wenselijk is. Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming/regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) vervullen uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) en kunnen ook zonder planologische regeling worden aangelegd. Deze leidingen zijn aangelegd langs en/of in combinatie met aanwezige infrastructuur.

Plansituatie

Er zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied.

5.12 Conclusie

Op basis van de hierboven beschreven paragrafen zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de actualisatie van de beheersverordeningen en bestemmingsplannen zoals genoemd in paragraaf 1.3. M.b.t. de actualisatie is dit bestemmingsplan actualiserend de vigerende bestemmingen worden in zoverre veranderd dat de maximaal toegelaten milieucategorie wordt verlaagd en er een parkeerregeling wordt toegevoegd.

Financiële uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Er behoeven geen kosten te worden gemaakt, en er worden ook geen opbrengsten gegenereerd. De plankosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden betaald uit de gemeentebegroting.

Economische uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Economische uitvoerbaarheid, i.c. realisatie van de bestemming binnen de planperiode, is niet meer van belang.

Kostenverhaal
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen toegevoegd, en ook geen nieuwe bouwplannen conform art. 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Daarom is er ook geen sprake van kostenverhaal. Er behoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Planschade
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt wel worden bestaande bestemmingen gewijzigd zoals in de inleiding van deze paragraaf beschreven. De gebruiksmogelijkheden van een aantal bedrijven teruggebracht tot hetgeen feitelijk aanwezig is, waardoor er zich in het gebied geen zwaardere bedrijven meer kunnen vestigen. Om die reden is een risico analyse planschade opgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

De provincie en HDSR hadden geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken. Gemeente anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van MWKZ-deelgebied 5 door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen.

Verwezen wordt daarbij naar de reactie* die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren.

Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie

In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Het lijkt ons nu in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Wij denken dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zijn als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de transformatie van het gebied.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de verbeelding als in de regels, voor de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. die gevallen, waarin al voldoende zicht bestaat op een nadere ontwikkeling of uitvoering van gemeentelijk beleid gewenst is, is daarvoor een regeling opgenomen in het plan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de beperking van de maximum toegestane milieucategorie.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels.

7.3.1 Het gebruik van het woord of

Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3.2 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aannieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen of bouwwerken hinder ondervinden van deontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf

in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

Bij het begrip Bebouwingspercentage is het van belang uit te leggen hoe dit moet worden berekend.

Het bebouwingspercentage is gerelateerd aan de oppervlakte van het bouwperceel, ofwel aan de oppervlakte van de gronden die bij eenzelfde bedrijf, instelling, woning of ander hoofdgebouw behoren.

Daarmee wordt voorkomen dat, als het maximum bebouwingspercentage op bijvoorbeeld 70% is gesteld, een bedrijf, instelling of ander hoofdgebouw op eigen terrein (het eigen bouwperceel) meer dan 70% en zelfs 100% bouwt. Dat zou tot gevolg hebben dat op andere bouwpercelen (die behoren bij andere bedrijven, instellingen, enzovoorts) het percentage van 70% niet (meer) kan worden gehaald of mogelijk zelfs helemaal niets kan worden gebouwd.

Bij het begrip Belhuis is een zodanige omschrijving gekozen, dat daaronder ook internetcafés vallen.

Evenementen

Evenementen moeten op grond van recente jurisprudentie in een bestemmingsplan zijn toegestaan als er sprake is van grootschalige, periodieke meerdaagse evenementen op dezelfde locatie. In dit bestemmingsplan zijn geen evenementen toegestaan die aan deze voorwaarden voldoen. Voor overige evenementen is een 'vergunning openbare ruimte' nodig op grond van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening).

7.6 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Wonen. Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

7.7 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
Ter plaatse van het in het plangebied liggende tankstation is de bestemming 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' opgenomen. Ter plaatse mag ook lpg worden verkocht. Er is een uitsterfconstructie opgenomen om het verkooppunt lpg eventueel te verwijderen.

Artikel 4 Bedrijventerrein

De verschillende bedrijven zijn in de bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) een 'Lijst van Bedrijfsactiviteiten' toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in paragraaf 7.8 en in de bijlage van de toelichting. Binnen het plangebied zijn uitsluitend de bedrijfsactiviteiten uit de milieucategorieën 1 en 2 toegelaten. Twwe bestaande bedrijven met een hogere milieucategorie hebben een maatwerkbestemming gekregen. Er is een

uitsterfconstructie opgenomen die er op gericht is dat in de toekomst alleen nog maximaal categorie 2 bedrijven zich kunnen vestigen. Een en ander is beschreven in paragraaf 4.2.1

Er is een regeling opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, als dat noodzakelijk is uit een oogpunt van verkeersveiligheid of ter bescherming van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

Voor het perceel Winthontlaan 8-10 is de bestemming 'Cultuur en ontspanning' opgenomen. Ter plaatse wordt het casino met horecavoorziening gebouwd.

Voor beide functies is een maximale oppervlakte opgenomen. Door het vastleggen van de bebouwingsmogelijkheden in een bouwvlak en maximale bouwhoogte op de verbeelding zijn de kaders, waarbinnen de nieuwe bebouwing moet worden gerealiseerd, vastgelegd.

Artikel 6 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor het perceel Winthontlaan 4-6. Voor de inhoud is aangesloten bij de daarop van toepassing zijnde bouw- en gebruiksmogelijkheden. Het geldende bestemmingsplan is er op gericht een hotel met bijbehorende functies als een restaurant en congresruimte van circa 20.000 m² mogelijk te maken. Daarnaast is er 10.750 m² BVO ruimte voor aanvullende functies waarvan maximaal 5000 m² zelfstandige kantoorruimte toegestaan. Het overige deel van het gebouw kan voor diverse functies worden aangewend. Daarbij kan worden gedacht aan functies op het gebied van cultuur en ontspanning die een aanvulling kunnen vormen op de aanwezige hotelfunctie. Echter, ook andere functies zijn denkbaar (bedrijven/maatschappelijk/sociaal medisch). Vanwege de verkeerssituatie in het gebied zijn de meer verkeersaantrekkende aanvullende functies in het bestemmingsplan qua oppervlakte zodanig gelimiteerd dat zij geen onevenredig beslag leggen op de verkeersruimte in en om het plangebied. Middels een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid bestaat de mogelijkheid om in het programma te schuiven, mits middels onderzoek is aangetoond dat dit geen onevenredige gevolgen heeft voor de kruispuntbelasting van de Europalaan in de spits.

Een aantal aanvullende functies is nadrukkelijk uitgesloten. In het aanvullende programma kan in ieder geval geen apart congrescentrum of apart vergadercentrum worden gerealiseerd. Deze mogen alleen als bijbehorende functies binnen de totale aantal hotel vierkante meters worden gerealiseerd. Een bioscoop en of casino/speelhal mag evenmin worden gerealiseerd.

Voor de berekening van de hoogte van halfverdiepte parkeergarages geldt een afwijkende regeling. De hoogte van deze voorzieningen die aan de zijde van de Winthontlaan maximaal 1,50 meter mogen zijn, wordt niet berekend vanaf het peil maar vanaf een punt op 2,40 meter uit de gevel van die parkeervoorziening.

Artikel 7 Groen
Het groen langs het Merwedekanaal is voorzien van een groenbestemming. De kleinere stukken groen zijn opgenomen in de verkeersbestemming.

Binnen de bestemming 'Groen' is ook waterbeheer, waterberging en sierwater toegestaan. De kleinere watergangen zijn dan ook niet apart bestemd. Daarnaast mogen er binnen deze bestemming ook voet- en fietspaden worden gerealiseerd.

Artikel 8 Kantoor
In het plangebied zijn verschillende kantoorgebouwen aanwezig. Deze hebben een passende kantoorbestemming gekregen.

Een nadere eisenregeling is hierbij opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen Burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied
De wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Ook de pleinen, de bermen van wegen en het snippergroen maken hier deel van uit. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

De bescherming van de archeologisch waardevolle gebieden is binnen de gemeente vastgelegd in de

Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Voor een archeologisch waardevol gebied geldt het volgende regime:

- bij bouwwerken wordt de archeologie gekoppeld aan de omgevingsvergunning;
- alvorens het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verleent, wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijk archeoloog over de gevolgen van voorgenomen werken of werkzaamheden voor het behoud van de archeologische waarden in het gebied;
- de gemeente beslist op basis van het advies of en onder welke voorwaarden de vergunning wordt verleend.

Artikel 11 Water
Voor het Merwedekanaal is de bestemming 'Water' opgenomen. De regeling uit de keur blijft onverkort naast het bestemmingsplan van kracht.

In de meeste andere bestemmingen zijn waterbeheer, waterberging en sierwater eveneens toegestaan, in het belang van waterbeheer en waterberging.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering
Op gronden langs het Merwedekanaal die tevens een functie hebben als waterkering is een dubbelbestemming opgenomen.

Voor de andere bestemmingen van deze gronden gelden bijzondere bepalingen met het oog op de waterkering. Het bouwen conform die andere bestemmingen is alleen toegestaan via een afwijkingsbevoegdheid. Dat om te kunnen beoordelen of door dat bouwen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Essentieel is dat de beheerder van de betreffende leiding in die beoordeling wordt betrokken. Daarom is als voorwaarde gesteld dat per afwijking vooraf diens advies dient te worden ingewonnen.

Deze regeling in het bestemmingsplan laat onverlet de bepalingen die gelden voor activiteiten (zoals grondroeringen) op, in of nabij waterkeringen, uit hoofde van de Keur van het betreffende waterschap of enige, andere specifieke regelgeving.

Artikel 13 Wonen
Voor deze bestemmingen is de gebruikelijke regeling voor hoofdgebouwen (woningen), bijbehorende bouwwerken (vrijstaand of aangebouwd) en overige bouwwerken is opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Artikel 14 Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 15 Algemene bouwregels
Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 15.3 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat artikel 15.3 lid 2 een regel die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast. Recent is de Nota Stallen en Parkeren gewijzigde via het op 28 maart 2019 vastgestelde addendum Nota parkeernormen fiets en auto.

Aanvullend op bovenstaande regeling is in alle bestemmingen opgenomen dat de parkeergelegenheid binnen het plangebied uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Omdat het gebied voor wat betreft parkeren een maatwerk gebied is, is bij alle bestemmingen met uitzondering van het Casino opgenomen dat in aanvulling op artikel 15.3 bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) worden gehanteerd.

Voor het Casino is een aparte maatwerkregel opgenomen voor wat betreft het parkeren.

Woningvorming en omzetting
De gemeenteraad heeft op 26 november 2015 de Beleidsnotitie Woningsplitsen en omzetten vastgesteld, waarin het gemeentelijke beleid voor het splitsen en omzetten van woningen is verwoord. Woningvorming door (bouwkundig) splitsen of omzetten van woningen is niet langer zonder meer toegestaan.

Woningvorming en omzetting van woningen ten behoeve van kamerverhuur voorziet weliswaar in de behoefte aan woonruimte voor starters en studenten, maar kan de leefbaarheid van de omgeving nadelig beïnvloeden. Klachten van omwonenden tonen aan dat een regeling nodig is, waarin het belang van het uitbreiden van het aantal woningen en kamers voor starters en studenten afgewogen wordt tegen het belang van het behouden van een goede leefkwaliteit van de buurt waarin die uitbreiding plaatsvindt.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) biedt de mogelijkheid om de leefbaarheid in een bestemmingsplan te beschermen. Op grond daarvan kan woningvorming en omzetting gereguleerd worden. Lid 15.4 van dit bestemmingsplan regelt dat het vormen en het omzetten van woningen mag als dat op een aanvaardbare manier gebeurt. De regel onder 2 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in afwijking van de regel onder 1, woonvorming of woningsplitsing toe te staan. Burgemeester en wethouders toetsen hierbij aan de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten uit 2015. De voorwaarde voor het verlenen van de vergunning is, dat er goede woningen of onzelfstandige woonruimten ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, het verkeer, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de buren.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting
Het bestemmingsplan bevat een algemene gebruiksregel voor het vormen en het omzetten van woningen met behoud van een goede leefkwaliteit. Deze regel is, in aanvulling op de algemene bouwregel over woningvorming en omzetting nodig, omdat woningvorming en omzetting soms ook zonder bouwkundige aanpassingen kan plaatsvinden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

Geluidzone - industrie

Rond het industrieterrein Laagraven is een “geluidzone industrielawaai” vastgesteld. Op grond van de Wet geluidhinder behoort tot deze geluidszone het gebied tussen het industrieterrein en de buitengrens van de geluidszone industrielawaai. Buiten de geluidzone mag de geluidbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Op de verbeelding is de geluidzone, voor zover deze binnen het plangebied valt, weergegeven met de gebiedsaanduiding “geluidzone - industrie”. Binnen de geluidzone zijn woonbestemmingen en andere geluidgevoelige bestemmingen enkel toegestaan indien de geluidbelasting op de gevels voldoet aan de wettelijke grenswaarden (voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A)).

Vrijwaringszone - straalpad

Binnen deze zone loopt een straalpad, op basis waarvan de bouwhoogte van bouwwerken die hier op grond van de desbetreffende bestemming zijn toegestaan, worden beperkt.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Artikel 20 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 21 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde

maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Algemeen

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een Lijst van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, naarmate de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2008. Mocht een bedrijf meerdere SBI codes kennen dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Volgens de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Omgevingstype rustige woonwijk

In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied

In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

Bedrijfswoningen

Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

Te hanteren richtafstanden

De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (in meters)	Richtafstand gemengd gebied (in meters)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen
Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft:

- bedrijven die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

De toegepaste Lijst van Bedrijfsactiviteiten
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat van Bedrijfsactiviteiten uit de VNG-publicatie. Op een punt is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan.

De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de digitale verbeelding (plankaart) van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten).

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In de planregels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de regels en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingsbevoegdheid kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging
Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen

kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.10 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten
Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het brutovloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een brutovloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het brutovloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn

waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.11 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse

PLANSCHADERISICOANALYSE

PROJECT	De Merwedekanaalzone (deelgebied 6)
STATUS	2.1
PROJECTNUMMER	20142
DATUM	16 december 2020
AUTEUR	[redacted]
CONTROLE	[redacted]



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave pagina

1 Inleiding 4
1.1 Onderzoeksmethodiek 4
1.2 Leeswijzer 4
1.3 Het projectgebied 5
1.4 Doel 5
1.5 Verantwoording 6
2 Uitgangspunten voor het onderzoek 7
2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) 7
2.2 Beoordelingscriteria 8
2.3 Planologische vergelijking 8
2.4 Huidig planologische regime 8
2.5 Toekomstig gebruik 13
3 Analyse van de schadefactoren 15
3.1 Opname- en peildatum 15
3.2 Functiewijziging 15
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden 15
4 Beoordeling objecten 18
4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy 18
4.2 (Milieu)hinder 18
4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren 18
4.4 Belemmering bedrijfsvoering 19
4.5 Wijziging situeringswaarde 21
5 Conclusie risicoanalyse planschade 22

Bijlagen

1 Overzicht bestaande bedrijven inclusief milieucategorie.
2 Taxatierapport

1 Inleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om de Merwedekanaalzone te herontwikkelen. De Merwedekanaalzone is verdeeld in diverse deelgebieden. Voorliggende rapportage spitst zich toe op deelgebied 6. Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodanig dat de huidige bedrijvigheid in het gebied kan worden voortgezet op een wijze die in overeenstemming is met de gewenste ontwikkelingsgang van het gebied. Daarnaast voorziet het conserverende bestemmingsplan in een parkeerregeling, welke de parkeerplaatsen koppelt aan de partijen in het gebied en verhuur van parkeerplaatsen aan partijen van buiten het deelgebied verbiedt.

Als gevolg van de verandering van het planologisch regime kan mogelijk planschade optreden voor omliggende objecten. Op basis van artikel 6.1, lid 4 en 5 van de Wet ruimtelijke ordening kan een verzoek tot planschade worden ingediend tot 5 jaar na onherroepelijk worden of na ter inzagelegging van het betreffende plan. In deze analyse wordt beoordeeld of voor omliggende objecten planschade kan optreden ten gevolge van de wijziging van het planologisch regime.

1.1 Onderzoeksmethodiek

Voorliggende planschaderisicoanalyse beoogd een globaal beeld te geven van de mogelijk te verwachten planschade voor de objecten in het plangebied. Voor de objecten in het plangebied is uitgegaan van de door de gemeente Utrecht aangeleverde informatie omtrent de aanwezige bedrijven in het projectgebied. In onderhavige planschaderisicoanalyse vindt een globale vergelijking plaats van het huidig planologisch regime en het toekomstig regime. Vervolgens wordt de bestaande bedrijvigheid beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder het criterium 'belemmering bedrijfsvoering'. Omdat het nieuwe planologisch regime een conserverend bestemmingsplan betreft, worden in deze rapportage enkel de objecten in het plangebied beoordeeld.

Als uit bovengenoemde vergelijkingen blijkt dat een grond voor planschade bestaat, wordt in overleg met een erkend taxateur beoordeeld of de mogelijke redenen voor planschade in aanmerking komen voor vergoeding. Beoordeeld wordt of de planschade het maatschappelijk risico overstijgt en welk percentage van het maatschappelijk risico gerechtvaardigd is.

Tot slot vindt een globale raming plaats van de mogelijke planschade. De raming vindt plaats in samenwerking met een erkend taxateur.

1.2 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: omschrijving projectgebied, doel en verantwoording;
- Hoofdstuk 2: uitgangspunten voor het onderzoek;
- Hoofdstuk 3: analyse van de schadefactoren;
- Hoofdstuk 4: beoordeling objecten;
- Hoofdstuk 5: conclusie.

1.3 Het projectgebied

Voorliggende planschaderisicoanalyse heeft betrekking op deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone wordt omsloten door:

- de Beneluxlaan aan de noordzijde;
- het Merwedekanaal aan de oostzijde;
- de Rijksweg A12 aan de zuidzijde;
- de Europalaan aan de westzijde.

figuur 1. luchtfoto projectgebied globaal (bron: QGIS, eigen bewerking)



1.4 Doel

Voorliggende planologische wijziging betreft een wijziging ten opzichte van de in de vigerende beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk", de beheersverordening "Algemene regels actualiseren", het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2019", het vigerende bestemmingsplan ''Actualisering diverse gebieden'', het bestemmingsplan "Hotel en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone" en het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" toegelaten mogelijkheden. In verband met de wijziging van het planologisch regime wordt het risico van planschade krachtens artikel 6.1 van de Wro in kaart gebracht.

Krachtens artikel 6.1 Wro kunnen burgemeester en wethouders, indien en voor zover blijkt dat een belanghebbende, die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een wijziging van het bestemmingsplan of projectbesluit, op aanvraag een tegemoetkoming doen toekomen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

1.5 Verantwoording

In dit advies wordt op basis van de ter beschikking gestelde informatie een risicoanalyse uit gevoerd ten aanzien van objecten in en in de nabije omgeving van het te wijzigen plangebied die mogelijk planschade kunnen ondervinden. Hierbij is uitgegaan van de huidige stand van de jurisprudentie ten aanzien van artikel 6.1 Wro.

Benadrukt dient te worden dat indien na inwerkingtreding van de planologische maatregel planschadeverzoeken worden ingediend, een schadebeoordelingscommissie, na het horen van belanghebbenden en aansluitend taxatie tot een ander oordeel kan komen zowel voor wat betreft mogelijke planschade als voor de hoogte van de planschadevergoeding.

Voorts kan de besluitvorming en eventueel bezwaar en beroep nog tot een andere uitkomst leiden. De risicoanalyse dient dan ook als een indicatie te worden beschouwd ten aanzien van mogelijke planschade die belanghebbenden zouden kunnen ondervinden als gevolg van het nieuwe planologische regime.

2 Uitgangspunten voor het onderzoek

2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Planschade is geregeld in hoofdstuk 6. Artikel 6.1 is het artikel waarin het recht op een tegemoetkoming in de schade is vastgelegd.

Artikel 6.1, lid 1 luidt: "Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd."

Maatschappelijk risico

Ten aanzien van vergoeding van planschade geldt op basis van artikel 6.2 Wro een normaal maatschappelijk risico voor indirecte planschade. Dit houdt in dat indien sprake is van schade in de vorm van waardevermindering van een onroerende zaak of in de vorm van inkomensderving, een gedeelte, gelijk aan 2% van de waarde van de onroerende zaak respectievelijk het inkomen, voor rekening van de aanvrager blijft.

In de praktijk is echter regelmatig de vraag aan de orde of het – gelet op specifieke omstandigheden van het geval – gerechtvaardigd is om een hoger percentage dan 2% van de waarde van de onroerende zaak voor rekening van de aanvrager te laten. Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:1653) blijkt dat dit gerechtvaardigd is, indien sprake is van een normale maatschappelijke ontwikkeling die in de lijn der verwachting ligt. Bijvoorbeeld de inbreiding van woningen in een bestaande woonkern worden in beginsel aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling. Om te beoordelen of de maatschappelijke ontwikkeling in de lijn der verwachting lag, hecht de Afdeling onder andere waarde aan het voorgaande bestemmingsplan.

De ABRvS[1] heeft echter geoordeeld dat een percentage van 5% niet zondermeer gehanteerd kan worden bij directe planschade, waar in voorliggende analyse sprake van is. Dit temeer doordat in de wet geen forfaitaire drempel is opgenomen voor directe planschade, in tegenstelling tot de forfaitaire drempel van 2% bij indirecte planschade.

In voorliggende analyse is sprake van directe planschade. Voor directe planschade, in tegenstelling tot indirecte planschade, is in de wet geen forfaitaire drempel opgenomen. In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller van Keller Grondzaken B.V. is daarom bepaald dat het maatschappelijk risico, uitgaande van een worst case scenario, op 0% wordt gesteld.

Voorzienbaarheid en schadebeperkende maatregelen

In artikel 6.3 van de wet wordt aangegeven dat bij de beoordeling van een aanvraag om een tegemoetkoming om schade eventuele voorzienbaarheid en de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken moet worden meegenomen bij de

1

[1] ABRvS 17 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1293.

bepaling van planschade. Het onderdeel voorzienbaarheid wordt in een separaat memo beschouwd.

2.2 Beoordelingscriteria

Artikel 6.1 Wro stelt geen criteria voor het instellen van een verzoek tot schadevergoeding. In beginsel zullen alle verzoeken ontvankelijk worden verklaard, indien een causaal verband met de te ontwikkelen locatie aanwezig is.

Uit de jurisprudentie blijkt dat onder meer de volgende factoren kunnen zorgen voor een planologische verslechtering en schadeaanspraak:

1. verminderde dag- en zonlichttoetreding;
2. uitzichtbeperking;
3. privacy;
4. (milieu)hinder;
5. wijziging verkeerssituatie en parkeren;
6. belemmering bedrijfsvoering;
7. wijziging situeringswaarde.

In de beoordeling zijn de bebouwde objecten betrokken die gelegen zijn binnen deelgebied 6.

2.3 Planologische vergelijking

Toepassing van artikel 6.1 Wro vereist een vergelijking van de planologische regimes vóór en ná de gestelde schadeveroorzakende bestemmingswijziging. Het bouwplan tot ontwikkelen van het projectgebied moet daartoe worden vergeleken met het vigerende planologische regime. Daarbij is voor het vigerende planologische regime niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen op grond van het planologisch regime maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

Onder de planschaderegeling ex artikel 6.1 e.v. Wro vormen de bepalingen van een planwijziging of een planuitwerking, binnenplanse afwijkingsmogelijkheden of een nadere eis, een zelfstandige grondslag voor planschade. Zolang niet verwezenlijkt, blijven onder de Wro binnenplanse flexibiliteitsbepalingen in de planvergelijking buiten beschouwing.

Verder mogen volgens vaste jurisprudentie de gevolgen van feitelijk gerealiseerde situaties in de beoordeling geen rol in een planvergelijking spelen (hiermee wordt bijvoorbeeld gedoeld op de functie van afschermende beplanting zoals heggen, die vanwege het seizoensgebonden groenkarakter en tijdelijke en toevallige wensen van eigenaren niet van invloed mogen zijn in een analyse).

Voor de nieuwe bestemming is uitgegaan van de verstrekte gegevens van de gemeente Utrecht, waarbij is uitgegaan van het toekomstig gebruik zoals beschreven in paragraaf 2.5, 3.2 en 3.3.

2.4 Huidig planologische regime

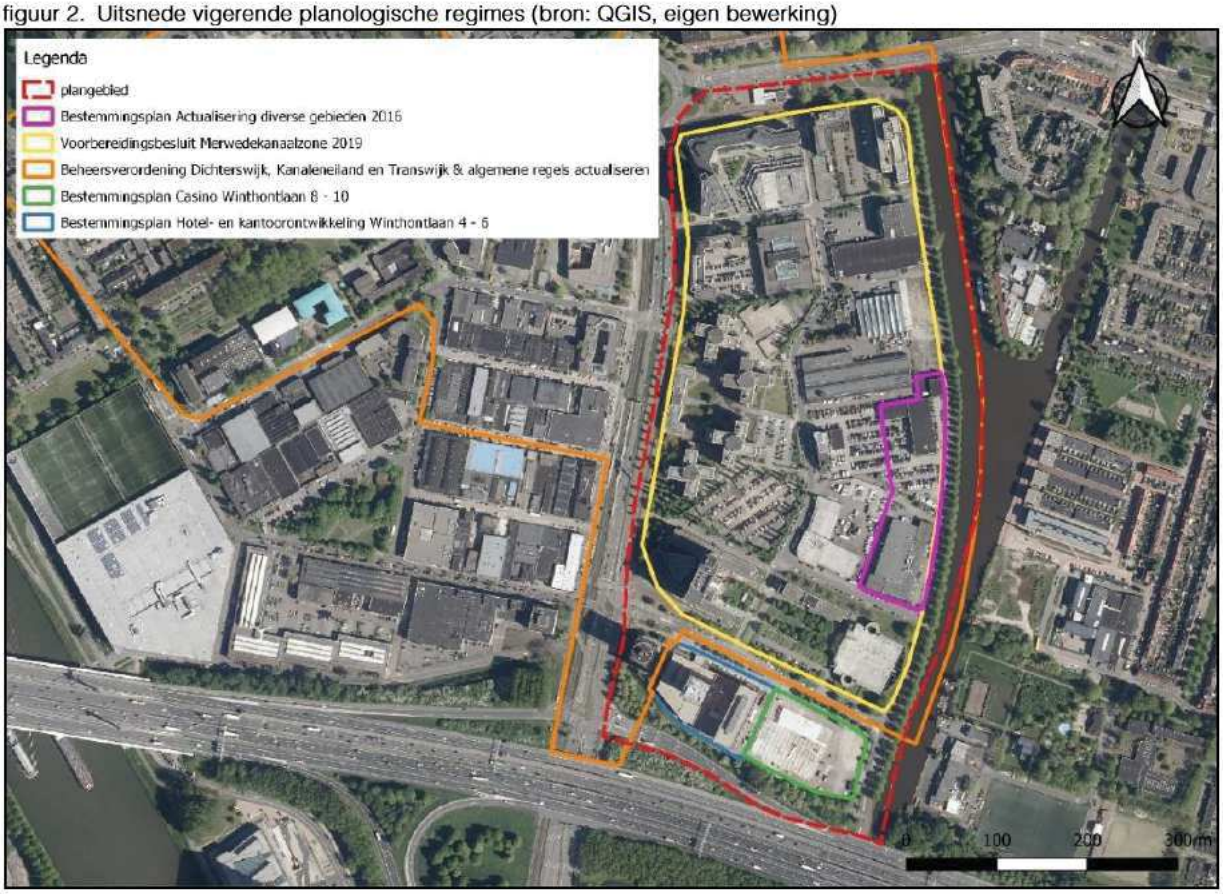
Er zijn diverse regelingen van kracht op de projectlocatie, te weten:

- Het bestemmingsplan “Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone” van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 13 februari 2014.

- Het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 1 december 2016.
- De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- Het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juni 2018.
- Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 15 oktober 2020.

Op onderstaande afbeelding zijn de vigerende planologische regimes weergegeven.

figuur 2. Uitsnede vigerende planologische regimes (bron: QGIS, eigen bewerking)



Bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is deels gelegen binnen het bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone". Op basis van dit regime heeft het plangebied de bestemming 'Gemengd', waarbinnen een bouwvlak geldt en diverse maatvoeringsvlakken. Aan de randen geldt een bouwhoogte van 1,5 meter. Vervolgens geldt een bouwhoogte van 14,5 meter en zijn twee hoogteaccenten van respectievelijk 80 en 34 meter hoog toegestaan. Daarnaast heeft een deel van de locatie de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn de volgende functies toegestaan:

a. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven in bijlage 2 Lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan bepaalde in artikel 3.4.1,

b. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan het daaromtrent bepaalde in artikel 3.4.2:
   1. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   2. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 2; zelfstandige kantoren;
   3. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 4;
c. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

De hierboven genoemde artikelen 3.4.1 en 3.4.2 betreffen de specifieke gebruiksregels. Deze gebruiksregels bevatten restricties voor het toegestane bruto vloeroppervlakte van de functies.

figuur 3. Uitsnede "Hotel- en kantoorontwikkeling" (bron: QGIS, eigen bewerking)



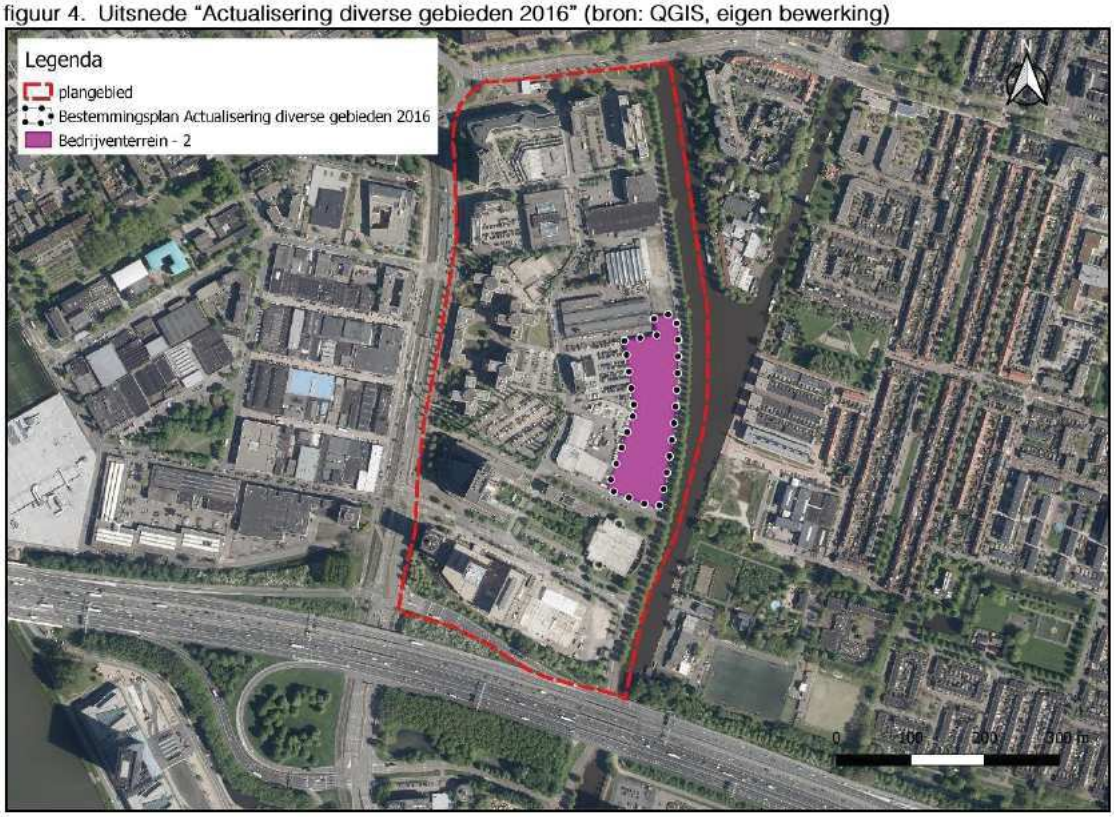
Tot slot kent het plangebied op basis van dit bestemmingsplan de bestemmingen 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Groen'.

Bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016"

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'. Voor de bebouwing gelegen binnen het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" geldt een maximale bouwhoogte van 18 meter. De vigerende bestemming is 'Bedrijventerrein – 2'. De voor 'Bedrijventerrein – 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, tot en met categorie 3.1, zoals genoemd in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
b. aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
c. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

figuur 4. Uitsnede "Actualisering diverse gebieden 2016" (bron: QGIS, eigen bewerking)



De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk"

De locatie is gelegen in besluitvlak 1 en diverse besluitsubvlakken, te weten:

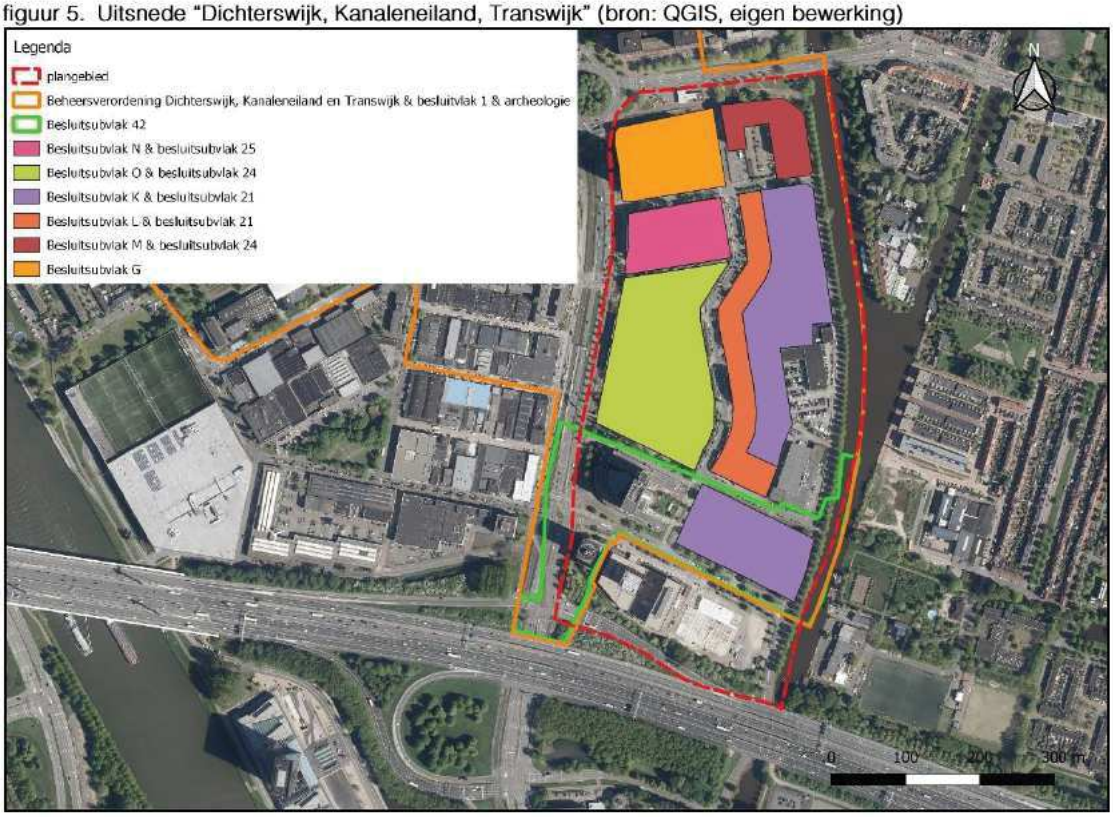
- besluitsubvlak G, K, L, M, N en O;
- besluitsubvlak 21, 24, 25 en 42; en
- besluitsubvlak 'Archeologie'.

In onderstaande tabel zijn de bepalingen behorende bij de besluit(sub)vlakken weergegeven.

Besluit(sub)vlak	Bepalingen
Besluitvlak 1	Betreft het verordeningsgebied (artikel 1.45). Op grond van artikel 3.1 worden de in het verordeningsgebied gelegen gronden en bestaande bouwwerken gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. De bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen.
Besluitsubvlak G	Ter plaatse van besluitsubvlak 'G' mogen de volgende functies worden uitgeoefend: 1. maatschappelijke voorzieningen waarbij maximaal 1 bedrijfswoning van maximaal 400 m3 per instelling is toegestaan; 2. kantoren; 3. sportvoorzieningen.
Besluitsubvlak K	Ter plaatse van besluitsubvlak 'K' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak L	Ter plaatse van besluitsubvlak 'L' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak M	Ter plaatse van besluitsubvlak 'M' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 4.000 m^2.

Besluitsubvlak N	Ter plaatse van besluitsubvlak 'N' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 20.500 m^2.
Besluitsubvlak O	Ter plaatse van besluitsubvlak 'O' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 40.000 m^2.
Besluitsubvlak 21	Ter plaatse van besluitsubvlak '21' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 18 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 24	Ter plaatse van besluitsubvlak '24' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 25	Ter plaatse van besluitsubvlak '25' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 80%.
Besluitsubvlak 42	Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.
Besluitsubvlak 'Archeologie'	Artikel 4.1 bepaalt dat onder de met de verordening strijdig gebruik in ieder geval het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg ter plaatse van het besluitsubvlak 'Archeologie' wordt begrepen.

figuur 5. Uitsnede "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Beheersverordening "Algemene regels actualiseren"

De beheersverordening "Algemene regels actualiseren", actualiseert de algemene regels die zijn opgenomen in de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk". De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" heeft (naast een verwijzing naar de meest recente parkeernota) met name betrekking op woningvorming en omzetting van bestaande woningen.

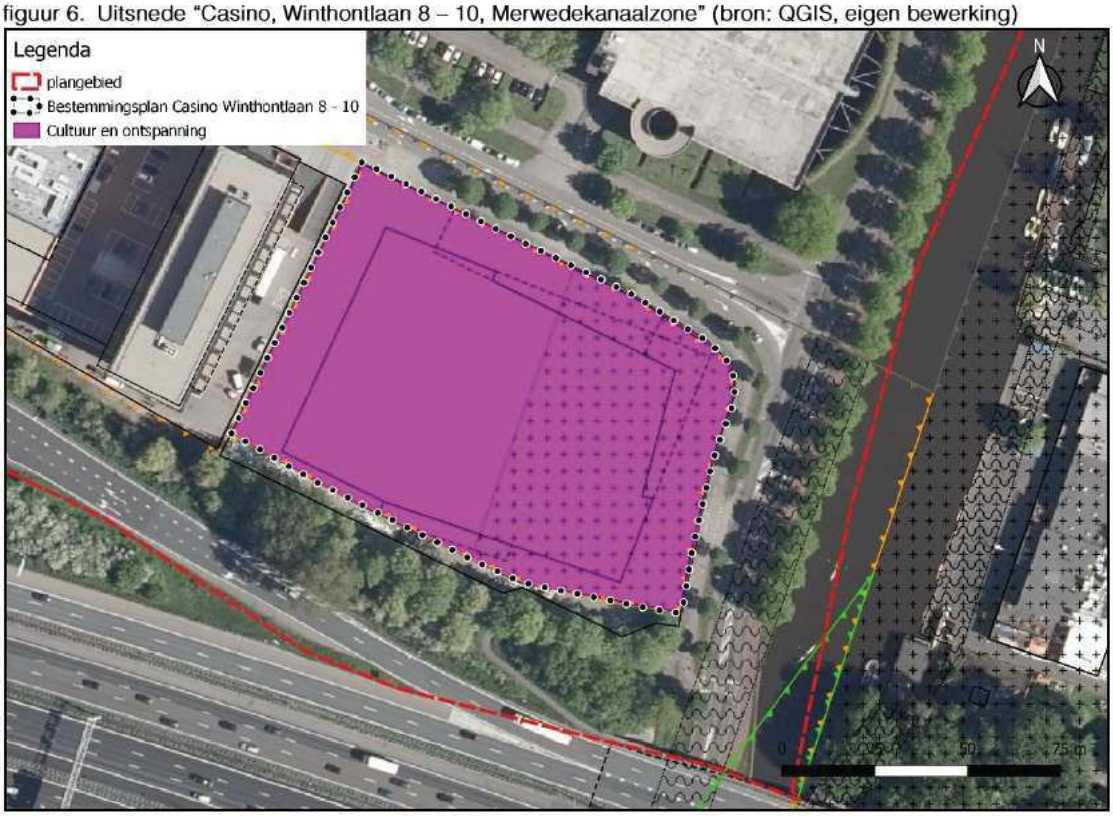
Bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone'. Het plangebied is gelegen in de enkelbestemming 'Cultuur en ontspanning'. Er is een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot een hoogte van maximaal 30 meter. Daarnaast kent de locatie de functieaanduiding 'parkeergarage', de functieaanduiding 'horeca' en is de locatie gelegen binnen de gebiedsaanduiding

'geluidzone – industrie'. Een deel van de locatie heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Een strook aan de noordzijde kent de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. een casino, inclusief additionele horeca;
b. horeca in de categorieën D1 en D2, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag;
c. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
d. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
e. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, terrassen, tuinen en erven.

figuur 6. Uitsnede "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020"
Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" bepaalt dat het gebruik van de gronden behorende bij het voorbereidingsbesluit in beginsel niet mag worden gewijzigd.

2.5 Toekomstig gebruik

Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodat de gewenste ontwikkelrichting zo min mogelijk wordt belemmerd.

Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

Naast het vastleggen van de maximaal toegestane milieucategorie in het plangebied, voorziet het bestemmingsplan in een specifieke parkeerregeling. Deze parkeerregeling wordt in de vorm van specifieke gebruiksregel opgenomen in het bestemmingsplan. De specifieke gebruiksregel geldt voor alle functies in het plangebied (waarvoor de regeling relevant is).

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat *'de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen'*.

3 Analyse van de schadefactoren

3.1 Opname- en peildatum

De in hoofdstuk 1 omschreven situatie van het projectgebied is op 15 november 2018 door mevrouw L.Q. van der Geest LLB en de heer drs. I.M. Dias van ons bureau opgenomen. De objecten zijn waargenomen vanaf de openbare weg. Er heeft geen gesprek plaatsgevonden met de eigenaren of gebruikers en de objecten zijn niet van binnen waargenomen. Voor onderhavige actualisatie van de planschaderisicoanalyse heeft geen nieuw locatiebezoek plaatsgevonden. Bij de gemeente Utrecht is geverifieerd in hoeverre het beeld van november 2018 afwijkt van de huidige situatie (november 2020).

In de huidige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt de peildatum voor het ontstaan van de eventueel vergoedbare schade gesteld op de datum waarop het schadeveroorzakend besluit rechtskracht verkrijgt. Van een zodanig besluit is thans nog geen sprake, aangezien voorliggende risicoanalyse is uitgevoerd vooraf-gaand aan de wijziging van het planologisch regime. Er is derhalve enkel sprake van een opnamedatum en geen peildatum.

3.2 Functiewijziging

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Daarnaast heeft als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6.

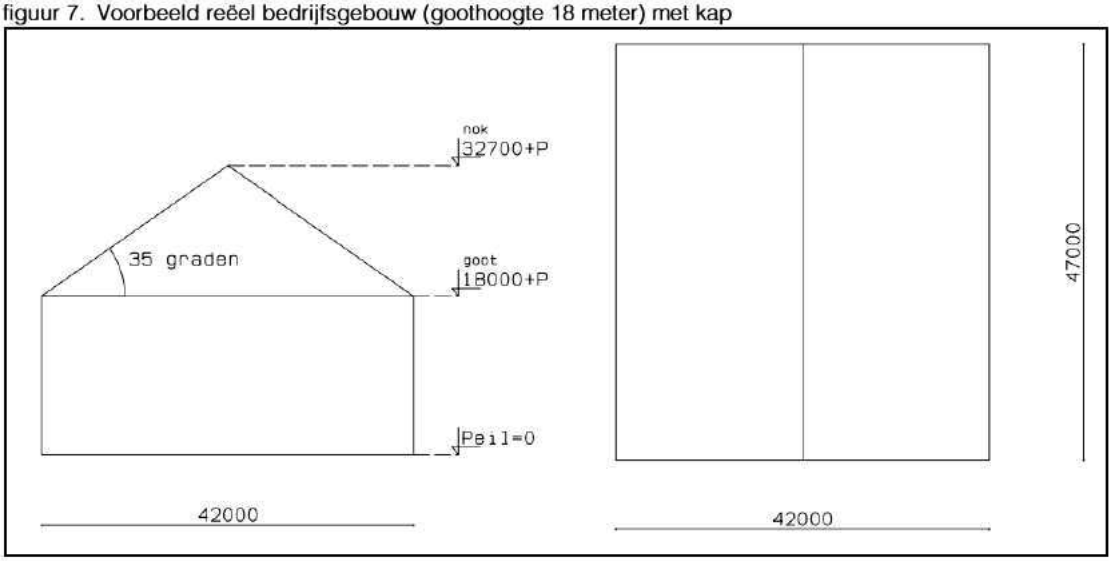
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden

Momenteel is voor de verschillende bouwvlakken enkel een maximale goothoogte opgenomen en geen maximale bouwhoogte. In de toekomstige situatie wijzigt dit in die zin dat de maximale goothoogte, de maximale bouwhoogte wordt.

Aangezien in de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" voor de

geldende subvlakken geen maximale bouwhoogte (maar enkel een maximale goothoogte) is opgenomen, is onderzocht wat de bouwhoogte van een reële kap zou zijn welke met enige zekerheid aangrenzende waarschijnlijkheid gerealiseerd zou kunnen worden ter plaatse van het plangebied. Om dit te onderzoeken, zijn de huidige bedrijfsgebouwen in het plangebied geanalyseerd. Een bedrijfsgebouw met een breedte van 42 meter, een lengte van 47 meter en een hellingshoek van 35 graden achten wij reëel. Een vergelijkbaar bedrijfsgebouw kent bij een goothoogte van 18 meter een bouwhoogte van circa 33 meter.

figuur 7. Voorbeeld reëel bedrijfsgebouw (goothoogte 18 meter) met kap



In casu wordt een uitzondering gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude planologisch regime maximaal moeten worden ingevuld (zie paragraaf 2.3 van voorliggende analyse). Het is zeer onwaarschijnlijk dat ter plaatse van het plangebied, een bedrijfsgebouw met een bouwhoogte groter dan 33 meter gerealiseerd zou worden.[2] Een vergelijkbare situatie was aan de orde in de uitspraak van 8 september 2010[3], waar de ABRvS oordeelde dat niet ten onrechte een uitzondering is gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude regime maximaal dienen te worden ingevuld.

Ter plaatse van besluitsubvlak 24 en 25 bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter. Uitgaande van een kap met een hellingshoek van 35 graden en dezelfde eigenschappen van het bouwwerk als hierboven beschreven, zou in theorie een gebouw met bouwhoogte van 42,7 meter gerealiseerd kunnen worden. De wijziging in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322,	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter

1

[2] Wij zijn tot dit oordeel gekomen na afstemming met architecten uit het werkveld.
[3] ABRvS 8 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN6155.

400 t/m 486 en 500 t/m 546			
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goot-hoogte 18 meter	Kantoor en parkeer-garage aanwezig	Maximale bouw-hoogte 18 meter

4 Beoordeling objecten

Voor de beoordeling van de objecten is het van belang dat de bestaande bedrijvigheid inzichtelijk wordt gemaakt. De bestaande bedrijvigheid in het plangebied is aangeleverd door gemeente Utrecht in het bestand 'Kopie van MWkZ6_20aug'. In bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse is een tabel opgenomen waarin de bestaande bedrijven worden weergegeven met bijbehorende SBI-Code en de planologisch toegestane milieucategorie.

Daarnaast zijn conform opgaaf van gemeente Utrecht in het plangebied (tijdelijke) woningen aan de Europalaan 200 en het Vliegend Hertlaan 1 aanwezig.

De objecten in het plangebied worden in deze paragraaf getoetst aan de criteria zoals genoemd in paragraaf 2.2.

4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven gevestigd. Uit vaste jurisprudentie blijkt dat voor bedrijvigheid geldt dat de waarde van bedrijfsmatige objecten doorgaans niet in van belang zijnde mate door factoren als uitzicht, schaduw en privacy nadelig wordt beïnvloed.

Voor de woningen geldt dat het uitgangspunt is dat de wijziging in bouwhoogte geen negatieve mutatie tot gevolg hebben ten aanzien van de verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy omdat de bouwhoogte naar beneden wordt bijgesteld.

4.2 (Milieu)hinder

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Hierdoor wordt hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Het nieuwe planologisch regime behelst een conserverend bestemmingsplan, waarin onder andere de milieucategorie wordt bijgesteld tot maximaal milieucategorie 2. Er vinden geen wijzigingen in de bebouwingsmogelijkheden van de bestaande bedrijven binnen het plangebied plaats.

De bestaande woningen in het plangebied kunnen reeds (milieu)hinder ondervinden van de bestaande bedrijven in het plangebied. Binnen het plangebied zijn op basis van het huidig planologisch regime, bedrijfsactiviteiten tot en met ten hoogste categorie 3.2 mogelijk. Door de beoogde afwaardering van de milieucategorie naar milieucategorie 2 dan wel het toepassen van een uitsterfconstructie waarna vervolgens milieucategorie 2 van kracht is, is planologisch gezien derhalve sprake van een verbetering in de milieusituatie voor de woningen binnen het plangebied. Van een planologisch negatieve mutatie is geen sprake.

4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren

Als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone heeft de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6. Dergelijke verhuur doet immers afbreuk aan

de werking van het beoogde mobiliteitsconcept in combinatie met de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone voor deelgebied 5, waar wordt ingezet op het reduceren van het autogebruik.

De specifieke gebruiksregel is opgenomen in artikel 3 (Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen), artikel 4 (Bedrijventerrein), artikel 5 (Cultuur en ontspanning), artikel 6 (Gemengd), artikel 8 (Kantoor), artikel 11 (Wonen) en artikel 12 (Wonen (voorlopig)). Dit gaat om alle functies waarbij kan worden verwacht dat hier wordt geparkeerd.

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat '*de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen*'.

Relatie tot projectgebied
In het plangebied zijn parkeerplaatsen bij de bestaande bedrijven, kantoren en woningen in het plangebied aanwezig.

Voor de beoordeling of sprake is van planschade, dient uitgegaan te worden van de maximaal planologische mogelijkheden. De maximaal planologische invulling wordt bepaald door de functie van het object. Dit betreffen de bedrijfs-, woon- en kantoorfuncties zoals genoemd in bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse. Wanneer het object naar de functie maximaal wordt ingevuld, dan zou dat betekenen dat de volledige bedrijfsruimten of kantoorruimten in gebruik zijn. De parkeerplaatsen zijn dan ook volledig in gebruik ten behoeve van de hoofdfunctie. In deze theoretisch-planologische situatie zou dan ook geen sprake kunnen zijn van de verhuur van parkeerplaatsen, nu deze parkeerplaatsen noodzakelijk zijn ten behoeve van de hoofdfunctie van het object. De parkeerregeling zoals voorzien in het op te stellen conserverende bestemmingsplan, welke de verhuur van parkeerplaatsen beperkt tot de verhuur binnen deelgebied 6, heeft dan ook geen negatieve mutatie tot gevolg.

In het plangebied zijn parkeergarages aanwezig behorende bij de kantoor- en bedrijfsbestemmingen. Het betreffen dus geen openbare parkeergarages, die als zodanig worden geexploiteerd. Voor deze parkeergarages is ons inziens geen sprake van een negatieve mutatie, nu de maximale invulling wordt bepaald door de hoofdfunctie van de gronden, namelijk de bedrijvigheid of kantoorfunctie.

Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat conform de Nota Stallen en Parkeren en het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto, de prijs voor het inrichten van parkeerplaatsen op eigen terrein in beginsel is inbegrepen bij de grondprijs voor de betreffende functie. Dit wil zeggen dat bij het vaststellen van de grondprijs (op basis van een residuele waardemethode) rekening wordt gehouden met kosten en opbrengsten voor aan te brengen parkeervoorzieningen, in relatie tot de van toepassing zijnde parkeernorm en de mogelijkheden op de kavel. Van een waardevermindering van het object of de gronden als gevolg van de nieuwe parkeerregeling, zal derhalve geen sprake zijn nu dit niet bepaald wordt door de parkeerplaatsen maar juist door de bedrijfs- of kantoorfunctie.

4.4 Belemmering bedrijfsvoering

Voor deelgebied 6 wordt een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat

daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

De functiewijziging behelst voor het plangebied dat valt onder de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Voor de volgende bedrijven is als gevolg van deze functiewijziging sprake van een negatieve mutatie:

Tabel 1: bedrijvigheid in deelgebied 6

Adres	Aanwezige functies	Categorie planologisch toegestaan	Afwaardering/ uitsterfconstructie
Beneluxlaan 1001, 3526 KK Utrecht	Tankstation	Overeenkomstig bestaand gebruik (besluitvlak 1)	Afwaardering naar milieucategorie 2, bestemming 'Bedrijf verkooppunt motorbrandstoffen'.
Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300	Garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1 en gedeeltelijk 3.2	Bestemming Bedrijventerrein met 'aanduidingen' (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Winthontlaan 171 t/m 189	Kantoren + parkeergarage	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Kantoren
Zeehaenkade 30 t/m 32, 3526 LC Utrecht	Leger des Heils, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein - 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280 3526 LC Utrecht	Autoverhuurbedrijf, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 60, 3526 LC Utrecht	3.2, verfwinkel	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 62 t/m 70	Braakliggend	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)

Door het terugbrengen van de milieucategorie ontstaat de mogelijkheid dat bedrijven worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Feitelijk gezien worden de meeste bedrijven (zie tabel 1, hoofdstuk 4) niet belemmerd in hun bedrijfsvoering, de meeste bedrijven zijn immers al aan te merken als een milieucategorie 2 bedrijf. De belemmering van de bedrijfsvoering uit zich in het beperken van (eventuele) uitbreidingsmogelijkheid en een mogelijk waardedaling van de gronden, omdat enkel milieucategorie 2 bedrijven zich hier in de toekomst kunnen vestigen. Dit betekent dat voor de eigenaren van de gronden een planologisch negatieve mutatie optreedt als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan.

De delen van het plangebied die vallen binnen de besluitsubvlakken G, M, N en O van de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" betreffen reeds functies die planologisch gezien tot milieucategorie 2 zijn toegestaan. Derhalve is voor deze bedrijven geen sprake van een negatieve mutatie. Dat geldt eveneens voor de bedrijven die vallen binnen de bestemmingsplannen "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" en "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone".

4.5 Wijziging situeringswaarde

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven en kantoren gevestigd. De bebouwingsmogelijkheden wijzigen wel, namelijk dat de maximale goothoogte onder het nieuwe planologisch regime, de maximale bouwhoogte is. Concreet betekent dit het volgende. Onder het huidige planologische regime, is een goothoogte van 18 of 28 meter toegestaan. De bouwhoogte is niet bepaald. Zoals in paragraaf 3.3 is toegelicht, kan bij deze goothoogten worden uitgegaan van een bouwhoogte van 33 (in geval van een goothoogte van 18 meter) of 42,7 meter (in geval van een goothoogte van 28 meter). Dit zorgt voor de objecten voor een beperking in de bebouwingsmogelijkheden, wat een negatieve mutatie tot gevolg heeft. De beperking in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

5 Conclusie risicoanalyse planschade

Als gevolg van de wijziging in bebouwingsmogelijkheden treedt voor de volgende adressen een planologisch negatieve mutatie op.

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

Als gevolg van de wijziging van het planologisch regime treedt daarnaast voor een aantal eigenaren van de gronden in deelgebied 6 ten aanzien van het criterium 'belemmering bedrijfsvoering' een planologisch negatieve mutatie op. Dit betreffen de eigenaren van de volgende gronden:

- Beneluxlaan 1001. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2. BP Tankstation heeft de bestemming 'Bedrijf-verkooppunt motorbrandstoffen'.
- Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie 3.1 en gedeeltelijk 3.2 naar milieucategorie 2.
- Winthontlaan 171 t/m 189. Als gevolg van de wijziging van bedrijven van categorie 1 tot en met 3.1 naar de bestemming 'Kantoren'.
- Zeehaenkade 30 t/m 32. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 60. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 62 t/m 70. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.

In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller zal beoordeeld worden of de objecten als gevolg van de planologisch negatieve mutatie in aanmerking komen voor vergoedbare planschade. Daarnaast wordt voor de bedrijven in het plangebied in een separaat memo beoordeeld in hoeverre de eventuele planschade voorzienbaar was.

Voor de overige bedrijven en woningen in het gebied is geen sprake van een planologisch negatieve mutatie.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 (internet)Afhaalpunt

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.7 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.8 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.9 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.10 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.11 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.12 Ambachtelijke bierbrouwerij

Een bierbrouwerij waar gemiddeld vier keer per maand maximaal 25 hectoliter bier wordt gebrouwen met een maximale jaarproductie van 120.000 liter.

1.13 Bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.14 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.15 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.16 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.17 Bedrijfs-/kantoorvloeroppervlak

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

1.18 Bedrijfswoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar gelet op de bedrijfsvoering noodzakelijk is.

1.19 Begane grondlaag

De bouwlaag van een gebouw, welke rechtstreeks ontsloten wordt vanaf het straatniveau.

1.20 Belhuis

Een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.21 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond

van de Woningwet.

1.22 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.23 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.25 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.26 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.27 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.28 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.30 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bouwwerken zijn toegelaten.

1.31 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.32 Casino

Een voor het publiek opengestelde of bedrijfsmatig gedreven inrichting met de daarbij behorende activiteiten, voorzieningen en horeca, waar door middel van speelautomaten en gemeenschappelijk beoefende kansspelen aan de deelnemers de gelegenheid wordt gegeven om mede te dingen naar prijzen of premies, indien de aanwijzing der winnaars geschiedt door enige kansbepaling, waarop de deelnemers in het algemeen geen overwegende invloed kunnen uitoefenen.

1.33 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.34 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.35 Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone

het gehele gebied gelegen tussen:

- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

1.36 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.37 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.38 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.39 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.40 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.41 Hotel

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.42 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.43 Kampeerterrein

Een terrein met daarbij behorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.44 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.45 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;
c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.46 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.47 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.48 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.49 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.50 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.51 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.52 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.53 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.54 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.55 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.56 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.57 Recreatiewoning

Een permanent gebouw, geen caravan of andere constructie op wielen zijnde, dat bedoeld is om uitsluitend of hoofdzakelijk te worden gebruikt als recreatieverblijf, door personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

1.58 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.59 Speelautomatenhal

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.60 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is.

1.61 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voor zover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.62 Vergader- en congresfaciliteiten

Voorzieningen ten behoeve van het bedrijfsmatig organiseren van vergaderingen en congressen.

1.63 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.64 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.65 Webwinkel

Een bedrijfsruimte bestemd voor de distributie van goederen die door particulieren via een website zijn besteld en betaald en die ter plaatse ter verzending worden aangeboden. Er is bij deze bedrijfsruimte geen sprake van een afhaalpunt voor particulieren en van een showroom.

1.66 Wgh-inrichtingen

Bedrijven die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zoals bedoeld in Bijlage 1, onderdeel D, van het Besluit omgevingsrecht.

1.67 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.68 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.69 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.70 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 Brutovloeroppervlak (BVO)

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

2.2 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat voor de luifel c.q. overkapping van het tankstation de hoogte geldt zoals op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

3.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 4 Bedrijventerrein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:

I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 46217, 4631, 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan;

IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)' mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

4.4.2 Strijdig gebruik

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

1. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
2. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
3. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
4. inrichtingen of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, zijn niet toegestaan;
5. opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter is op onbebouwde gronden niet toegestaan;
6. zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan;

4.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 4.1 onder 1 door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn vermeld of één of twee categorieën hoger dan in artikel 4.1 onder 1 vermeld, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 4.1 onder 1 vermeld.

4.6 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een casino, inclusief additionele horeca;
2. horeca in de categorieën D1 en D2 van de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
3. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
4. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' dient de gevel van het gebouw in de gevellijn te worden gebouwd.
3. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
4. In afwijking van de regel onder 1 en 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' dat vanaf een hoogte van 5 meter een overkraging is toegestaan , waarbij de bouwhoogte niet meer dan 30 meter mag bedragen.
5. In afwijking van de regel onder 1, 2 en 3 mogen ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1' luifels worden gebouwd, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 8 meter mag bedragen.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6

meter bedragen.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Casino en horeca

1. De brutovloeroppervlak van de functie bedoeld in regel 5.1 onder 1 (casino) mag niet meer bedragen dan 10.700 m^2.
2. De functie als bedoeld in regel 5.1 onder 2 (horeca) is uitsluitend toegelaten op de begane grondlaag en de brutovloeroppervlakte mag niet meer bedragen dan 600 m^2.

5.4.2 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

5.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In afwijking van het bepaalde in artikel 15.3 geldt voor een casino een parkeernorm van:

1. 5,2 autoparkeerplaatsen per 100 m² bvo;
2. 0,42 fietsenstalling per 100 m² bvo.

Artikel 6 Gemengd

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.1,
2. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.2:
   a. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   b. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 2;
   c. zelfstandige kantoren uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 3;
   d. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 4;
3. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

6.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1', mag de footprint van de hoteltoren op het dak van de plint maximaal 65% van het aanduidingsvlak bedragen.
3. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden, met dien verstande dat de hoogte van halfverdiepte parkeervoorzieningen aan zijde van de Winthontlaan niet wordt berekend vanaf het peil zoals bedoeld in artikel 1.54 maar vanaf het maaiveld op 2,40 meter afstand van de gevel van de parkeervoorziening waarbij de hoogte ten opzichte daarvan maximaal 1,50 bedraagt.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met

uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Ten aanzien van de in de doeleindenomschrijving zoals in lid 6.1 onder 1 en 2 genoemde functies gelden de volgende regels:

6.3.1 Hotel

Het brutovloeroppervlak van deze functie(s), inclusief de daar bij behorende horeca, congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten maar exclusief de oppervlakte van parkeervoorzieningen, mag maximaal 20.000 m² (brutovloeroppervlak, BVO) en 180 hotelkamers bedragen, waarbij voor de individuele invulling van deze functies de hieronder staande regels gelden:

Toegestane additionele functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
Horeca	975 m²
Congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten	2600 m²

6.3.2 Aanvullende functies

Als aanvullende functies mogen de functies zoals genoemd in artikel 6.1 lid b sub 1 tot en met 4 worden gerealiseerd met dien verstande dat het gezamenlijk vloeroppervlak van de aanvullende functies maximaal 10.750 m² bruto vloeroppervlak (waarbij de oppervlakte van parkeervoorzieningen buiten beschouwing blijft) mag bedragen, waarbij voor de individuele invulling van de verschillende functies de hieronder staande regels gelden:

1. Bedrijven

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
bedrijven zoals genoemd in bijlage 2 bij deze regels Lijst van Bedrijven functiemenging	5750
laboratorium	3000

2. Culturele voorzieningen en ontspanning

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
lasergamecentrum snookercentrum amusementscentrum kinderattractie (indoor speeltuin) muziekschool bowlingcentrum welness (sauna/ beautycentrum en zonnebankcentrum)	1500
creativiteitscentrum theater muziektheater ateliers	5750

met dien verstande dat geen bioscoop en of casino/speelhal mag worden gerealiseerd.

3. Kantoor

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
kantoor	5000

4. Maatschappelijk

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**

fysiotherapie consultatiebureau behandelcentrum private onderwijsinstellingen huisartsenpraktijk* tandarts*	1.500 m^2, met dien verstande dat een functie met een * niet meer mag bedragen dan 1.000 m^2

6.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

6.4 Afwijken van de gebruiksregels

a. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van een goede inpassing en afstemming van de verschillende functies in het gebouw bij omgevingsvergunning afwijken de regels in artikel 6.3.1 en 6.3.2 door een overschrijding toe te staan van het aantal vierkante meters BVO hotel en/of het aantal hotelkamers c.q. het aantal toe te laten vierkante meters BVO aanvullende functies genoemd in 6.3.2 onder 1, 2 en 4, met dien verstande dat:
   1. deze afwijkingsmogelijkheid niet geldt voor de functie kantoor;
   2. het totale aantal van 30.750 m² BVO (exclusief parkeervoorzieningen) voor de gehele bestemming niet wordt overschreden;
   3. de functie hotel onder 6.3.1 met niet meer dan 20% mag toenemen;
   4. de functies horeca en congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten onder 6.3.1 niet mogen toenemen;
   5. het totaal aan aanvullende functies onder 6.3.2 niet meer mag bedragen dan 10.750 m^2 BVO;
   6. De afwijking uitsluitend kan worden toegepast indien en voor zover het totale programma op deze locatie niet meer dan 145 motorvoertuigbewegingen per spitsuur veroorzaakt of op andere wijze is aangetoond dat een goede verkeersdoorstroming is gewaarborgd.

6.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
2. fiets- en voetpaden;
3. nutsvoorzieningen;
4. speelvoorzieningen;
5. water, waterbeheer en waterberging;
6. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
7. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals kunstwerken, civieltechnische bouwwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder 1, niet meer bedragen dan 4 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

Artikel 8 Kantoor

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. kantoren;
2. ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. kantoren;
   c. sportvoorzieningen;
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen

1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)', mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
3. Het brutovloeroppervlak ter plaatse van de aanduiding: 'maximum vloeroppervlakte bruto (m2)' mag per bestemmingsvlak niet worden overschreden.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke maximaal 3 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 3 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

8.4 Specifieke gebruiksregels

8.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

8.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen;

5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen, zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken, civieltechnische bouwwerken en geluidwerende voorzieningen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
4. Voor bestaande bruggen geldt dat de bestaande maximale hoogte is toegelaten.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 9.2.1 onder 1 en artikel 9.2.1 onder 2 voor:

1. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
2. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

10.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 11 Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
2. waterhuishouding;
3. waterbeheer en waterberging;
4. kruisingen met wegverkeer;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals groenvoorzieningen, civieltechnische bouwwerken en kademuren.

11.2 Bouwregels

1. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.
2. Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd waarvan de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste 4 meter mag bedragen.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere hieraan gegeven bestemmingen.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
Binnen deze bestemming mogen, in afwijking van de regels voor de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 12.2 voor:

1. het bouwen van gebouwen voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
2. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Artikel 13 Wonen

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, in de vorm van maximaal 251 studios/appartementen eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
2. water, waterberging;
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Hoofdgebouwen
1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.
3. De bouwhoogte van het hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

13.2.2 Bijbehorende bouwwerken
Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.

13.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

13.3 Specifieke gebruiksregels

13.3.1 Aan-huis-verbonden bedrijf
De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

13.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

13.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone gehuisveste functies en/of partijen.

13.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 13.3.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

13.5 voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

15.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

15.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.
3. In aanvulling op de regels in lid 1 mag bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken, uitsluitend door het toepassen van de minimale normen uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, parkeergelegenheid worden gerealiseerd.
4. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals bepaald aan de hand van de regel onder lid 3 mag worden aangelegd.

15.4 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

16.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

16.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

17.1 Geluidzone - industrie

Ter plaatse van de aanduiding: 'Geluidzone - industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

17.2 Vrijwaringszone - straalpad

17.2.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Vrijwaringszone - straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

17.2.2 Bouwregels

In afwijking van de regels bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP.

17.2.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 17.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid

of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
8. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 19 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 20 Overgangsrecht

20.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

20.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 21 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o..

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Verklaring gebruikte afkortingen

-	niet van toepassing/niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
i.e.	inwonereenheden
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
L	luchtverontreiniging
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V	vuurwerkbesluit van toepassing
Z	zonering op basis van Wet geluidhinder
G	goederenvervoer
P	personenvervoer
C	continu
D	divers

Indices verkeersaantrekkende werking

1.	potentieel geringe verkeersaantrekkende werking
2.	potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking
3.	potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
15	10, 11	-													
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN												
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:												
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		50	R	100	D	3.2	2	
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100	C		30		700		5.2	2	
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	C		50	R	300		4.2	2	
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50	C		30		50		3.1	1	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50			10		50		3.1	1	
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50			10		50		3.1	1	
151	108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50			10		50		3.1	2	
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:												
152	102	1	- drogen	700	100	200	C		30		700		5.2	2	
152	102	2	- conserveren	200	0	100	C		30		200		4.1	2	
152	102	3	- roken	300	0	50	C		0		300		4.2	1	
152	102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50	C		30		300	D	4.2	2	
152	102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50			30		100		3.2	1	
152	102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30			10		50		3.1	1	
1531	1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:												
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200	C		50	R	300		4.2	2	
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50			50	R	50		3.1	1	
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:												
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100	C		10		100		3.2	1	
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30		300		4.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10		300		4.2	2	
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1541	104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	R	200		4.1	3	
1541	104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1542	104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	R	200		4.1	3	
1542	104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:												
1543	1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	R	200		4.1	3	
1543	1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:												
1551	1051	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=20 t/u	200	30	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1551	1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	R	300		4.2	3	
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30			0		30		2	1	
1561	1061	0	Meelfabrieken:												
1561	1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	2	
1561	1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	R	200		4.1	2	
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50		200	D	4.1	2	
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:												
1562	1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	R	200		4.1	1	
1562	1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:												
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200	C		50		700	D	5.2	3	
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	C		30	R	700	D	5.2	3	
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200	C		30		300		4.2	2	
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	700	200	300	C	Z	50		700		5.2	3	
1571	1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30		200		4.1	3	
1571	1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30		200		4.1	2	
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:												
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30	C		10		30		2	1	
1581	1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100	C		30		100		3.2	2	
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30		100		3.2	2	
1583	1081	0	Suikerfabrieken:												
1583	1081	1	- v.c. < 2.500 t/j	500	100	300	C		100	R	500		5.1	2	
1583	1081	2	- v.c. >= 2.500 t/j	1000	200	700	C	Z	200	R	1000		5.3	3	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:												
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	500	50	100			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES		
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
1584	10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50			30		100		3.2	2		
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1		
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	R	300		4.2	2		
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50			30	R	100		3.2	2		
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1		
1585	1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10		50		3.1	2		
1586	1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:													
1586	1083	1	- koffiebranderijen	500	30	200	C		10		500	D	5.1	2		
1586	1083	2	- theepakkerijen	100	10	30			10		100		3.2	2		
1587	108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10		200		4.1	2		
1589	1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30		200	D	4.1	2		
1589.1	1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	R	200		4.1	2		
1589.2	1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:													
1589.2	1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10		100		3.2	2		
1589.2	1089	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	R	300		4.2	2		
1589.2	1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30		200		4.1	2		
1591	110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30		300		4.2	2		
1592	110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:													
1592	110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	R	200		4.1	1		
1592	110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	R	300		4.2	2		
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2	1		
1596	1105		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	R	300		4.2	2		
1597	1106		Mouterijen	300	50	100	C		30		300		4.2	2		
1598	1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			50	R	100		3.2	3		
16	12	-														
16	12	-	VERWERKING VAN TABAK													
160	120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30		200		4.1	2		
17	13	-														
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL													
171	131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30		100		3.2	2		
172	132	0	Weven van textiel:													
172	132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0		100		3.2	2		
172	132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50		300		4.2	3		

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS											INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
173	133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10		50		3.1	2		
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10		50		3.1	1		
1751	1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10		200		4.1	2		
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10		50		3.1	1		
18	14	-														
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT													
181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0		50		3.1	1		
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2	2		
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10		50		3.1	1		
19	19	-														
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)													
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100			10		300		4.2	2		
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10		50	D	3.1	2		
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50			10		50		3.1	2		
20		-														
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.													
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100			50	R	100		3.2	2		
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:													
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50			10		200		4.1	2		
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10		50		3.1	2		
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10		100		3.2	3		
203, 204, 205	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100			0		100		3.2	2		
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50			0		50		3.1	1		
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30			0		30		2	1		
21	17	-														
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN													
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	R	200		4.1	3		
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:													
2112	1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50	C		30	R	50		3.1	1		
2112	1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	R	200		4.1	2		
2112	1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	3		
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2		
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:													
2121.2	17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2		

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2121.2	17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	R	200		4.1	2	
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10		100		3.2	3	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2	1	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2	2	
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2	2	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2	2	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	
23	19	-													
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN												
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000	C	Z	100	R	1000		5.3	2	
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500	C	Z	1500	R	1500		6	3	
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	R	100		3.2	2	
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100			50	R	300		4.2	2	
2320.2	19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200			50	R	300	D	4.2	2	
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100			1500		1500	D	6	1	
24	20	-													
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN												
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:												
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	10	0	700	C	Z	100	R	700		5.2	3	
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	C		100	R	500		5.1	3	
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500	C		300	R	500		5.1	3	
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C		200	R	200	D	4.1	3	
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C		300	R	300	D	4.2	2	
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500	C		700	R	700	D	5.2	3	
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C		300	R	300	D	4.2	2	
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500	C		700	R	1000	D	5.3	2	
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C		100	R	200		4.1	2	
2414.1	20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C		100	R	300		4.2	2	
2414.2	20149	2	- p.c. >= 50.000 t/j	500	0	300	C	Z	200	R	500		5.1	3	
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	C		500	R	500		5.1	3	
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	C		500	R	700		5.2	3	
242	202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:												
242	202	1	- fabricage	300	50	100	C		1000	R	1000		5.3	3	
242	202	2	- formulering en afvullen	100	10	30	C		500	R	500	D	5.1	2	
243	203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C		300	R	300	D	4.2	3	
2441	2110	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:												
2441	2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C		300	R	300		4.2	1	
2441	2110	2	- p.c. >= 1.000 t/j	300	10	300	C		500	R	500		5.1	2	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:												
2442	2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	R	50		3.1	2	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10		30		2	2	
2451	2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C		100	R	300		4.2	3	
2452	2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C		50	R	300		4.2	2	
2461	2051		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50			1000	V	1000		5.3	1	
2462	2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:												
2462	2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50		100		3.2	3	
2462	2052	2	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100			50		500		5.1	3	
2464	205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	R	100		3.2	3	
2466	205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	R	50		3.1	3	
2466	205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C		200	R	200	D	4.1	2	
247	2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C		200	R	300		4.2	3	
25	22	-													
25	22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF												
2511	221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C		100	R	300		4.2	2	
2512	221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:												
2512	221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30		50		3.1	1	
2512	221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	R	200		4.1	2	
2513	2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	R	100	D	3.2	1	
252	222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:												
252	222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100			100	R	200		4.1	2	
252	222	2	- met fenolharsen	300	50	100			200	R	300		4.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
252	222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50			30		50		3.1	2	
26	23	-													
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN												
261	231	0	Glasfabrieken:												
261	231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30		100		3.2	1	
261	231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
261	231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100			30		300		4.2	1	
261	231	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	500	200	300	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50			10		50		3.1	1	
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:												
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30			10		30		2	1	
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100			30		100		3.2	2	
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200			30		200		4.1	2	
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200			100	R	200		4.1	2	
2651	2351	0	Cementfabrieken:												
2651	2351	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	300	500	C		30	R	500		5.1	2	
2651	2351	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	500	1000	C	Z	50	R	1000		5.3	3	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:												
2652	235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2652	235201	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2653	235202	0	Gipsfabrieken:												
2653	235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2653	235202	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:												
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30		200		4.1	2	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300			30		300		4.2	2	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	30	200	700		Z	30		700		5.2	3	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:												
2661.2	23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100			30		100		3.2	2	
2661.2	23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100			30		100		3.2	2	
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:												
2663, 2664	2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100			10		100		3.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2663, 2664	2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10		300		4.2	3	
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:												
2665, 2666	2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100			50	R	100		3.2	2	
2665, 2666	2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	R	300		4.2	3	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:												
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100			0		100	D	3.2	1	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50			0		50		3.1	1	
267	237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10		300		4.2	1	
267	237	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700		Z	10		700		5.2	2	
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
2682	2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:												
2682	2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30		300		4.2	3	
2682	2399	A2	- p.c. >= 100 t/u	500	200	200		Z	50		500		5.1	3	
2682	2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):												
2682	2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300	C	Z	30		300		4.2	2	
2682	2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100	C		50		200		4.1	2	
2682	2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100			50		100	D	3.2	2	
2682	2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200			30		200		4.1	3	
2682	2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300		Z	50		300		4.2	3	
27	24	-													
27	24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN												
271	241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:												
271	241	1	- p.c. < 1.000 t/j	700	500	700			200	R	700		5.2	2	
271	241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500	C	Z	300	R	1500		6	3	
272	245	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:												
272	245	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	500			30		500		5.1	2	
272	245	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	1000		Z	50	R	1000		5.3	3	
273	243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:												
273	243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30		300		4.2	2	
273	243	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	50	700		Z	50	R	700		5.2	3	
274	244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:												
274	244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	R	300		4.2	1	
274	244	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	200	300	700		Z	50	R	700		5.2	2	
274	244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:												
274	244	B1	- p.o. < 2.000 m2	50	50	500			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
274	244	B2	- p.o. >= 2.000 m2	200	100	1000		Z	100	R	1000		5.3	3	
2751, 2752	2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:												
2751, 2752	2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2751, 2752	2451, 2452	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2753, 2754	2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:												
2753, 2754	2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2753, 2754	2453, 2454	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
28	25	-													
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)												
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen												
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30		100		3.2	2	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:												
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	R	300		4.2	2	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	50	R	500		5.1	3	
2822, 2830	2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200			30		200		4.1	2	
284	255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200			30		200		4.1	1	
284	255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30		100	D	3.2	2	
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50	D	3.1	1	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:												
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200			30		200	D	4.1	2	
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100			50		100	D	3.2	1	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100			50	R	100		3.2	1	
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50		100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2852	2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30		100	D	3.2	1	
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:												
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	30		500		5.1	3	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30		100		3.2	2	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
29	27, 28, 33	-													
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN												
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:												
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200			30		200	D	4.1	3	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30		300	D	4.2	3	
30	26, 28, 33	-													
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS												
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30			10		30		2	1	
31	26, 27, 33	-													
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.												
311	271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30			50		200		4.1	1	
312	271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30			50		200		4.1	1	
313	273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200			100	R	200	D	4.1	2	
314	272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50		100		3.2	2	
315	274		Lampenfabrieken	200	30	30			300	R	300		4.2	2	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30			10		30		2	1	
3162	2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000	C	Z	200	R	1500		6	2	
32	26, 33	-													
32	26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDH.												
321 t/m 323	261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie	30	0	50			30		50	D	3.1	2	
3210	2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30		50		3.1	1	
33	26, 32, 33	-													
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30			0		30		2	1	
34	29	-													
34	29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS												
341	291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven												
341	291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C		30	R	200	D	4.1	3	
341	291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300		Z	50	R	300		4.2	3	
3420.1	29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200			30	R	200		4.1	2	
3420.2	29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200			30		200		4.1	2	
343	293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
35	30	-													
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)												
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:												
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50			10		50		3.1	2	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	R	100		3.2	2	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200			30		200		4.1	2	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	C	Z	50		500		5.1	2	
3511	3831		Scheepssloperijen	100	200	700			100	R	700		5.2	2	
352	302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:												
352	302, 317	1	- algemeen	50	30	100			30		100		3.2	2	
352	302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	R	300		4.2	2	
353	303, 3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:												
353	303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200			30		200		4.1	2	
353	303, 3316	2	- met proefdraaien motoren	100	30	1000		Z	100	R	1000		5.3	2	
354	309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
355	3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
36	31	-													
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.												
361	310	1	Meubelfabrieken	50	50	100			30		100	D	3.2	2	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2	1	
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2	2	
364	323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	
365	324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
3663.2	32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30		50	D	3.1	2	
37	38	-													
37	38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING												
371	383201		Metaal- en autoschredders	30	100	500		Z	30		500		5.1	2	
372	383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:												
372	383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300			10		300		4.2	2	
372	383202	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700			10		700		5.2	3	
372	383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100			50	R	300		4.2	2	
372	383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C		50		300		4.2	3	
40	35	-													
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER												
40	35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)												
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700	C	Z	200		700		5.2	2	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500	C	Z	100		500		5.1	2	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C		1500		1500	D	6	1	
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:												
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:												
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30		50		3.1	1	
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50		300		4.2	1	
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500	C	Z	50		500		5.1	1	
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:												
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C		100		300		4.2	1	
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500	C		200	R	500		5.1	1	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10	C		10		10		1	1	
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C		50	R	50		3.1	1	
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	-													
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER												
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:												
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50	C		1000	R	1000	D	5.3	1	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C		30		50		3.1	1	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:												
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10		100		3.2	1	
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C		10		300		4.2	1	
45	41, 42, 43	-													
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID												
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100			10		100		3.2	2	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
50	45, 47	-													
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS												
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100			10		100		3.2	2	
5020.4	45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10		100		3.2	1	
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1	1	
5020.4	45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	R	50		3.1	1	
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2	3	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2	1	
51	46	-													
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING												
5121	4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
5121	4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300		Z	50	R	300		4.2	2	
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0		30		2	2	
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0		100		3.2	2	
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES		
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30			50	R	50		3.1	2		
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			50	R	50		3.1	2		
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30			0		30		2	2		
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0		30		2	2		
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0		30		2	2		
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0		30		2	2		
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			10		30		2	2		
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10		30		2	2		
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:													
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30			10	V	30		2	2		
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30			50	V	50		3.1	2		
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30			30		30		2	2		
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:													
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50			30		50		3.1	2		
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3		
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:													
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	R	200	D	4.1	2		
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	100	0	50			500	R	500	D	5.1	2		
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50			300	R	300	D	4.2	2		
5151.3	46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50		100		3.2	2		
5152.1	46721	0	Grth in metaalertsen:													
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10		300		4.2	3		
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	700		Z	10		700		5.2	3		
5152.2 /.3	46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10		100		3.2	2		
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:													
5153	4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50			10		50		3.1	2		
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30			10		30		2	1		
5153.4	46735	4	zand en grind:													
5153.4	46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100			0		100		3.2	2		
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30			0		30		2	1		
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:													
5154	4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50			10		50		3.1	2		
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30			0		30		2	1		
5155.1	46751		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	R	100	D	3.2	2		
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30			30	R	30		2	1		

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS											INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10		30		2	2		
5157	4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100			30		100		3.2	2		
5157	4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2		
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100			10		100	D	3.2	2		
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2		
518	466	0	Grth in machines en apparaten:													
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100			10		100		3.2	2		
518	466	2	- overige	0	10	50			0		50		3.1	2		
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30			0		30		2	2		
60	49	-														
60	49	-	VERVOER OVER LAND													
601	491, 492	0	Spoorwegen:													
601	491, 492	1	- stations	0	0	100	C		50	R	100	D	3.2	3		
601	491, 492	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	R	300	D	4.2	3		
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0		100	D	3.2	2		
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2	2		
6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0		100		3.2	2		
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C		30		100		3.2	3		
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C		30		50		3.1	2		
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C		10		30	D	2	1		
63	52	-														
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER													
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:													
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500	C		100	R	500		5.1	3		
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C		100	R	300	D	4.2	3		
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	1000	C	Z	50		1000		5.3	3		
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	500	C	Z	100	R	500		5.1	3		
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	700	C	Z	100		700		5.2	3		
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100	C		1000	R	1000		5.3	2		
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C		200	R	300		4.2	1		
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:													
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300			50	R	300		4.2	2		
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100			200	R	300		4.2	1		
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100			50	R	100	D	3.2	2		

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300			30		300		4.2	2	
6311.2	52242	4	- ersten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700		Z	50		700		5.2	3	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	300		Z	100	R	500		5.1	3	
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50		300		4.2	2	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50			700	R	700		5.2	2	
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50	C		50	R	50	D	3.1	2	
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		30		2	2	
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0		30		2	3	
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30		100		3.2	2	
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2	2	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	
642	61	B0	zendinstallaties:												
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0	C		100		100		3.2	1	
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1	1	
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1	1	
71	77	-													
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN												
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2	2	
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C		0		30		2	1	
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			30		50	D	3.1	1	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2	2	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200	C		50	R	200		4.1	3	
90	37, 38, 39	-													
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING												
9001	3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
9001	3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C		10		200		4.1	2	
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C	Z	10		300		4.2	2	
9001	3700	A3	- >= 300.000 i.e.	500	10	300	C	Z	10		500		5.1	3	
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10	C		0		30		2	1	
9002.1	381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10		50		3.1	2	
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300			30		300		4.2	3	
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:												
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100	C		10		500		5.1	3	
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10		100		3.2	1	
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200	C		1500		1500		6	1	
9002.2	382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10		50		3.1	1	
9002.2	382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	R	100	D	3.2	1	
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C	Z	50		300	D	4.2	3	
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			30	R	30		2	1	
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300			10		300		4.2	3	
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:												
9002.2	382	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	300	100	50			10		300		4.2	2	
9002.2	382	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	700	300	100			30		700		5.2	2	
9002.2	382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100			10		100		3.2	2	
9002.2	382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100			30		200		4.1	3	
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100			100	R	200		4.1	3	

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	

2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	

40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**

72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

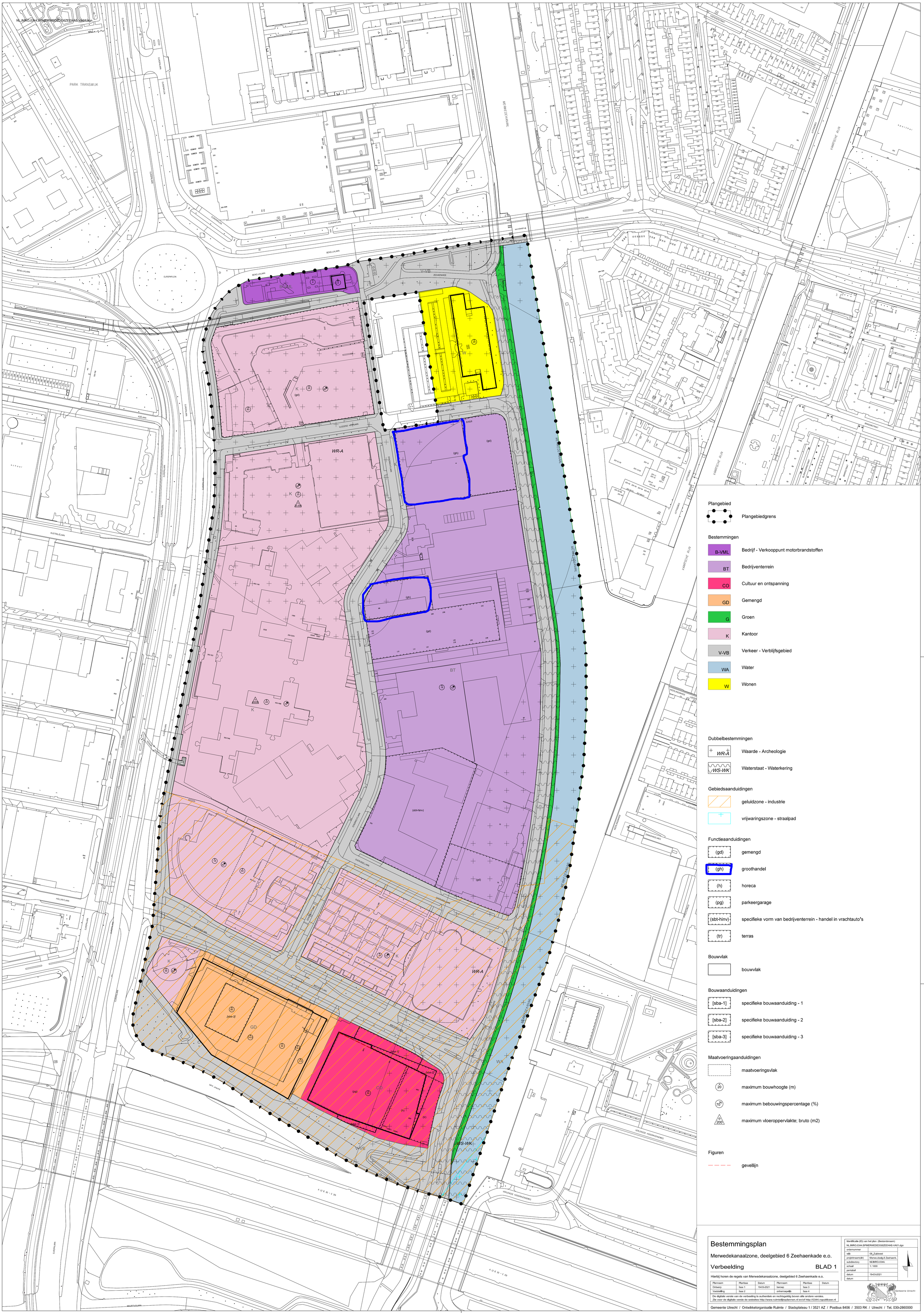
Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B-VML — Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
- BT — Bedrijventerrein
- CO — Cultuur en ontspanning
- GD — Gemengd
- G — Groen
- K — Kantoor
- V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-A — Waarde - Archeologie
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- vrijwaringszone - straalpad

Functieaanduidingen

- (gd) — gemengd
- (gh) — groothandel
- (h) — horeca
- (pg) — parkeergarage
- (sbt-hinv) — specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's
- (tr) — terras

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [sba-1] — specifieke bouwaanduiding - 1
- [sba-2] — specifieke bouwaanduiding - 2
- [sba-3] — specifieke bouwaanduiding - 3

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- 20 — maximum bouwhoogte (m)
- 70% — maximum bebouwingspercentage (%)
- 200 — maximum vloeroppervlakte; bruto (m2)

Figuren

- gevellijn

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	19-03-2021	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn	
ordenummer	
wijk	08_Zuidwest
projektnaam(dir)	Merwe.deelg.6 Zeehaenk.
subdirectory	NLIMRO.0344.
schaal	1: 1000
pentabell	
datum	19-03-2021
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Kees Diepeveen
Wethouder voor Wonen, Merwedekanaalzone,
Grondzaken, Openbare Ruimte, Samen voor Overvecht,
Markten en Havens, Wijk Overvecht
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Zuidgeest	**Datum**	14~~8~~ juli 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64383	**Kenmerk**	9043211
E-mail	j.zuidgeest@utrecht.nl	**Onderwerp**	Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

In vervolg op de behandeling van het raadsvoorstel “Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.” in de commissie Stad & Ruimte van 1 juli jl. ontvangt u hierbij de gevraagde aanvullende informatie op enkele punten.

Mogelijkheden voor braakliggend terrein aan de Zeehaenkade
Raadsleden vragen zich af welke ruimte er is voor tijdelijke voorzieningen in het gebied, vooruitlopend op de toekomstige transformatiemogelijkheden, en willen weten of hier ook actief over gesproken wordt met bijvoorbeeld de eigenaar van het braakliggende terrein ter hoogte van de Zeehaenkade 62.

Zoals aangegeven tijdens de commissievergadering is er zeker ruimte voor tijdelijke invullingen in het gebied en wordt hier op meerdere plekken ook al gebruik van gemaakt. Denk aan de tijdelijke woningen in de ‘kantoortoren’ van Europalaan 200, de horeca en vergaderruimtes op Europalaan 100 en de sportschool, bierbrouwerij, VR-escaperoom etc. in het pand aan de Eendrachtlaan 80. Zulke tijdelijke functies worden geregeld via een tijdelijke vergunning of bestemmingsplanafwijking (kruimelregeling) en deze mogelijkheid verandert niet met voorliggend bestemmingsplan.

Ook voor het braakliggend terrein aan de Zeehaenkade kijken we naar mogelijkheden voor (tijdelijke) invulling. Het terrein maakt onderdeel uit van een groter perceel tussen het Merwedekanaal en de Eendrachtlaan 80, waar nog een grote bedrijfshal staat en tot voor kort Boxx Opslag Utrecht was gevestigd. Het terrein is sinds vorig jaar in handen van een ontwikkelcombinatie, die hier een bijdrage wil gaan leveren aan de toekomstige transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone. In de gesprekken met deze eigenaar kijken we ook naar mogelijkheden voor tijdelijke invulling op de korte termijn. Aandachtspunt daarbij is dat keuzes over een invulling voor de korte termijn inpasbaar moeten zijn in de businesscase van de totale herontwikkeling. Hier wordt nog op gestudeerd. We komen hierop terug zodra er meer concrete plannen bekend zijn. Het conserverend bestemmingsplan dat nu voorligt, is een belangrijke conditionerende stap voor de gewenste toekomstige transformatie.

Aanpassing raadsvoorstel vanwege technische wijzigingen
Naar aanleiding van de gestelde vragen over het plangebied van de parkeerregeling ~~en~~, het ontbreken van een bomenparagraaf en de SBI-codes van de groothandel zijn nog enkele technische wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan.

Kees Diepeveen
Wethouder voor Wonen, Merwedekanaalzone,
Grondzaken, Openbare Ruimte, Samen voor Overvecht,
Markten en Havens, Wijk Overvecht

Datum 14~~8~~ juli 2021
Ons kenmerk 9043211

Plangebied
Een strikte, juridische interpretatie van het begrip plangebied leidt tot de conclusie dat Eendrachtlaan 10 buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan voor deelgebied 6 van de MWKZ valt (omdat hier immers een zelfstandig bestemmingsplan binnen de grenzen van Merwedekanaalzone deelgebied 6 voor is vastgesteld). Om misverstanden te voorkomen is daarom het woord “plangebied” in de parkeerregeling bij de verschillende bestemmingen (artikel 3.4.1. 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1 en 13.3.3) vervangen door “Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone”. Door deze aanpassing kan de constructie die voor Eendrachtlaan 10 is gebruikt ook worden toegepast op andere, toekomstige ontwikkelingen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, ook als daar een nieuw (ontwikkel)bestemmingsplan voor nodig is.

Daarnaast is in de toelichting van het bestemmingsplan, in paragraaf 5.8, een bomenparagraaf toegevoegd, conform de afspraken hierover met de raad.

Beide aanpassingen zijn beschreven onder de ambtelijke wijzigingen in paragraaf 2.3.2 van het vaststellingsrapport. In het vaststellingsrapport staan immers alle wijzigingen die voorafgaand aan de vaststelling in het plan zijn aangebracht. Daarbij geven we aan dat deze wijzigingen in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd naar aanleiding van de commissiebehandeling.

Aanpassing SBI-codes groothandel
In het bestemmingsplan is voor het bedrijf Gepu een maatwerkbestemming opgenomen voor de huidige functie als groothandel in levensmiddelen. De hieraan gekoppelde SBI-codes (4632, 4633: groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën, 4638, 4639: groothandel in overige voedingsmiddelen en genotsmiddelen) komen overeen met de SBI-codes zoals deze voor soortgelijke horecagroothandels in de stad worden gebruikt (o.a. Sligro in Cartesiusdriehoek).
Zeehaen Beheer B.V., WNP B.V. en Gepu Zelfbedieningsgroothandel B.V. (verder te noemen: Gepu) verzoeken per brief van 12 juli jl. om de codes 46217 en 4631 (groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptieaardappelen (agf)) toe te voegen, aangezien deze in de beheersverordening ook van toepassing zijn op Gepu.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is er in het kader van de stadsbrede eenduidigheid in bestemmingsplannen voor gekozen om de bovengenoemde door Gepu gevraagde codes 46217 en 4631 SBI-codes niet op te nemen in voorliggend bestemmingsplan, omdat de groothandel in agf via de algemene SBI-codes zoals opgenomen in de regels van het bestemmingsplan al is toegestaan.
Naar aanleiding van de vraag van Gepu is nogmaals gecheckt en bevestigd dat de oorspronkelijk in het bestemmingsplan toegekende SBI-codes, ook gezien de omvang van de activiteiten die bij Gepu plaatsvinden, toereikend zijn om de huidige activiteiten van Gepu te bestemmen.

Om te voorkomen dat hier verdere discussie over ontstaat en om tegemoet te komen aan het verzoek van Gepu zijn de door Gepu gevraagde SBI-codes alsnog opgenomen.

Functie-aanduiding op huisnummer of op kadastraal perceel?
Daarnaast heeft Gepu aangegeven dat de functieaanduiding op het gehele perceelsnummer (771) van toepassing zou moeten zijn en niet slechts gekoppeld aan het huisnummer (Vliegend Hertlaan 8), omdat dit slechts een deel van het perceel beslaat (ook Vliegend Hertlaan 4 is onderdeel van het perceel en van dezelfde eigenaar). Omdat Gepu in zijn eerdere brief (de formele zienswijze) alleen over percelen gekoppeld aan huisnummers heeft gesproken, is dit indertijd zo overgenomen in het plan, maar wij kunnen het verzoek van Gepu volgen en zijn het ermee eens dat het beter is de SBI-codes met functieaanduiding te koppelen aan het kadastrale perceelsnummer. Ook in de beheersverordening, waar dit bestemmingsplan de vervanging van is, zijn de SBI-codes gekoppeld aan het perceel. Ook vanuit dat oogpunt is het voor de hand liggend die lijn aan te houden.
In het voorliggende bestemmingsplan is deze koppeling aan het kadastrale perceelsnummer alsnog aangebracht.

Kees Diepeveen
Wethouder voor Wonen, Merwedekanaalzone,
Grondzaken, Openbare Ruimte, Samen voor Overvecht,
Markten en Havens, Wijk Overvecht

Datum 14~~8~~ juli 2021
Ons kenmerk 9043211

U ontvangt ~~hier~~voor de genoemde punten separaat een aangepast raadsvoorstel.

Met vriendelijke groet,

Kees Diepeveen

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Zaaknummer	8917388
Jaargang en nummer	2021, nr. 79
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. te verwerken.
2. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,	De voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1798
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	17
Titel	Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied
ID	1852
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	0650625810
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	3 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Programmaplan wervengebied

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Kenmerk	7487194 20210625 EB
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
   a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
   b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
   c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
   d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
   e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

2. Het college opdracht te geven om samen met eigenaren van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken en over de voortgang ieder half jaar aan de raad te rapporteren.

3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

5. Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het nu ter vaststelling voorliggende programmaplan wervengebied wordt de gewijzigde aanpak vastgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Daarmee geven wij invulling aan het plan van aanpak wervengebied dat door uw raad in juli 2020 is vastgesteld en geven wij invulling aan de aanbevelingen van de Antea Group in november 2019.

De nieuwe aanpak, het programmaplan wervengebied, geeft ook zicht op de lange termijn. Het brengt in beeld wat komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Aan het programmaplan is uitgebreid onderzoek voorafgegaan. Dit laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Met het programma zetten we de koers uit voor de komende jaren, waarbij we in goede samenwerking met eigenaren, bewoners en ondernemers ons historische erfgoed behouden en versterken.

Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Er is nauwkeurig uitgezocht wat er de komende drie jaar moet gebeuren. Het gaat om herstelwerkzaamheden op acht plekken langs de Oudegracht en twee plekken op de Kromme Nieuwegracht. En om de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer, zoals met camera's, extra breedtebeperkingen en handhaving. Het interventieteam dat handelt bij acute situaties blijft bestaan, zodat er waar nodig direct actie kan worden ondernomen.

Met de aanpak in het programmaplan gaan we invulling geven aan onze burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Het doel is om, in de geest van het advies van de commissie, met elkaar tot een eenvoudige en goede samenwerking te komen.

We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade aan kelders door zwaar verkeer, door de instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren en door boomwortels te betalen.

Voorgesteld wordt om samen met eigenaren van kelders - die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023 - per deelgebied onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider,een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel. Deze gesprekken vinden plaats onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, die door keldereigenaren en gemeente samen wordt aangesteld, Onderdeel daarvan is ook het bezien van de oorzaken van de ontstane schade in de desbetreffende kelders en de wijze van kostenverdeling voor het herstel van kelders, waarbij we twee varianten uitwerken en vergelijken, te weten het toepassen van een bewijsvermoeden zoals door de commissie van wijzen is geadviseerd en de technische beoordeling van schadeoorzaken door een onafhankelijke schade-expert.
Voorgesteld wordt de onafhankelijke schade-expert door eigenaren en de gemeente gezamenlijk met keldereigenaren aan te wijzen. De kosten voor dat onderzoek zal de gemeente op zich nemen. Het doel is om met elkaar tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling te komen.

Met het programmaplan en het samenwerkingsarrangement wordt uitwerking gegeven aan de bevindingen en adviezen van de commissie van wijzen over de eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerkingsvorm.
Voorgesteld wordt om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

Context

Aanleiding

In juli 2020 heeft uw raad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld waarmee de basis is gelegd voor onder meer een integrale aanpak voor de wal- en kluismuren, werfkelders en het weren van te zwaar verkeer. In het plan van aanpak zijn diverse onderzoeken aangekondigd op basis waarvan een programmaplan wordt opgesteld voor gezamenlijk en samenhangend beheer en behoud

van het middeleeuwse monumentale wervengebied. Belangrijke waarden daarbij zijn veiligheid, erfgoed en gebruik.
Aanleiding voor het plan van aanpak was onder meer het stilleggen en temporiseren van het herstel van de wal- en kluismuren in mei 2019 na de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning. In november 2019 constateerde Antea Group in haar onderzoek dat de complexiteit van het werk stelselmatig is onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde is, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte. De aanbevelingen zijn: 1) voldoende tijd nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, 2) de strategie te bepalen en 3) onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Ook zijn in december 2019 uit voorzorg twee locaties op de grachten afgesloten omdat vermoed werd dat twee kelders door zwaar verkeer waren beschadigd.
Bij het plan van aanpak hebben wij u toegezegd te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale en gezamenlijke aanpak (met en tussen (kelder)eigenaren) voor het beheer en behoud van het wervengebied. Ook hebben we toegezegd om bij de Voorjaarsnota 2021 inzichtelijk te maken hoe en wanneer tot volledige dekking van de dan bekende noodzakelijke middelen wordt gekomen, inclusief een fasering van bekostiging, realisatie en activatie.

Juridische context
Samen met keldereigenaren is een commissie van wijzen ingesteld die advies heeft gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm tussen (kelder)eigenaren en gemeente. Het advies van de commissie heeft duidelijkheid geschapen over de eigendomsrelaties tussen de gemeente en de eigenaren van kelders. De gemeente is de eigenaar van de weg, werven en muren. De eigenaar van een pand is eigenaar van de met dat pand verbonden kelder.

Met het programmaplan wordt het juiste evenwicht vormgegeven tussen de verantwoordelijkheden van de gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Het doel is om samen te werken en niet om te juridiseren. We willen samen met de keldereigenaren de werfkelders gaan herstellen. We willen in lijn met het advies van de commissie een samenwerkingsvorm inrichten, waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders en komen tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke verdeling van de kosten voor het herstel van kelders. We willen dit met keldereigenaren bespreken en dit uitwerken in een samenwerkingsarrangement.

De commissie omschrijft in haar advies zorgplichten voor gemeente en keldereigenaren Bij zorgplichten kan een onderscheid worden gemaakt tussen zorgplichten die zijn gebaseerd op concrete in de wet verankerde zorgplichten (zoals de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van hemelwater) en maatschappelijke zorgplichten. De door de commissie in haar advies omschreven zorgplicht van de gemeente voor het beheer en behoud van het wervengebied is geen wettelijke zorgplicht. Het is een maatschappelijke zorgplicht die aangeeft op welke wijze de gemeente, alle belangen afwegend, invulling wil geven aan het beheer van het wervengebied en welke financiële middelen het daarvoor beschikbaar stelt.

Beoogd effect
- Herstel en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied.
- Een gezamenlijke en samenhangende aanpak.
- Een goede invulling en afweging van de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief van 15-5-2017 over Herijking wal- en kluismuren en voortgangsrapportage
- Raadsbrief van 28-11-2019 over Rapportage over het onderzoek wal- en kluismuren van de Antea Group
- Raadsbrief van 19-12-2019 Met brondocumenten waaronder diverse raadsbrieven en
- voortgangsrapportages
- Raadsbrief van 20-12-2019 over Samenhangende aanpak Wal- en Kluismuren, Werfkelders en
- Weren te zwaar verkeer
- Commissie Stad en Ruimte van 30-01-2020 over de raadsbrief van 28-11-2019
- Raadsbrief van 10-02-2020 over de Regeling Risicovolle Projecten
- Raadsvoorstel van 3-5-2020 over Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 19-06-2020 over beantwoording vragen RIB wervengebied
- Raadsbrief van 6-7-2020 over beantwoording vragen commissie behandeling wervengebied

- Raadsvoorstel van 3-5-2020, aangenomen op 9-7-2020, over Plan van Aanpak wervengebied
- Amendement van 9-7-2020 over ‘Onafhankelijk advies ook aan bewoners’ op Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 2-11- 2020 over instellen commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 16-12-2020 over voortgangsrapportage wervengebied
- Beantwoording SV 2021/48 op 26-2-2021 over ‘herstel en behoud van werfkelders in samenspraak met bewoners’
- Raadsbrief van 22-3-2021 over beheersmaatregel walmuur rak 6 west
- Raadsbrief van 24-3-2021 over collegereactie op conceptadvies commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 2-4-2021 over Vaarroute Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht voorlopig gesloten voor gemotoriseerd vaarverkeer
- Beantwoording van de techniseche vragen van raadsleden op 1 juni 2021
- Raadsbrief van 2-6-2021 ‘Beantwoording van vragen raadsinformatiebijeenkomst wervengebied’
- Raadsbrief van 8-6-2021 ‘Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven’
- Raadsbrief van 1-07-2021 ‘Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied’

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder: a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders; b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders; c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied; d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied; e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.
Argumenten	
1.1	Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm. Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt. Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied

	groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is. De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte. Naar aanleiding van de bespreking met de raadscommissie stad en ruimte op 3 en 10 juni 2021 worden de volgende alinea's toegevoegd aan het programmaplan wervengebied: Naast het erfgoed op orde houden, willen we het ook klimaatadaptief maken. Klimaatbestendigheid heeft als doel maatregelen te nemen om de gevolgen van hitte, droogte, wateroverlast en overstroming door het veranderend klimaat tegen te gaan. In de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering zijn hiervoor doelen en te nemen maatregelen beschreven. Concreet denken we aan het vasthouden van regenwater om droogteschade te voorkomen door te ontharden en vergroenen waar mogelijk. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het vasthouden en infiltreren van regenwater niet leidt tot een toename van de kans op wateroverlast in de werfkelders. Ook kijken we naar kansen om via onder water maatregelen in de kadeconstructies, zoals het toevoegen van waterplanten, de waterkwaliteit te verbeteren. Ook willen we het aanbrengen van fauna-uittreedplaatsen (FUPs) betrekken bij het herstel van erfgoed. Het doel van fauna-uittreedplaatsen is dat vogels en andere dieren uit het water kunnen komen. Hierbij kijken de ecologisch adviseurs of de waterstoepen bij de lage walmuren mogelijk in de praktijk al fungeren als FUP. Waterstoepen zijn verlaagde stukjes werf die toegang tot het water vergemakkelijken, vaak in de buurt van werftrappen, die op hun beurt weer vaak in de buurt van zijstraten en stegen liggen en destijds in gebruik als wasplaats of als plek om bluswater te putten.
1.2	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om

	de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.
1.3	Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in september 2021. Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen. Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling. Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.
1.4	Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders
	Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via

	scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht. (Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	<u>Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.</u>
	Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3
1.2	<u>Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.</u>
	Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico’s en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico’s en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico’s, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om samen met eigenaren van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken en over de voortgang

	ieder half jaar aan de raad te rapporteren.
Argumenten	
2.1	Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied.
	Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag. Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met namegericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed. Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren. De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. "Losse" kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat wordt verbroken. De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven 'burenplichten' verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische

	belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.
2.2	<u>De adviezen over samenwerking en herstel van vertrouwen vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.</u>
	De complexiteit en de samenhang van alle onderdelen in het wervengebied maken intensieve samenwerking tussen gemeente, eigenaren en keldereigenaren noodzakelijk. We onderschrijven de conclusie van de commissie van wijzen dat deze samenwerking noodzakelijk is voor (coördinatie van) het dagelijks beheer van het wervengebied, voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders en in de sturing op de integraliteit van de functie en het gebruik van het wervengebied. In de drie online participatiebijeenkomsten op 26 en 27 mei 2021 is met circa 75 bewoners, ondernemers en keldereigenaren in het wervengebied gesproken over het programmaplan en de te maken samenwerkingsafspraken. In de schriftelijke beantwoording van vragen van raadsleden op 1 juni 2021 is bij de beantwoording van vraag 20 een korte samenvatting gegeven van de uitkomsten van deze bijeenkomsten. Op basis van de participatiebijeenkomsten is ons voorstel om per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de wijze van samenwerking en de financiering van het herstel. Op basis van het uitvoeringsplan 2021-2023 geldt dat voor het herstel van de kluismuren en kluiskelders op de Kromme Nieuwegracht (rak 22 en rak 24) en (onder voorbehoud van definitieve programmering in Q3 2021) voor de straatkelders onder de Choorstraat en Lijnmarkt. De arrangementen worden opgesteld tussen de gemeente en de eigenaren van de desbetreffende kelders. Voorgesteld wordt om samen met eigenaren van kelders per deelgebied een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel. Onderdeel is het bezien van de oorzaken van de ontstane schade en het uitwerken van de twee varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expertoordeel’ voor de kostenverdeling (zie argument 2.3). Keldereigenaren en gemeente stellen samen een onafhankelijke procesbegeleider aan. Deze aanpak voorkomt ook dat vertraging ontstaat. We zullen ieder half jaar, als onderdeel van voortgangsrapportage in het kader van de regeling risicovolle projecten, de raad informeren over de stand van zaken van de samenwerkingsafspraken. Naast het opstellen van het samenwerkingsarrangement per deelgebied blijven we participatiebijeenkomsten houden met alle keldereigenaren, bewoners en ondernemers in het wervengebied. Om hen te informeren en te betrekken bij de voortgang van het beheer en behoud van het wervengebied en de realisatie van het uitvoeringsplan en programmaplan. We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt en regisseur voor het dagelijks beheer. De inzet van het interventieteam wordt gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed. Naast samenwerkingsafspraken over het herstel van erfgoed gaan gemeente, eigenaren en beheerders in het hele wervengebied samenwerkingsafpraken maken over het duurzame beheer en behoud van het wervengebied. We staan positief tegenover het advies van de commissie een stichting op te richten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. We gaan, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders.

	Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is, terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement. De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders. Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis. De commissie adviseert als uitwerking van de omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraal overleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de ‘erfgoed-scope’ van het programma wervengebied en bevat ook aspecten van bijvoorbeeld het mobiliteitsplan en de omgevingsvisie binnenstad. We gaan de mogelijkheden voor financiële ondersteuning voor keldereigenaren onderzoeken, bijvoorbeeld door het verwijzen naar mogelijkheden voor het aanvragen van subsidies, het gezamenlijk aanvragen van subsidies, de mogelijkheden van voorfinanciering en leningen. Het streven is het wegnemen van eventuele financiële belemmeringen om de investering te doen. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk, de provincie en andere financieringsbronnen.
2.3	<u>Er is nog niet voldoende relevante informatie om te komen tot een generieke, eenvoudige en eerlijke werkwijze voor het bepalen van schade aan kelders en de verdeling van de kosten voor het herstel daarvan.</u>
	Met de onderzoeken door technisch adviseurs en bureaus, naar het draagvermogen van kelders en de oorzaken van lekkage, is op basis van onderzoek naar circa 20 kelders een eerste beeld ontstaan van tussen de 12 en 19 verschillende mogelijke oorzaken van schade aan kelders. Schade aan kelders lijkt door een combinatie van verschillende oorzaken te ontstaan. Er is een eerste beeld van schadepatronen. Er is geen nader onderzoek gedaan naar de veroorzakers van schade aan kelders. Dat was ook geen onderdeel van het in juli 2020 unaniem door de raad vastgestelde Plan van Aanpak. We zijn van mening dat schadeoorzaken per kelder sterk kunnen verschillen en kunnen op basis van de huidige kennis daarom niet besluiten over een generieke wijze van kostenverdeling voor het herstel van schade en beheer van alle kelders voor de komende 30 jaar. Met het uitvoeringsplan 2021-2023 wordt gewerkt aan het herstel van kluiskelders en -muren op de Kromme Nieuwegracht (rak 22 en rak 24) en (onder voorbehoud van definitieve programmering in Q3 2021) aan het herstel van de straatkelders onder de Choorstraat en Lijnmarkt. Op basis van de planning kunnen deze kelders in 2023 worden opengegraven, waarna deze kelders kunnen worden onderzocht op schade, schadepatronen en -oorzaken. Voorgesteld wordt op basis van die informatie de twee varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expertoordeel’ uit te werken en te vergelijken en op basis daarvan een besluit te nemen over de wijze van kostenverdeling voor het herstel van schade aan kelders op

deze rakken. Daarbij wordt op voorhand geen variant omarmd of afgewezen.

Bij de voortgangsrapportage in de tweede helft van 2023 zal de gemeenteraad over de uitwerking en vergelijking van de kostenverdeling worden geïnformeerd. Dan kan ook worden besloten of dat voldoende basis biedt voor een generieke werkwijze voor een eenvoudige en eerlijke kostenverdeling.

Met het oog op het vertrouwen van eigenaren in de commissie van wijzen overleggen we met keldereigenaren, die in het kader van het uitvoeringsplan bij samenwerkingsarrangementen zijn betrokken, over de rol die de commise van wijzen of individuele leden daarvan in het vervolgtraject kunnen hebben.

Kanttekeningen/Risico's

2.1 Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project

De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg**.** Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt. Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Beslispunt

3 De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Argumenten

3.1 Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.

In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.
Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.
De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.
De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Onderdeel van het programma	2021	2022	2023	Totaal
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.488	€ 10.528	€ 15.824	€ 33.840
Weren Zwaar Verkeer	€ 482	€ 866	€ 1.053	€ 2.401
Interventie & Onderzoek	€ 1.477	€ 1.594	€ 1.594	€ 4.665

Programma kosten	€ 1.336	€ 1.561	€ 1.561	€ 4.458
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 436	€ 1.248	€ 1.248	€ 2.933
Totaal X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**

Activeren en Exploitatie X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**
Kosten te activeren	€ 10.387	€ 13.863	€ 19.323	€ 43.573
Kosten naar exploitatie	€ 832	€ 1.934	€ 1.957	€ 4.723

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

3.2 <u>Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen</u>

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren. Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

3.3 <u>De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.</u>

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de programmering voor de komende periode.
In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Onderdeel	Bron	Toegekend Budget	uitgaven	Resterend
Budget WKM rak 1 t/m 21	VJN 2017	€ 47.600	€ 46.226	€ 1.374
Budget WKM rak 22	VJN 2018	€ 15.000	€ 187	€ 14.813
Aanvullend budget WKM	VJN 2019	€ 5.000	€ 2.112	€ 2.888
Programma Wervengebied	Prog.Begroting 2021	€ 4.641	€ -	€ 4.641
Aanvullend budget rak 1 t/m 21	Prog.Begroting 2021	€ 15.200	€ -	€ 15.200
X 1.000		**87.441**	**48.525**	**38.916**

Beslispunt

4 Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Argumenten

4.1 <u>De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak</u>

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”
Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.
De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van

het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.3. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.)

Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte.
De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de programmakosten voor de komende circa 30 jaar.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af).

Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt.
Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel.
Van de kelders die een waterdichte laag hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.

4.2 De dekking voor een langere termijn is nog onzeker

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars.

Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een

	continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan. Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.
4.3	Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden
	We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.
4.4	Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd
	Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten. Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd, risico als geld) van de komende jaren. Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing. Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.
Beslispunt	
5	Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.
Argumenten	
5.1	We willen keldereigenaren hierin ondersteunen.
	Schade aan kelders kan zijn ontstaan als gevolg van het waterpeilbeheer of te diep baggeren door HDSR of doordat nutsbedrijven kabels en leidingen op of door kelders hebben gelegd. We zullen het initiatief nemen om vooraf met medeoverheden en de nutsbedrijven collectieve afspraken te maken over het voorkomen van schade aan erfgoed, over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders en het benutten van kansen om werk-met-werk te maken. Hiermee ondersteunen we keldereigenaren en voorkomen we dat individuele keldereigenaren in gesprek moeten gaan met de verschillende medeoverheden en nutsbedrijven.

Financiën
De kosten voor de uitvoering van het programma wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 worden geraamd op €48 miljoen. De dekking voor de meest dringende maatregelen (€38,9 miljoen) uit het her labelen van de reeds beschikbare budgetten voor de wal- en kluismuren. Bij de voorjaarsnota komen we met een voorstel voor de resterende dekking van €9,4 miljoen.
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Er wordt een financiële strategie uitgewerkt voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 die wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Vervolg
Er wordt uitvoering gegeven aan de programmering voor de periode 2021 tot en met 2023 dat onder meer bestaat uit het herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is; een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages; maatregelen om te zwaar verkeer te weren; de inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed; noodzakelijke vervolg onderzoeken naar schade en herstel van kelders; het opstellen van een samenwerkingsarrangement met (keldereigenaren en beheerders; aanstellen van een wervenmeester voor het dagelijks beheer; inrichting van een organisatie voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.
Er wordt een financieringsstrategie opgesteld die wordt betrokken bij de voorjaarsnota in 2022
In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt 2 keer per jaar met een voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico’s en programmabeheersing.
Bij de voortgangsrapportage in Q1 2022 zullen we de gemeenteraad informeren of partijen er in slagen voldoende vertrouwen te herwinnen, om op basis van de twee varianten (bewijsvermoeden en expertoordeel) een samenwerkingsarrangement op te stellen, voor de voorbereiding van de uitvoering van het herstel van kelders conform het uitvoeringsprogramma. Tevens wordt daarin aangegeven hoe en op welk moment we besluitvorming voorzien over de 2 varianten voor de kostenverdeling.
Bij de voortgangsrapportage in Q3 2022 zullen we de gemeenteraad onder meer informeren over: de (stand van zaken van en ervaring met de) samenwerkingsafspraken over de voorbereiding van de kelders op de Kromme Nieuwegracht en (onder voorbehoud van definitive programmering in Q3 2021) van de Choorstaat en Lijnmarkt, het aanstellen van een onafhankelijke procesbegeleider, het aanstellen van een technisch schade-expert, de wijze waarop de commissie een rol krijgt in het vervolgproces, over de procesafspraken om te komen tot de kostenverdeling voor het herstel van kelders en over de wijze waarop we keldereigenaren kunnen ondersteunen en faciliteren in de financiering van het herstel van kelders.
Bij de voorgangsrapportage in Q3 2023 zullen we de gemeenteraad informeren over de oorzaken van schade aan kelders en de wijze van kostenverdeling volgens de twee varianten.

Participatie
Na vaststelling van het Plan van Aanpak in juli 2020 zijn regelmatig bijeenkomsten georganiseerd met werkgroepen van keldereigenaren van de Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en later Plompetorengracht. Ook heeft overleg plaatsgevonden met partners zoals Universiteit Utrecht en Centrum Management Utrecht en Commissie van Advies Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU), nutsbedrijven en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De werkgroepen en stakeholders is gevraagd advies te geven over de onderzoeksopdrachten, de onderzoeksresultaten en de conclusies die in het programmaplan moeten worden opgenomen. Daarnaast hebben eind maart 2021 drie online participatiebijeenkomsten met dertig aanwezigen plaatsgevonden om de resultaten van onderzoeken te bespreken, waarbij met eigenaren en belanghebbenden onder meer is gesproken over de opgave, scope, belastbaarheid van kelders, weren te zwaar verkeer en lekkages van kelders. Aanvullend hebben bewonersgroepen uit eigen beweging visies gepresenteerd die tussentijds zijn gedeeld met de raad (Natboek van keldereigenaren in de Choorstraat en Code Oranje Boek van comité Oudegracht). Ook zijn eigenaren en gebruikers van de kelders actief betrokken bij het in kaart brengen van alle kelders in het wervengebied.

Alle schriftelijk ontvangen vragen met betrekking tot de onderzoeken en het programmaplan die sinds de vaststelling van het Plan van Aanpak zijn gesteld door werkgroepen en stakeholders zijn beantwoord middels een tweekolommenstuk. Dit is onderdeel van het participatieverslag. De opdracht aan en het selecteren van de Commissie van Wijzen Wervengebied is samen met drie

keldereigenaren tot stand gekomen. De commissie heeft een eigen participatietraject georganiseerd waarbij zij in gesprek is gegaan met gemeente, keldereigenaren en andere belanghebbenden. De commissie heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken stakeholders en verschillende gemeentelijke afdelingen.

Van de drie online participatiebijeenkomsten in maart 2021 is een kort videoverslag gemaakt.

Aanvullend hebben op 26 en 27 mei 2021 drie online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met circa 75 bewoners, ondernemers en keldereigenaren in het wervengebied. De bijeenkomsten hadden als doel om met eigenaren in gesprek te gaan over het programmaplan en om ideeën en meningen uit te wisselen over de vormgeving van samenwerkingsafspraken tussen gemeente en eigenaren. In de schriftelijke beantwoording van vragen van raadsleden op 1 juni 2021 is bij de beantwoording van vraag 20 een korte samenvatting gegeven van de uitkomsten van deze bijeenkomsten.

Communicatie

Het programmaplan wervengebied is drempelvrij beschikbaar gemaakt op de website: www.utrecht.nl/werven, inclusief een samenvatting op hoofdlijnen. De onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het programmaplan zijn, waar mogelijk, in een eerdere fase al beschikbaar gesteld. Wanneer nieuwe onderzoeksresultaten beschikbaar zijn delen we die. Het programmaplan wordt gepresenteerd met als belangrijkste doelgroep de keldereigenaren en een oproep aan diezelfde eigenaren om medio mei met ons in gesprek te gaan over de verdere uitwerking van het plan, zodat zij voldoende gelegenheid hebben om het plan te lezen. Daarnaast wordt de samenvatting en een link naar de website gedeeld met deelnemers van de werkgroepen en informatiebijeenkomsten en partners zoals het CMU, CABU, HDSR en nutsbedrijven. Ook maken we de informatie bekend via de nieuwsbrief, Wervenapp en een wijkbericht.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Programmaplan wervengebied

Bijlagen informatief
- Voorlopige expertbeoordeling belastbaarheid middeleeuwse kelders
- Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht
- Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren
- Participatieverslag
- Definitief advies commissie van wijzen

Werk aan de werf



Programmaplan wervengebied
April 2021

Foto: GU Beeldbank (Claire Bontje)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
werven

Gebiedskaart

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.



Leeswijzer

In dit plan staat de programmatische uitwerking van het programma wervengebied. De aanleiding voor dit programma komt in hoofdstuk 1 aan bod. Hoofdstuk 2 gaat in op de context, zoals het complexe karakter van het wervengebied, de waarde hiervan, en de schade aan het erfgoed. In hoofdstuk 3 volgt de concrete opgave. De aanpak van deze opgave is tweeledig en komt aan bod in de hoofdstukken 4 (de technische werkzaamheden) en 5 (samenwerking in het gebied). Op de programmering en kosten van het programma wordt in hoofdstuk 6 ingegaan. Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de programmabeheersing.

Woordgebruik

Het programma wervengebied gaat uit van samenwerking tussen de gemeente en de verschillende beheerders en eigenaren in het gebied. Wanneer er in dit programmaplan wordt gesproken met ‘wij’, wordt er gesproken vanuit al deze samenwerkingspartners en niet alleen vanuit de gemeente.

Omdat er in het programmaplan verscheidene technische termen worden gebruikt, is er een verklarende woordenlijst opgenomen. Zie pagina 62 voor deze lijst.

Navigatie

Dit document is interactief. Concreet betekent dit dat er verscheidene klikbare links in het digitale document zitten, waaronder een klikbare inhoudsopgave. Met behulp van de home button kan er vanaf elke pagina direct worden teruggekeerd naar deze inhoudsopgave.



Foto: Frank Doves

Inhoudsopgave

1 Aanleiding **Een gezamenlijke zorg**

1.1 Leren van het verleden 6
1.2 Waarom een programma? 6
1.3 Programmaplan wervengebied 7

2 Context **Erfgoed onder druk**

2.1 Een middeleeuwse haven 10
2.2 Het belang van behoud 10
2.3 Schade 10
2.4 Oorzaken van schade 10

Reportage - Stichting Herstel Werfkelders in de jaren '90 14

3 De opgave **Een uitdaging van formaat**

3.1 Doel programma wervengebied 17
3.2 Een brede scope 18
3.3 Onderzoek 20
3.4 Deelopgaven 22

Reportage - Wonen in een werfkelder 25

4 De aanpak I **Werk aan de werf**

4.1 Voorkomen schade 28
4.2 Herstel gebreken 35
4.3 Op orde houden van erfgoed 37

Reportage - Choorstraat 38

5 De aanpak II **Werk met de werf**

5.1 Een vergeten burenplicht 41
5.2 Wederzijds belang 41
5.3 Samenwerkingsarrangement 42
5.4 Eigendomsverhoudingen 43
5.5 Beheerverantwoordelijkheden 44
5.6 Schade en lekkages 44
5.7 Wervenkadaster 45

Reportage - Universiteit Utrecht 46

6 Uitvoering **Programmering en kosten**

6.1 Wat moet er gebeuren? 49
6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd? 49
6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023 52
6.4 Kosten en financieringsstrategie 53

7 Sturing **Programmabeheersing**

7.1 Programmabeheersing 56
7.2 Programmaorganisatie 56
7.3 Risicobeheersing 60

Gebiedskaart 2
Leeswijzer 3
Verklarende woordenlijst 62
Colofon 63



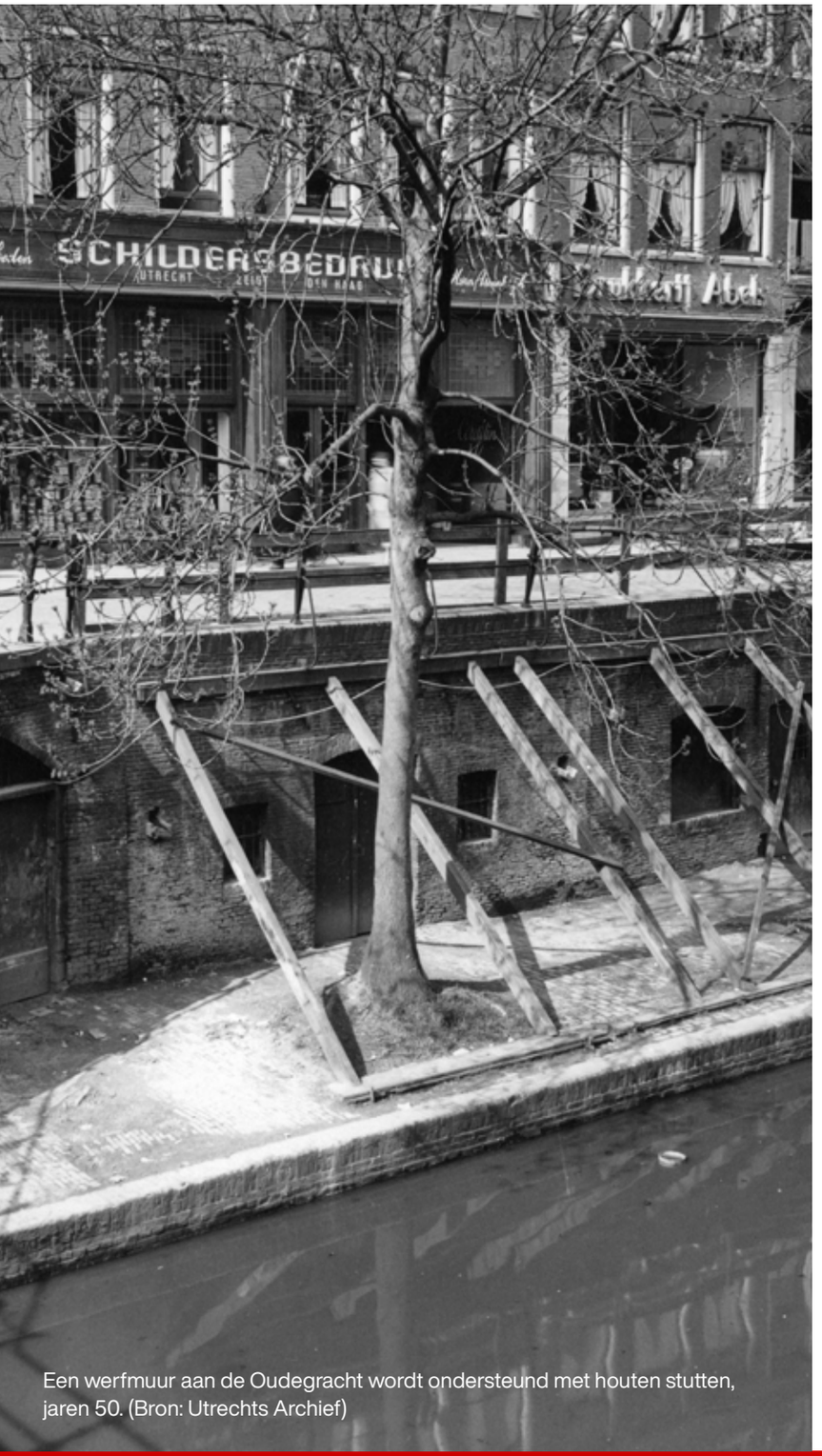
Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

1

Aanleiding

Een gezamenlijke zorg

Het verhaal van Utrecht wordt verteld door haar werven. De geschiedenis van deze unieke bouwwerken begint bijna negenhonderd jaar geleden, toen Utrecht haar stadsrechten kreeg. Ze zijn levende sporen van de bedrijvigheid van de stad door de eeuwen heen. Voor dit kostbare erfgoed moeten we goed zorgen. Daarom is er het programma wervengebied, bedoeld om de werven te herstellen en te behouden. Een programma voor de komende circa dertig jaar met een uitvoeringsplan voor de komende drie jaar.



Een werfmuur aan de Oudegracht wordt ondersteund met houten stutten, jaren 50. (Bron: Utrechts Archief)

1.1 Leren van het verleden

Voor het herstel en behoud van het erfgoed gaat het programma wervengebied uit van samenhang en samenwerking. Dat deze focus niet vanzelfsprekend is, blijkt uit het advies 'vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Zo richtte de gemeente zich in het verleden met name op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had zij minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed. Deze houding en werkwijze leverden bij keldereigenaren een gebrek aan vertrouwen op.

Met behulp van het programmaplan wervengebied pakt de gemeente het herstel en het behoud van het erfgoed nu in samenhang aan. Hiervoor is uitvoerig onderzoek gedaan, wat heeft geleid tot meer kennis over het wervengebied.
Tegelijkertijd is ook het besef gekomen dat het gebied nog veel complexer in elkaar steekt dan werd gedacht. Mede met de nieuwe informatie is er een programmatische aanpak opgezet waarmee het beheer en behoud in samenwerking met eigenaren en beheerders de komende dertig jaar in goede banen wordt geleid. Voor de eerste drie jaar hiervan is een uitvoeringsplan gemaakt.

1.2 Waarom een programma?

De gemeente Utrecht werkt sinds 2008 aan het herstel van de wal- en kluismuren. In mei 2019 is het herstel van de wal- en kluismuren waar mogelijk stilgelegd of getemporiseerd, omdat dreigde dat de planning niet werd gehaald en het herstel duurder zou worden dan was voorzien. In 2019 concludeerde Antea Group dat de complexiteit van het werk stelselmatig was onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde was, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte en dat verbetermaatregelen onvoldoende waren geïmplementeerd en geëvalueerd. Een herziening was noodzakelijk.

Antea Group adviseerde om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de samenhang met kelders, het draagvermogen en de technische staat van de kelders, de werkwijze rond bomen, het weren van te zwaar verkeer en de eigendomsverhoudingen (zie hoofdstuk 3 voor deze onderzoeken en hoofdstuk 4 voor de technische aanpak).
Ten tweede adviseerde Antea over sturing op samenhang, risicobeheersing en een goede inrichting van de organisatie (zie hoofdstuk 7 over programmabeheersing).
Tot slot zijn conclusies getrokken over betere samenwerking met eigenaren en verbetering van communicatie en omgevingsmanagement (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking). Wel is Antea in haar advies positief over de bouwmethoden en de wijze waarop het werk wordt aangepakt.

Plan van aanpak wervengebied

In december 2019 besloot het college van B&W tot het instellen van een programmatische en integrale aanpak voor het wervengebied. Er kwam ook een interventieteam, bedoeld om maatregelen te treffen bij situaties waar vanwege veiligheid en het behoud van erfgoed direct actie nodig was. Dat bleek noodzakelijk toen uit voorzorg twee straten met kwetsbare kelders tijdelijk werden afgesloten.

In juli 2020 heeft de gemeenteraad voor het programma het plan van aanpak vastgesteld met de aankondiging van vele onderzoeken naar de oorzaken van schade aan het erfgoed, de complexiteit en samenhang. Veel van de adviezen van Antea zijn verwerkt in het plan van aanpak én in dit programmaplan. Ook is besloten tot de instelling van een commissie voor advisering over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking tussen gemeente en (kelder)eigenaren.

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie ziet een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Dit heeft meerdere oorzaken, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders voeren de boventoon.

De commissie signaleert in haar advies tevens ‘een vergeten burenplicht’ van de gemeente. In het wervengebied is deze burenplicht juist erg belangrijk, want hier is sprake van een unieke situatie waarin de gemeente aan drie zijden de ‘buur’ is van eigenaren van werfkelders; door de wegen, werfmuren en fundering. Schade aan kelders tast ook het erfgoed aan en is daardoor ook een zorg voor de gemeente. De commissie geeft aanbevelingen over de eigendommen, de daarmee verbonden rechten en plichten, en de beste samenwerkingswijze tussen gemeente en eigenaren.

De gemeente herkent het beeld van een vergeten burenplicht. Dit beeld kwam ook naar voren in participatiebijeenkomsten met keldereigenaren. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht

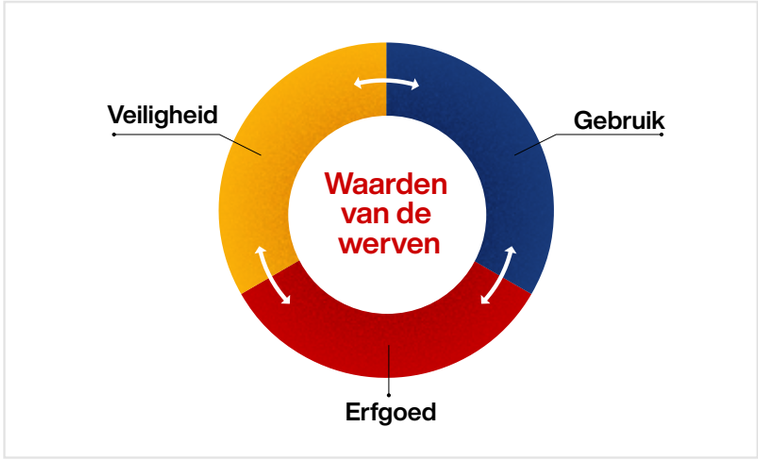
Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. De gemeente ziet het als haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van haar buren te herstellen. Daarbij gaat ze op zoek naar het juiste midden tussen de overheid die ze wil zijn, de juridische rol- en verantwoordelijkheidsverdeling en de besteding van publieke middelen ook in relatie tot andere urgente opgaven in de stad. De goede balans hierin moet worden gevonden.

Een belangrijk uitgangspunt rondom samenwerking in het wervengebied is dat er, ook volgens de commissie, geen inhoudelijke belangentegenstellingen zijn. Het behoud van het erfgoed en de zorg voor veiligheid staan bij iedereen voorop. Het echte probleem is dat men parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang heeft gezien.

1.3 Programmaplan wervengebied

Het plan van aanpak, de vele onderzoeken, de inbreng van keldereigenaren én de adviezen van Antea Group en de commissie vormen de bouwstenen voor dit programmaplan wervengebied. Met dit plan wordt de basis gelegd voor een gezamenlijke aanpak en beheer van het erfgoed, zodat dit behouden kan worden voor toekomstige generaties. Uitgangspunt daarbij zijn de waarden ‘veiligheid’, ‘behoud van erfgoed’ en ‘gebruik van het gebied’ (zie hoofdstuk 3).

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Dat blijkt onder meer uit de onderzoeken naar de oorzaken van schade aan de middeleeuwse kelders en muren, de stabiliteit en het draagvermogen van kelders, de oorzaken van lekkage en de mogelijkheden voor het weren van te zwaar verkeer. Er is een grote onderlinge samenhang tussen de onderdelen in het gebied, waardoor bij de schade aan erfgoed vele factoren een rol spelen. Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en eigendom soms onduidelijk. Over de beheerverantwoordelijkheden zijn bovendien verschillende verwachtingen. Deze complexiteit neemt niet weg dat er dankzij onderzoek nu veel kennis is verkregen waarmee het programma beheersbaarder is geworden dan in het verleden het geval was. Werken in middeleeuws erfgoed zal echter altijd tot verrassingen blijven leiden.



Figuur 1: de samenhang van de drie waarden






1. huis werfkelder Oudegracht 264, 1925 (Cat.no: 832414) 1925 • **2.** Oudegracht nabij Geertebrug, 1953 RCE 043933 • **3.** Gezicht op kromme nieuwe gracht werfmuur, vanaf het water ter hoogte van nr 49., 1976 (Cat.no: 60948)• **4.** Drift 11-13, 1908 • Bron: Utrechts Archief

De werven in vogelvlucht

Het kenmerkende hoogteverschil tussen de werven en straten is ontstaan bij het uitgraven van de Utrechtse grachten. De eerste gracht was de Oudegracht. Nadat Utrecht in 1122 stadsrechten had gekregen, ging de schop in de grond voor deze waterweg, die een belangrijke handelsweg moest worden voor de stadseconomie. De laatste, de Nieuwegracht, werd in de veertiende eeuw uitgegraven.

Voor Utrecht als laatmiddeleeuwse handelsstad waren de waterwegen belangrijker dan de landwegen. In de vroege dertiende eeuw kwam iemand op het slimme idee om de spullen via een tunneltje door de dijk direct in de huiskelder te brengen. Dit idee werd snel gekopieerd. De tunnels werden in de loop der tijd steeds breder en voorzien van gemetselde gewelven, zodat er ook meer opslagruimte voor handelswaar ontstond. De voorkant van de tunnels waren in het begin nog open. Later kwamen er houten latwerken en uiteindelijk werden ze afgesloten met stenen muren; de huidige werfmuren.

Zo ontstond van de dertiende tot de vijftiende eeuw geleidelijk aan een langwerpige haven. Deze werd zo'n twee kilometer lang. De haven ontstond voornamelijk langs de Oudegracht, omdat deze breed genoeg was om schepen in beide richtingen te laten passeren. Bovendien was er aan beide zijden ruimte voor werven. De Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht waren smaller, waardoor er voor werven geen ruimte was. Veel kelders, in dit geval kluizen genoemd, grensden hier direct aan het water. De werfmuren worden hier dan ook wel kluismuren genoemd.

Deze bijzondere gracht-, kade- en kelderstructuur is eeuwenlang intensief in gebruik geweest. Alle onderdelen, zoals de werven, werfmuren en -kelders, waren in particulier bezit. Zelfs het water van de grachten was tot in de zeventiende eeuw van de aangrenzende huiseigenaren, maar werd daarna door de stad beheerd.

Verval en restauratie

In de loop van de negentiende eeuw werden de schepen groter en het vaarverkeer drukker. Om iets aan de toenemende drukte te doen, werd de Catharijnesingel als vaarroute in gebruik genomen, gevolgd door vaarwegen als het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Maar na verloop van tijd werden spoor- en landwegen steeds belangrijker voor goederenvervoer. Minder handelsschepen voeren over de grachten en de werven en kelders verloren hun gebruik.

Het verlies van de functie van het wervengebied in de loop van de negentiende eeuw ging ook ten koste van het onderhoud. Na de Tweede Wereldoorlog was het erfgoed ernstig in verval geraakt. Daarom nam het stadsbestuur de werven en meeste werfmuren in eigendom over van de particuliere eigenaren. In de decennia die volgden, werden er kostbare restauratiecampagnes opgezet, bijvoorbeeld met financiële steun van het Rijk voor de lage walmuren en de werf- en kluismuren in de jaren zeventig. In de jaren negentig vond een grote hersteloperatie aan monumentale bruggen plaats en werkten de gemeente en keldereigenaren succesvol samen om kelders waterdicht te maken. Hiermee werden (opnieuw) functies mogelijk, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. En dat verhoogde weer de aantrekkingskracht van de binnenstad. Er werd een stichting in het leven geroepen voor gezamenlijk opdrachtgeverschap waarbij de gemeente gemiddeld zestig procent van de kosten voor haar rekening nam, en keldereigenaren veertig (zie hoofdstuk 5).

In 2008 startte het project Wal- en Kluismuren (WKM) om de meeste walmuren langs de Oudegracht, Nieuwegracht, en Kromme Nieuwegracht te vervangen en de kluismuren te renoveren. Vanwege de toenemende complexiteit en complicaties in de benodigde projectbeheersing werd het project in 2019 grotendeels stilgelegd (zie hoofdstuk 2).

Het behoud en herstel van het wervengebied vraagt om een aanpak met samenhang en samenwerking. De vanzelfsprekendheid waarmee het wervengebied al eeuwenlang het karakter van de Utrechtse binnenstad bepaalt, blijkt in de dagelijkse praktijk ook een opgave voor de eigenaren en gebruikers. Gemeente, eigenaren en beheerders zullen samen moeten blijven zorgen en investeren, zij het ieder naar eigen kunnen en vermogen.



Foto: GU Beeldbank (Klaas Boonstra)

2

Context

Erfgoed onder druk

Het eeuwenoude erfgoed in het wervengebied staat onder druk. Het wervengebied is een complex gebied dat zorgvuldig onderhoud vergt en door meerdere oorzaken in de loop der tijd schade heeft opgelopen. Om het bijzondere erfgoed te behouden, moet hier de komende decennia structureel werk van worden gemaakt. De basis voor deze aanpak schuilt in belangrijke geleerde lessen uit projecten, onderzoeken, inspecties en adviesrapporten.



Gezicht op Oudegracht, Bezembrug en het Stadhuis, datering 1910.
Bron: Utrechts Archief (Cat.no 24904)

2.1 Een middeleeuwse haven

De werven maken deel uit van het middeleeuwse havencomplex dat dwars door de stad loopt. Over de grachten voeren vroeger bevoorradingsschepen die aan de kaden voor de werfkelders hun goederen losten. Deze kelders stonden in verbinding met opslagkelders van grachtenpanden. Hier werden talloze goederen opgeslagen, zodat Utrechtenaren onder meer werden voorzien van vis, vee, graan, en groente. De grachten en bijbehorende werven waren, kortom, de levensaders van de stad.

Na al die eeuwen heeft Utrecht niets aan activiteit ingeboet. Inmiddels zijn de werven erfgoed in bedrijf; ze worden nog steeds volop gebruikt. Het veranderde gebruik stelt ook andere eisen aan het gebied. Rondvaartboten varen erlangs en auto's rijden eroverheen. Geschreeuw van scheepslui heeft plaatsgemaakt voor gelach op terrasjes. En sjouwende arbeiders zijn vervangen door sjouwende shoppers. De grachten en werven zijn eigenlijk nog steeds de levensaders van weleer.

2.2 Het belang van behoud

Erfgoed dat zo oud is en zo veel gebruikt wordt, heeft goed onderhoud nodig. Om de eeuwenoude werven te beschermen, is inzicht nodig waar achteruitgang door komt, hoe dat hersteld moet worden en hoe achteruitgang kan worden voorkomen. Het behoud van het erfgoed voor toekomstige generaties vraagt daarnaast om een goede samenwerking tussen de verschillende partijen in het gebied. In deze samenwerking moeten verantwoordelijkheden en afspraken over beheer en herstel duidelijk zijn.

Het wervengebied bestaat uit veel onderdelen, zoals muren, kelders, bruggen, wegen en vaarwegen. Vaak staat er niets los van elkaar en hebben werkzaamheden aan het ene onderdeel invloed op het andere. De samenwerking voor de bescherming van het erfgoed vraagt daarom om samenhang. Dit is best een opgave, mede omdat er in het gebied veel eigenaren en beheerders actief zijn. Zij zijn samen verantwoordelijk voor het herstelen behoud van het wervengebied.

Alle gebruikers van het erfgoed hebben baat bij een aantrekkelijk wervengebied dat in een gezonde staat verkeert.
Het gebied kent verschillende vormen van gebruik. Zo is het met zijn restaurants, winkels, bedrijven en toeristische trekpleisters economisch van groot belang. Tegelijkertijd vormt het een druk woongebied. De bescherming van het erfgoed moet dus in balans zijn met het dagelijks gebruik. Dit onderstreept het belang van een aanpak vanuit samenwerking en samenhang. Zonder zo'n aanpak wordt de balans uit het oog verloren, wat behoud van dit kwetsbare erfgoed bemoeilijkt.

2.3 Schade

In de honderden jaren dat het erfgoed bestaat, is schade ontstaan bij veel werven, muren, en kelders. Er zijn meerdere soorten van schade aan dit erfgoed. Soms is deze schade constructief, zoals scheuren in gewelven en muren. Maar er is ook bouwfysische schade, bijvoorbeeld vocht en schimmel in kelders.

Schade heeft directe en indirecte oorzaken (zie 2.4). Daarnaast speelt er ook een natuurlijk proces van veroudering. Het erfgoed is inmiddels al vele eeuwen oud. Dit maakt het vanzelfsprekend dat er regelmatig onderhoud nodig is om het in een goede staat te houden. Zo werden meer dan 100 jaar geleden ook al inspecties en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd door de gemeente.

2.4 Oorzaken van schade

Er is onderzoek gedaan naar de technische staat van de wal- en kluismuren en werf- en straatkelders, oorzaken van schade aan muren en kelders, en samenhang tussen de onderdelen van het wervengebied. Dankzij deze onderzoeken weten we nu beter wat de schade aan het erfgoed veroorzaakt én wat er moet worden gedaan om deze schade te voorkomen en te herstellen.

In de rest van dit hoofdstuk worden de oorzaken beschreven. De opgave wordt in hoofdstuk drie omschreven, en in hoofdstuk vier en vijf de aanpak.





Links: een leiding door het keldergewelf heen. Rechts: zwaar verkeer op de Oudegracht. Bron: Gemeente Utrecht

Schade aan werf-, kluis-, en straatkelders
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Achterstallig onderhoud. Niet elke kelder wordt even goed onderhouden. Dit is mede afhankelijk van het gebruik van de kelder. Zo worden de lagere werfkelders en de kluiskelders die direct op de gracht uitkomen vaak alleen gebruikt voor opslag, terwijl er in met name de hogere werfkelders gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Kelders die nauwelijks worden gebruikt zullen (veel) minder vaak worden geïnspecteerd, met achterstallig onderhoud tot gevolg.

Verschillen in zetting. De huizen met hun huiskelders en de kelders onder de straat zijn meestal op een zandbed gebouwd, maar niet altijd op dezelfde diepte. De werf- en kluismuren zijn dieper op het zandbed gefundeerd, of ze staan op houten palen als deze al eens zijn vervangen. Hierdoor ‘zetten’ deze onderdelen zich alle op een iets andere manier en ontstaan er scheuren of kieren tussen de onderdelen. Deze verschillen in zetting blijven optreden, omdat het een direct gevolg is van de manier waarop het wervengebied in de loop der eeuwen is gebouwd.

Plaatselijk ingrijpen. Door de jaren heen hebben veel kelders te maken gekregen met allerlei ingrepen. Denk aan verbouwingen of verlenging van de kelder, doorboringen, het aanbrengen of verwijderen van trappen of muren, en het leggen van leidingen door en in kelders. Zulke ingrepen leiden soms tot vermindering van stabiliteit en scheuren in de kelder.

Te zwaar verkeer. De belasting van kelders door te zwaar verkeer heeft bij sommige kelders tot schade geleid. Het gaat hierbij niet om het totale gewicht van de voertuigen, maar om de druk van de wielen van passerende voertuigen op de ondergrond. Bewegende voertuigen zorgen voor een hogere belasting dan stilstaande. Bij het rijden over oneffenheden wordt de druk door de wielen op de ondergrond fors hoger. Hoe sneller een voertuig rijdt, des te groter is de belasting. Of en hoeveel schade er komt, hangt af van de belastbaarheid van de kelders, die per kelder verschilt.

Neerslag en vocht. Neerslag die op de straten valt, rechtstreeks of via het dak en de regenpijp, verdwijnt maar gedeeltelijk in het riool. Een deel van de neerslag trekt ook in





Boven: (schade door) boomgroei en worteldruk (foto: Frank Doves)
Onder: schade aan een straatkelder aan de Hoogt (foto: M. van der Korput)

het zandpakket onder de weg en komt op het poreuze ‘dak’ van de kelders. Dit water verzamelt zich tussen de bogen van de kelders, waar het via afvoergoten en spuwers in de werf- en kluismuren wordt afgevoerd naar de werf of in de gracht. Water kan hier ook blijven staan of loopt soms zelfs terug richting het pand. Dit water trekt in het poreuze eeuwenoude metselwerk. Een paar zwakke plekken zijn extra gevoelig voor lekkage. Voorbeelden hiervan zijn de naden tussen de werfmuur en kelder, tussen de kelder en de woning, en eventuele scheuren in de bogen.

Een teveel aan vocht, maar ook te weinig vocht kan zorgen voor schade. Het waterdichtmaken en het stoken in deze kelders hebben samen mogelijk effect op de constructie. Oudere keldergewelven zijn met kalkmortel gemetseld. Kalkmortel moet in meer of mindere mate vochtig blijven om haar sterkte te behouden. Het waterdicht maken van de kelder en het stoken in deze ruimtes zorgt ervoor dat de kalkmortel uitdroogt en haar sterkte verliest.

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze vloeren van kelders.

Herstel wal- en kluismuren. Herstelwerk aan de fundering van kluismuren is niet mogelijk zonder delen van de aangrenzende kelders (de eerste meters) te beschadigen en te repareren. Soms is meer nodig als de kelder al in slechte staat verkeerde. Ook is herstel aan funderingen van wal- en kluismuren niet mogelijk zonder energie de grond in te brengen door het aanbrengen van (tijdelijke) damwanden en buispalen, hoe trillingsarm dit ook gebeurt. Daarnaast gaan de bouwmethoden voor herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren gepaard met bemaling, waardoor het waterpeil in de bouwkuip en het grondwater – zo beperkt mogelijk – tijdelijk wordt verlaagd. Door deze oorzaken kunnen er zettingsverschillen en scheurvorming in de nabijgelegen fundering van (werf)muren en kelders ontstaan.

Schade aan wal- en kluismuren
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Veroudering. Door de veroudering van het metselwerk worden de muren kwetsbaarder en gevoeliger voor het intrekken van vocht. Een ander voorbeeld van veroudering is het aantasten van houten funderingen (houtrot).

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze het metselwerk van muren.

Ondermijnen van funderingen. De funderingen van de wal- en kluismuren kunnen verzakken als gevolg van te diep baggeren. Daarnaast zorgt gemotoriseerd varen voor stroming, die kan leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder de funderingen. Tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten wordt er namelijk veel water verplaatst.

Achterstallig onderhoud. De wal- en kluismuren zijn soms onvoldoende onderhouden. Achterstallig onderhoud verergert aanwezige schade en verzwakt de constructie.

Aanvaren. Het metselwerk van walmuren en bruggen ondervindt schade van het aanvaren door boten op de gracht.

Wat is wat?

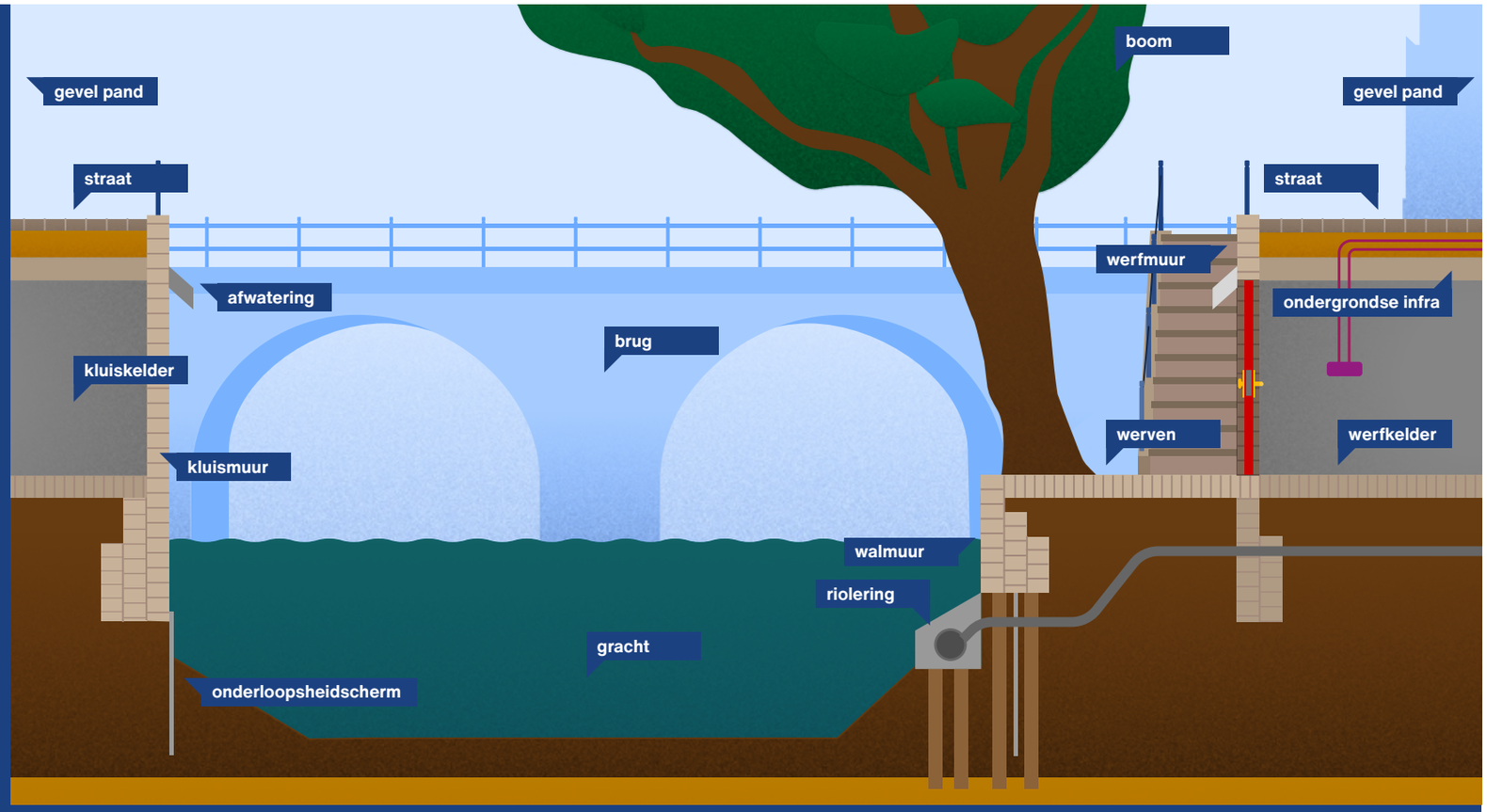
Als je goed naar de grachten kijkt, zie je dat er verschillende situaties zijn. Soms liggen de kelders aan het water, soms een stuk ervandaan. De situatie is van invloed op de precieze samenhang tussen de onderdelen in het wervengebied, zoals de kelders en muren. Daarom is het goed om te weten welke situatie je waar kunt vinden.

In de rechter situatie is er een gracht met een werf. Dit is het geval bij brede grachten. Hierbij grenst er een *walmuur* aan de gracht. Dit is een lage bakstenen muur die gemiddeld 50 cm boven het grachtwater uitsteekt. Achter deze muur bevindt zich de werf, een openbaar bestraat vlak dat loopt tot aan de *werfmuur*, ofwel de muur van de *werfkelder*. De werfkelder is een kelder onder de straat en staat haaks op de gracht. Deze sluit aan op de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand. In deze situatie kunnen ook bruggen eigen kelders hebben.

Te vinden in: Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Lichtegaard, Vismarkt, Zoutmarkt

In de linker situatie is er bij de gracht geen werf. Dit is het geval op plekken waar de grachten hiervoor te smal zijn. In plaats van een werfkelder is er een *kluiskelder*, die tot aan de gracht loopt en hier haaks op staat. De kluiskelder zit net zoals de werfkelder onder de straat. Tussen de gracht en de kluiskelder bevindt zich de *kluismuur*. Deze staat dus aan het water. De kluiskelder grenst aan de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand.

Te vinden in: Drift, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Stadhuis, Vismarkt, Zoutmarkt



Figuur 2: een overzicht van de verschillende situaties binnen het wervengebied

Tot slot liggen er onder de openbare weg ook de minder zichtbare *straatkelders*. De straatkelders liggen in straten evenwijdig aan de Oudegracht, zoals de Choorstraat, Lijnmarkt en Donkere Gaard én straten haaks op de Oudegracht, zoals de Haverstraat en Zadelstraat. Straatkelders zijn dan meestal alleen te bereiken via het aangrenzende gebouw. Ze zijn geen onderdeel van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en hebben dezelfde status als het gebouw waar ze aan grenzen, bijvoorbeeld dat van rijks- of gemeentelijk monument.

Te vinden in: Choorstraat, Lijnmarkt, Zadelstraat, Lange- en Korte Nieuwstraat, Haverstraat, Donkere Gaard



Fotoreportage: Ivar Pel

“Beide partijen hadden een gemeenschappelijk doel ”

Johan Blom was twintig jaar geleden de bedenker van Stichting Herstel Werfkelders. Via deze stichting werden van 1992 tot 2002 honderden werf-kelders hersteld en waterdicht gemaakt. Johan is nu weer betrokken bij het plan voor het herstel en onderhoud van de werven als deelnemer aan de werkgroep Plompetorengracht. Hij is nu directeur van de Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel, die een aantal werfkelders bezit.

Hoe is Stichting Herstel Werfkelders tot stand gekomen?

“In 1992 was ik net begonnen met een bureau op het gebied van monumenten en vastgoed. Ik werd toen benaderd door de toenmalige Wijkmanager Binnenstad van gemeente Utrecht. Hij vertelde dat de gemeente worstelde met vragen rondom het onderhoud van de werfkelders. Ze vroegen zich af: waar begint de verantwoordelijkheid van de gemeente en waar die van de eigenaar? Het idee speelde toen om een proefproces uit te lokken zodat een rechter daar een oordeel over zou vellen. Ik heb toen aangegeven: dat kun je natuurlijk doen, maar dan ben je een paar jaar verder. Is het geen idee om een stichting op te richten waarin zowel de eigenaren als de gemeente vertegenwoordigd zijn? Dan kunnen we een voorstel doen voor de kostenverdeling en van de gelegenheid gebruik maken om de werfkelders waterdicht te maken zodat de eigenaren ook een bruikbare kelder hebben. Met dat model, de stichting, zijn we toen aan de slag gegaan.”

De meeste kelders waren begin jaren ’90 dus nog niet waterdicht?

“De werfkelders zijn in de middeleeuwen gebouwd voor opslag. Daar zijn de kelders ook na de middeleeuwen nog lang voor gebruikt. Zonder waterdichte laag waren de meeste kelders te nat om er een verblijfs-ruimte in te maken. Sinds begin jaren ’90 kwamen er wel steeds meer kantoren in en zelfs woningen. Officieel was dat niet toegestaan, maar dat gebeurde wel.”



“Veel eigenaren hadden er baat bij als hun kelder waterdicht gemaakt zou worden. En de gemeente had in die tijd ook de wens om meer economisch gebruik te maken van de werven. Dat was goed voor de dynamiek en het leven in de binnenstad. Dat kun je je nu, dertig jaar later, nog nauwelijks voorstellen. Nu is er soms misschien wel te veel leven in de binnenstad, maar toen was dat er nog niet. Dus de tijd was rijp voor het project.”

Hoe werden de plannen ontvangen?

“Het is best goed uitgepakt, denk ik. De gemeente betaalde zestig procent van de kosten en de eigenaren de rest. Doordat er meerdere kelders tegelijk werden aangepast, waren de kosten per kelder lager dan wanneer een eigenaar deze aanpassing zelf zou willen realiseren. Ik heb als secretaris van de stichting met ongeveer 500 keldereigenaren een contract gesloten. Daarin stond wat de werkzaamheden zouden zijn en wie wat zou betalen. Blijkbaar viel dat contract toen goed bij de meeste eigenaren: slechts 200 van de 700 werfkeldereigenaren deden niet mee. Zij zeiden bijvoorbeeld: ‘Luister, ik gebruik mijn kelder alleen als kanostalling, van mij hoeft het niet waterdicht.’ En een beetje conflict heb je altijd wel, maar de overgrote meerderheid ging akkoord met het voorstel.”

Wat was de sleutel tot deze goede samenwerking?

“Beide partijen, de gemeente en de eigenaren, hadden een gemeenschappelijk doel. En beide partijen vonden de kostenverdeling redelijk. Als je het vandaag in euro’s bekijkt, waren de bijdragen van de eigenaren heel laag. Hier en daar betaalde een eigenaar wel een hoger bedrag, maar in de regel waren de kosten goed te overzien. Het is verder niet zo dat de gemeente toen een betere reputatie had dan nu hoor, daar lag het niet aan. Het was gewoon een redelijk voorstel.”

“Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

Hoe kijkt u naar de huidige werkzaamheden aan de werven?

“De manier waarop het project nu wordt aangepakt is heel erg goed, vind ik. De gemeente opereert transparant en doet goed onderzoek voordat ze iets beweert. Er is een commissie van wijzen wervengebied ingesteld, er is een juridisch onderzoek gedaan en er worden allerlei andere onderzoeksrapporten opgemaakt en gedeeld met de eigenaren. Dat gaat zoveel beter dan een paar jaar geleden. Ik praat af en toe mee over de plannen. Niet alleen vanwege mijn kennis van het vorige herstelproject, maar ook omdat wij als Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel zes werfkelders hebben. Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

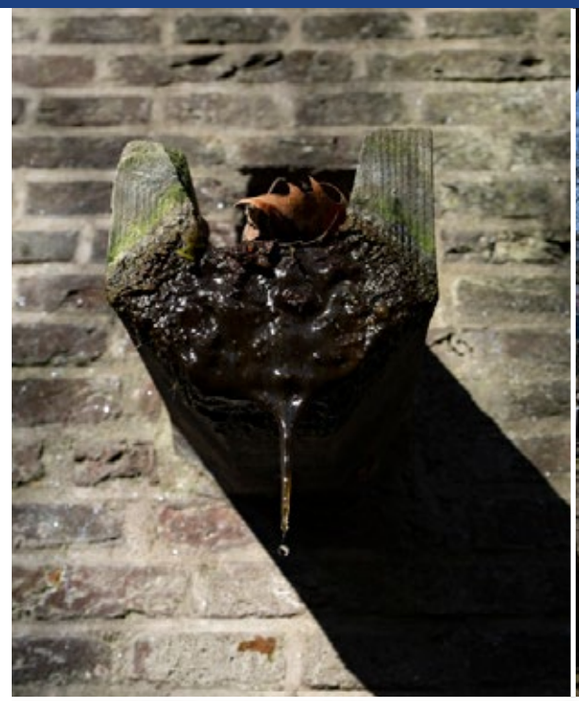








Foto: Frank Doves

3

De opgave

Een uitdaging van formaat

Inmiddels is duidelijk dat we in het wervengebied voor een complexe opgave staan. Er zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen in het gebied, die ook nog eens veel samenhang hebben. Eigendom en beheerverantwoordelijkheden zijn onduidelijk, de complexiteit is en blijft groot en de samenwerking schiet tekort. Des te belangrijker is het dat we onze doelen helder voor ogen hebben. Maar wat zijn die doelen? Waar gaat het om als we het hebben over het ‘programma wervengebied’?
En met welke opgedane kennis geven we invulling aan de opgave?



3.1 Doel programma wervengebied

De centrale opgave van het programma is een **samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied**. In de komende periode van circa dertig jaar wordt deze opgave gerealiseerd.

Hiermee wordt er in balans invulling gegeven aan drie waarden: veiligheid, erfgoed en gebruik. Dit gebeurt onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders, de belasting door verkeer, en de aanpak van lekkages van kelders. De waarden vormen een leidraad waarbij goede afwegingen gemaakt moeten worden. Balans tussen de waarden en proportionaliteit staat voorop. Zo kunnen verschillende omstandigheden leiden tot een andere rangschikking. Dit kwam ook naar voren bij gesprekken tussen de gemeente en keldereigenaren tijdens de online participatiebijeenkomsten.

> **Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht**

Daarnaast is de scope verbreed ten opzichte van het project herstel wal- en kluismuren, waar alleen werd gekeken naar de muren en niet naar andere onderdelen (zie 3.2 voor de scope). De onderdelen hebben echter veel onderlinge samenhang en moeten vaak samen worden aangepakt. Deze samenhang vraagt ook om samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Samenwerking vindt plaats met open en transparante communicatie (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking).

De renovatie van een kelder op de Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

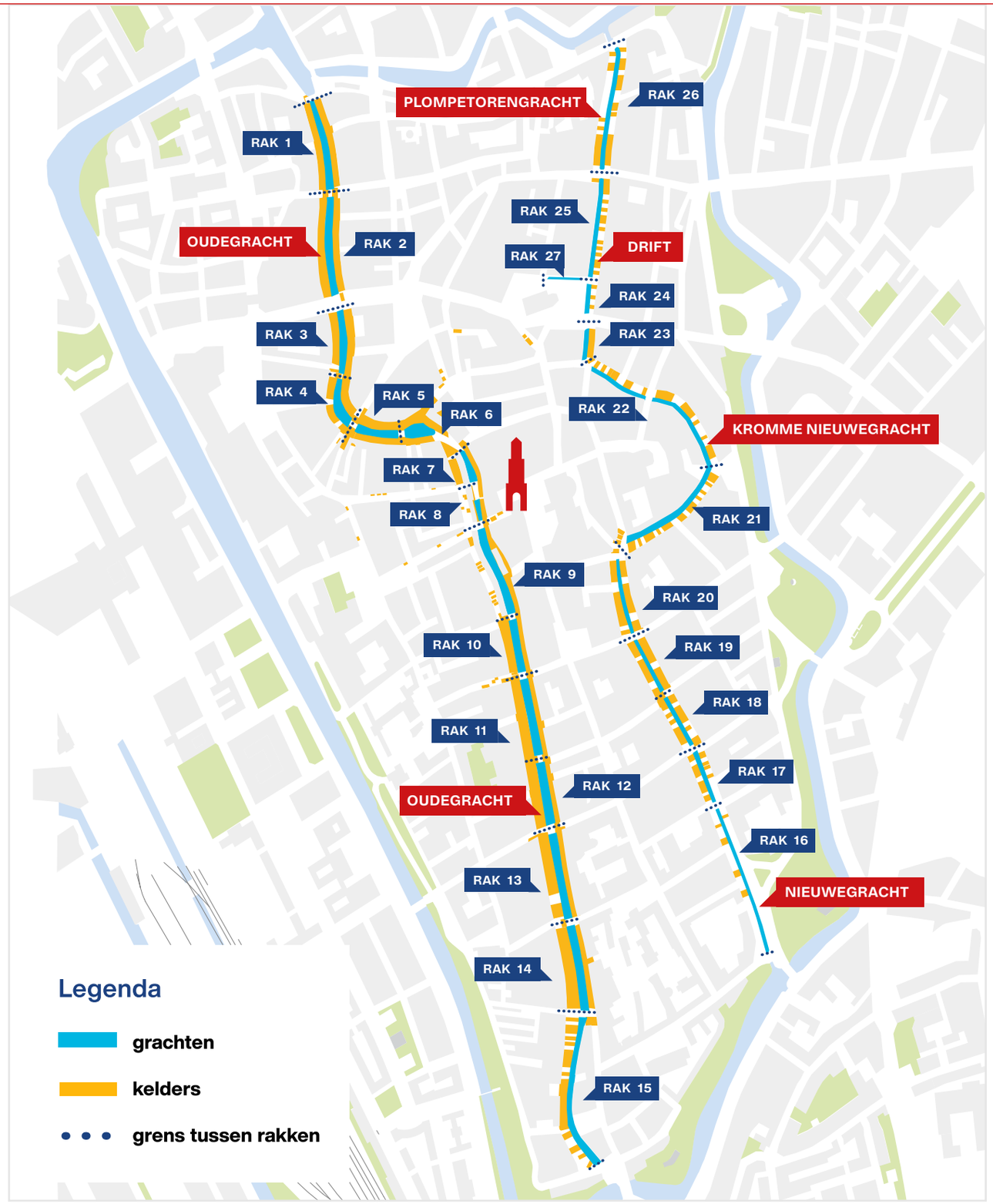
3.2 Een brede scope

De in het plan van aanpak genoemde onderzoeks- en analysefase is nu (vrijwel) afgerond. Onderzoeken zijn gedaan naar de oorzaken van schade en lekkage aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, het draagvermogen van kelders, en het weren van te zwaar verkeer. Daarnaast heeft de commissie van wijzen wervengebied advies gegeven over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Deze onderzoeken hebben geleid tot een concretisering en tot verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.

Dit wervengebied bestaat uit verschillende onderdelen. Het programma heeft als uitgangspunt een gezamenlijke, samenhangende en integrale aanpak van gevel tot gevel, waaronder de bruggen, wegen, ondergrondse infrastructuur, waterbeheer, wal- en kluismuren, watergevels, straat-, kluis- en werfkelders en bomen. Met andere woorden: het hele gebied wordt vanuit zijn totaliteit benaderd. Deze benadering is nodig omdat er veel samenhang is tussen de onderdelen.

Schade ontstaat door verschillende oorzaken. Deze heeft bijvoorbeeld te maken met het gebruik van het erfgoed. Aanvaren leidt tot beschadiging aan het metselwerk, te zwaar verkeer resulteert in schade aan kelders, en stoken in kelders zorgt voor uitdroging van de kalkmortel die als voegsel dient tussen de stenen.



Figuur 3: gebiedskaart met de aanduiding van de rakken

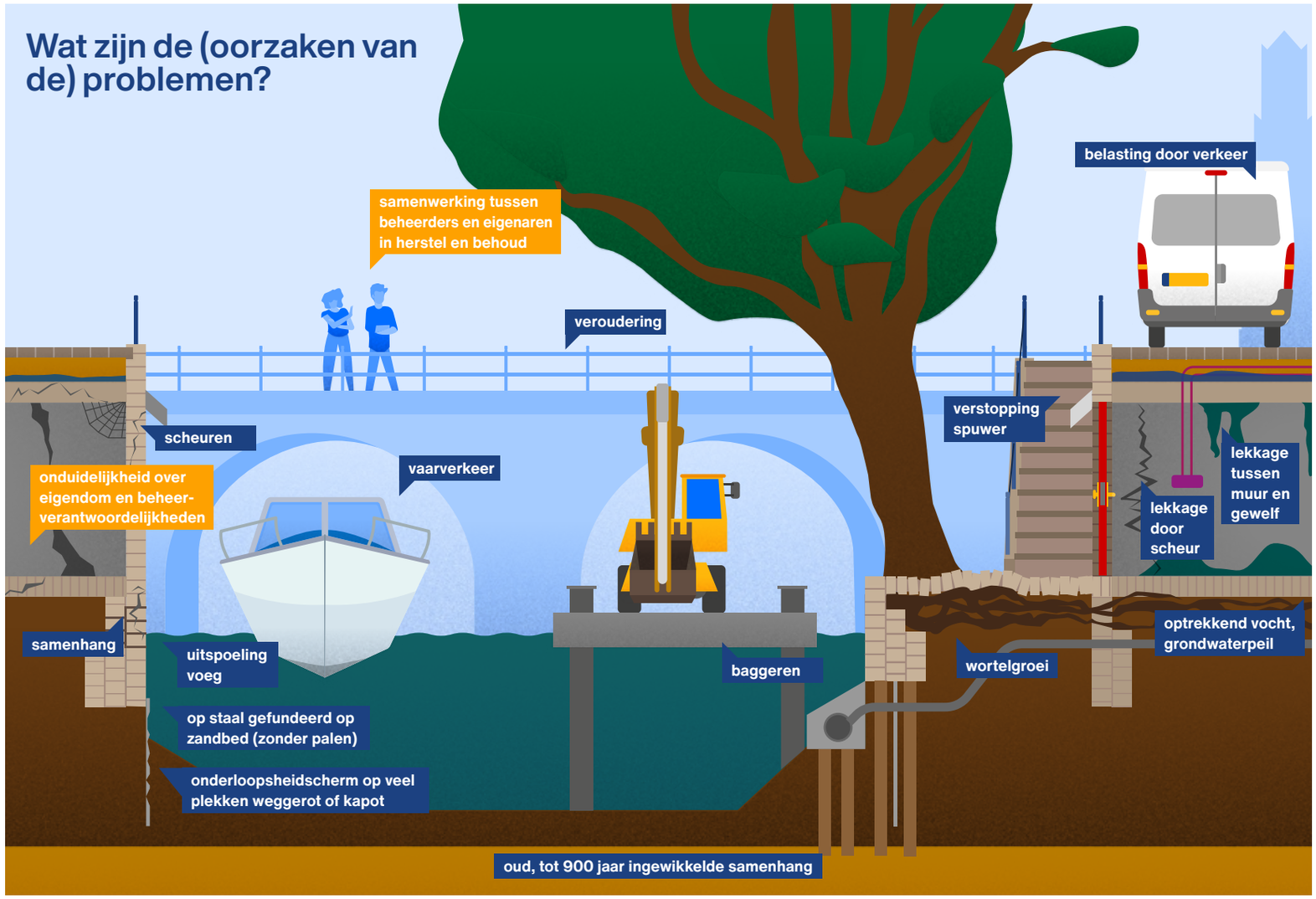
Ook kunnen beheer en herstel hun tol eisen als deze onvoldoende of verkeerd worden uitgevoerd. Denk aan te diep baggeren, waardoor funderingen kunnen verzakken. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. En herstel van een kluismuur kan niet zonder effecten op de kelder die eraan vastzit. Maar omgekeerd geldt dat ook. Constructief herstel van een kelder kan niet zonder de boogconstructie onder de weg vrij te graven en risico voor de werfmuur.

Verder is er lekkage, die wordt verergerd bij een slechte afvoer van hemelwater, en brengen boomwortels het erfgoed soms in verdrukking. Tot slot is het erfgoed natuurlijk ook gewoon eeuwenoud, wat om goed onderhoud vraagt.
Voor een goede samenwerking worden ook eigenaarschap en beheerverantwoordelijkheden bekeken. Zo wordt er duidelijk hoe beheerders en eigenaren het beste kunnen samenwerken voor het herstel en behoud van het erfgoed.

Wat valt buiten de scope?

De focus van het programma is het herstel en behoud van de werven als erfgoed. Aspecten die te maken hebben met de functie, het gebruik en beheer van het wervengebied die geen directe relatie hebben met het herstel en behoud van het erfgoed, maken geen onderdeel uit van de scope. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad, mobiliteitsplan of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte. Zo valt het weren van te zwaar verkeer dat schade toebrengt aan kelders binnen de scope, maar het weren van personenauto's, verkeersveiligheid en het opheffen van parkeerplaatsen juist niet. Ook de functie van werfkelders en het beleid ten aanzien van terrassen valt buiten de scope van het programma wervengebied.

Ondanks dat het geen onderdeel is van het programma wervengebied, fungeert de programmaorganisatie voor dergelijke zaken wel als loket. Vragen van bewoners worden middels goede interne afstemming overdragen naar collega's van de gemeente.



Figuur 4: overzicht van schade en de oorzaken van schade aan de werven, muren en kelders





Links: inspectie van de kademuren op de Drift. Rechts: onderzoek aan de beschadigde fundering van walmuren (foto's: Gemeente Utrecht)

3.3 Onderzoek

De centrale opgave voor het herstel en behoud van de werven bestaat uit meerdere deelopgaven. De scope en deze deelopgaven zijn tot stand gekomen aan de hand van verschillende onderzoeken die genoemd staan in het plan van aanpak. Ze zijn bedoeld om de opgave, complexiteit en samenhang van het wervengebied in zijn totaliteit in kaart te brengen. Het gaat om onderzoeken naar de volgende zaken:

- Schadeoorzaken. Wat zijn de oorzaken van schade aan kelders, muren en werven?
- Schade voorkomen. Hoe kunnen we deze schade voorkomen?
- Schadeherstel. Hoe moeten we deze schade herstellen?
- Lekkage. Wat kunnen we doen aan de oorzaken van lekkage in de kelders, en welke maatregelen kunnen we treffen?
- Samenhang. Hoe verhouden de onderdelen van het wervengebied zich tot elkaar?
- Eigendom. Wat zijn de eigendomsverhoudingen? Wie is eigenaar van de onderdelen van het wervengebied die tot de scope behoren?
- Beheerverantwoordelijkheden. Welke partij beheert wat en wat mag men van elkaar verwachten?
- Samenwerking. Hoe kan er invulling worden gegeven aan de samenwerking in het complexe wervengebied met de vele eigenaren en beheerders?
- Programmabeheersing. Hoe kan er worden gezorgd voor tijdige keuzes en transparantie over risico's en afwijkingen binnen het programma?
- Informatie. Welke informatie is er nodig en hoe kan deze inzichtelijk worden gemaakt?

Onderzoeken werf-, kluis- en straatkelders

Inventarisatie van aanwezigheid van kelders

De opgave van het wervengebied vraagt om een zo compleet mogelijk beeld van de ligging en staat van de straat- en werfkelders.

Om inzicht te krijgen in de locatie van de kelders is een grondradar ingezet en zijn historische-, riool- en bouwtekeningen geanalyseerd. Ook is hulp gevraagd aan de stad bij het in kaart brengen van de kelders. Uit archiefonderzoek kwam bovendien een document uit 1913 naar boven. Deze biedt een overzicht van bijna 1000 kelders onder de openbare weg.

Met deze informatie kon er gerichter onderzoek worden gedaan naar kelders. Er zijn kelders aangetroffen in o.a. de Choorstraat, Lijnmarkt, Donkeregaard, Zadelstraat, de Ganzenmarkt, Haverstraat, Korte en Lange Smeestraat en de Schoutenstraat (zie kaart met kelders). Sommige kelders uit het overzicht van 1913 bestaan niet meer omdat ze gesloopt zijn of omdat ze met zand zijn volgestort.



Een duiker inspecteert de staat van een watergevel (foto: Hercules Duikbedrijf)

Belastbaarheid van kelders
Terwijl de kelders steeds ouder worden, is het gewicht van het verkeer toegenomen. Om te weten wat het effect is op het erfgoed, wordt momenteel onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van de kelders. Zo komen we te weten met welke maximale aslast het erfgoed veilig en heel blijft. In de huidige situatie geldt voor de straten met kelders langs de grachten een begrenzing tot maximaal 2 ton aslast.

Schadepatronen voor schade aan kelders
Er is om een expertoordeel gevraagd van Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV over de schades aan kelders. Hierbij is er gekeken naar schadepatronen en de oorzaken van deze schade.

Onderzoek naar verkeersintensiteiten en belasting
Er is twee weken lang onderzoek gedaan om in beeld te brengen hoeveel verkeer er rijdt op de wegen met kelders. Het aantal voertuigen dat in het gebied rijdt is gemeten. Op basis van voertuigkenmerken zijn de gegevens over gewicht opgevraagd. Tevens zijn er door handhaving gerichte acties uitgevoerd waarbij voertuigen daadwerkelijk gewogen zijn. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het beschermen van kelders en de aanpak van te zwaar verkeer.

Onderzoeken wal- en kluismuren

Samenhang constructies
Wanneer aan wal- en kluismuren wordt gewerkt, kan dit invloed hebben op aangrenzende constructies zoals kelders. Daarom is onderzoek gedaan naar de samenhang. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. Om (de fundering) van de kluismuur te herstellen, wordt ook ingegrepen op de eerste meters van de kluiskelder, die dan ook hersteld moeten worden. Als er ondanks alle voorzorgsmaatregelen onvoorziene schade optreedt, dan wordt deze via de CAR-verzekering van de gemeente afgehandeld.

De samenhang met aangrenzende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren. Kluismuren zijn direct verbonden met kluiskelders, en vragen daarom bij het herstel en onderhoud in het bijzonder om een goede afstemming met keldereigenaren. Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op een aantal plekken, zoals bij het stadhuis, liggen de werf- en brugkelders bij smalle werven erg dicht bij deze walmuren. Deze complexe situaties vragen eveneens om vergaande samenwerking voor herstel.

Met de verkregen inzichten uit de vele onderzoeken en met de opgedane ervaring met het herstel van de kelders op de Kromme Nieuwegracht kan beter worden ingespeeld op de samenhang. Dankzij de nieuwe kennis is er een verbeterde aanpak voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren. Deze aanpak komt voort uit het plan van aanpak en vormt de basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de herstelwerkzaamheden.

Schade door vaarverkeer en beheer
Het vaarverkeer en beheer in de grachten zijn beide van invloed op de staat waarin wal- en kluismuren verkeren. Zo kunnen de schroefbewegingen van boten en te diep baggeren de funderingen aantasten (zie ook hoofdstuk 2). Er is onderzoek gedaan om de effecten vast te stellen én om te bepalen hoe hiermee moet worden omgegaan bij het herstel van de muren. Er is inzicht in waar welke waterdiepte gehandhaafd moet worden. Belangrijk, want zo kunnen de funderingen beter beschermd worden.

Schade door boomwortels
Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg. Dit kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen.

Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom herstelwerkzaamheden, bomen, en vaarverkeer.

Onderzoeken naar samenwerking
De gemeente en keldereigenaren hebben een commissie van wijzen wervengebied ingesteld. Met als doel om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.

Onderzoek naar basiswaarde samenwerking
De ingestelde commissie heeft onderzocht hoe goede samenwerking kan worden opgezet. Men is uitgegaan van 'vertrouwen' als fundament van samenwerking, wat in het wervengebied niet vanzelfsprekend is. De commissie constateert een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren doordat de gemeente zich met name heeft gericht op de uitvoering van de eigen beheertaken en minder aandacht had voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed, en omdat de gemeente een afwachtende houding had ten aanzien van te zwaar verkeer, schade en lekkages. Het scheppen van heldere wederzijdse verwachtingen is cruciaal.

Onderzoek naar samenwerkingsvorm
De commissie heeft geadviseerd over een samenwerkingsvorm voor het dagelijks beheer van het wervengebied en het opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.

Onderzoek naar eigendomsverhoudingen en beheerverantwoordelijkheden
Er is door de commissie onderzoek gedaan naar de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten die hiermee samenhangen, zoals beheerverantwoordelijkheden.

Onderzoek naar programmabeheersing
Rapport Antea Group
Na het stilleggen van het project wal- en kluismuren, als gevolg van de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning, heeft Antea Group onderzoek verricht en aanbevelingen gedaan hoe het project toch kon worden afgerond. Een van de conclusies was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en kenbare onzekerheden te beheersen en te sturen op het proces bij onverwachte/niet kenbare onzekerheden, die altijd kunnen optreden. Zie hoofdstuk 6 voor de aanpak van programmabeheersing.

Onderzoek naar informatiemanagement
Wervenkadaster
De commissie adviseert dat er een goede en toegankelijke registratie moet komen van alle meldingen en onderzoeken. Dit sluit aan bij het wervenkadaster uit het plan van aanpak. Er heeft vooronderzoek plaatsgevonden naar de bestaande databases, de volledigheid van informatie en de mogelijkheden om deze informatie te combineren en beschikbaar te stellen aan de gemeente, eigenaren en beheerders ten behoeve van het beheer en herstel van het wervengebied.

3.4 Deelopgaven

Dankzij de gedane onderzoeken is duidelijk geworden wat er moet gebeuren om de opgave van het programma te realiseren. Hierna volgen de opgestelde deelopgaven, waarvan de aanpak in hoofdstukken 4 en 5 wordt uitgewerkt.

Voorkomen van schade aan erfgoed
Om het erfgoed te behouden voor toekomstige generaties moeten de juiste maatregelen worden getroffen om verdere schade waar mogelijk te voorkomen. De meeste oorzaken van schade zijn nu duidelijk. Schade aan muren komt onder meer door werkzaamheden zoals baggeren, gebruik zoals vaarverkeer, maar ook door bomen en/of veroudering. Schade aan kelders wordt onder meer veroorzaakt door schade aan belasting door te zwaar verkeer, verschillen in zetting, plaatselijke ingrepen, en/of lekkage. Zowel de muren als kelders ondervinden schade door veroudering en door achterstallig onderhoud.

De opgave is om voor deze oorzaken een oplossing te vinden, zodat in de toekomst het erfgoed zo goed mogelijk wordt behouden. Vanuit de context van samenhang zal deze



Herstelde walmuren en werven op de Oudegracht (foto: Gemeente Utrecht)

vaak worden gevonden in het opstellen van maatregelen en aangepaste werkwijzen. Zie hoofdstuk 4 voor de oplossingen waarmee het erfgoed wordt beschermd.

Ten aanzien van te zwaar verkeer moet er een aantal zaken worden bepaald. Ten eerste moet het draagvermogen van kelders worden onderzocht. Op basis hiervan kan een maximale toegestane aslast worden bepaald. Vervolgens kunnen er maatregelen worden getroffen om het draagvermogen van kelders te vergroten en/of belasting door verkeer te verminderen. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom te zwaar verkeer.

Herstellen van schade aan erfgoed

Om de staat van het erfgoed te verbeteren moet ontstane schade worden hersteld. Maar voordat deze herstelwerkzaamheden kunnen plaatsvinden, moeten verschillende zaken duidelijk zijn. De eerste is de schade zelf; wat is er precies aan de hand? De tweede is het zo goed mogelijk vaststellen van de oorzaak ervan. Vaak komt deze door meerdere oorzaken. Tot slot wordt bekeken wie de schade gaat herstellen en vergoeden.

Aanpassen van uitvoeringsmethode

Uitvoeringsmethoden voor het herstel aan erfgoed zijn én worden voortdurend aangepast om schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt bij het herstel van de wal- en kluismuren de buispalenmethode veel vaker toegepast, vindt er intensiever en gerichter vooronderzoek plaats, en worden waar nodig en mogelijk voorafgaand in overleg met de eigenaar (tijdelijke) beheersmaatregelen getroffen. Ook wordt er gekeken naar aanpassingen aan herstelwerkzaamheden uitgevoerd door de keldereigenaren zelf en mogelijke verbeteringen aan maatregelen uit de jaren negentig om de kelders lekkagevrij te maken.

Mogelijke oplossingen en beheersmaatregelen moeten daarom voortdurend worden onderzocht. Deze kunnen de uitvoeringsmethode zelf betreffen, maar er kan ook worden gekeken naar gespecialiseerde aannemers of een kenniscentrum voor kennis over herstel.

Herstellen van lekkages

Er komt een aanpak van lekkages om schade aan erfgoed als gevolg van ernstige lekkage te voorkomen. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de vochtproblematiek aan te pakken om kelders geschikt te maken als woon- of werkruimte. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het herstellen van lekkages.

Voorkomen van lekkages

Ten aanzien van schade aan het erfgoed en de woon- en werkfuncties van kelders moet ook worden bekeken op welke manieren lekkages en vochtinwerking voorkomen kunnen worden. Deze hebben te maken met aanpassingen aan kelders zelf, maar ook met zaken zoals de afvoer van hemelwater. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het voorkomen van lekkages.

Regulier beheer en onderhoud

In het wervengebied is er sprake van verschillende beheerders die allen verantwoordelijk zijn voor bepaalde elementenonderdelen. Zo gaat het hoogheemraadschap (HDSR) over het waterbeheer van de grachten, is goed onderhoud van kelders door eigenaren noodzakelijk, en is de gemeente onder andere verantwoordelijk voor de staat van wal- en kluismuren, wegen en bruggen. Ook zullen nutsbedrijven zorgvuldig moeten omgaan met de plaatsing en het beheer van kabels en leidingen.

Doen deze partijen dit niet of onvoldoende, dan kan dit schade opleveren aan het erfgoed. Goed beheer, onderhoud, vergunningverlening en toezicht moeten daarom een gewoonte zijn. Het is zaak om regulier beheer en toezicht op orde te hebben en bovenal onderhoud te plegen op een verantwoorde manier.

Eigendom- en beheerverantwoordelijkheden

Het moet duidelijk worden wie waarvan eigenaar is. Vanuit deze kennis kunnen beheerverantwoordelijkheden worden bepaald. Belangrijk is dat er helderheid wordt verschaft in wat beheerders van elkaar kunnen verwachten en op welke vlakken beheerders kunnen samenwerken.



Figuur 5. Boven: aanpak voor uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid. Onder: aanpak behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies

Een wervenkadaster kan uitkomst bieden om inzicht te krijgen in onderdelen, eigendom en status, en ontbrekende informatie aan te vullen. Hiervoor worden bestaande data ontsloten om de informatie te krijgen die nodig is voor de centrale opgave van het programma.

Zie hoofdstuk 5 voor de eigendom- en beheerverantwoordelijkheden en de aanpak van een wervenkadaster.

Samenwerking
Er zal een samenwerking worden opgezet tussen de gemeente, eigenaren en beheerders. Deze samenwerking zal gegrondvest zijn op vertrouwen. Er is echter een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente. Daarom wil de gemeente er alles aan doen om het vertrouwen te herstellen.

Op het gebied van samenwerkingsorganisatie zal er een juridische samenwerkingsvorm gekozen moeten worden. Daarnaast is het onder andere zaak om de kostenverdeling voor herstel te bepalen en kennisdeling vorm te geven.

Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.



Drift (foto: Frank Doves)



Fotoreportage: Ivar Pel

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk”

Kunstenaar Kees Wennekendonk woont en werkt sinds 1994 in een werfkelder aan de Oudegracht in Utrecht. Tijdens kunstdiners en pindaconcerten deelt hij de bijzondere ruimte met anderen.

Waarom besloot u hier te gaan wonen?

“Toen ik vanuit Groningen naar Utrecht verhuisde, wilde ik opnieuw beginnen met muziek schrijven. In Groningen schreef ik vooral muziek voor theaterproducties, hier wilde ik meer ondersteunende muziek voor bij films, documentaires en reclames gaan schrijven. Eerst heb ik zeven jaar in Lombok gewoond. In die tijd paste ik weleens op het hondje van de vorige bewoners van deze werfkelder. Toen ik hier een paar keer was geweest, dacht ik: wat zou het gaaf zijn als ik hier kon wonen zeg! Vooral ook omdat ik toen nog voluit muzikant was en weinig mensen in zo’n werfkelder last hebben van jou, én andersom. Toen de vorige bewoners uit elkaar gingen, kon ik in de werfkelder trekken. Mijn concertvleugel is met een hijskraan over de gracht in de kelder getakeld.”

Heeft u nog iets aangepast in de werfkelder?

“Tijdens het oppassen op het hondje van de vorige bewoners had ik al gemerkt dat het hier vochtig was. Mijn schoenen waren na drie dagen al groen van de schimmel. Ik heb daarom ventilatie aangelegd. En ik heb een apparaat gekocht om de luchtvochtigheid te beheersen. Ik heb bij allerlei musea gevraagd of ze er toevallig eentje overhadden. Van Museum Volkenkunde heb ik er uiteindelijk twee kunnen kopen: eentje voor mijn buurman en eentje voor mijzelf.”

Hoe gebruikt u de werfkelder nu?

“Ik ben de eerste tijd volledig met muziek bezig geweest. Toen kwam ontwerpen op mijn pad; zowel het maken als het uitvoeren van ontwerpen. Achter in mijn kelder maak ik brilmonturen van hout en van hoorn. Later begon ik ook voor het Utrechts Nieuwsblad portretten te tekenen. Daar kreeg ik veel opdrachten in. Zo zijn langzamerhand mijn werkzaamheden verschoven van muziek naar tekenwerk, ontwerpwerk en later ook fotowerk. Ik maak nog steeds veel muziek, maar het meeste werk zit in tekeningen, fotografie en brillen maken.”



“Ik organiseer hier ook kunstsalons, die heten pindaconcerten. Dat doe ik normaal gesproken een stuk of zes, zeven keer per jaar. Mensen vanuit allerlei kunststromingen krijgen hierbij een kwartier de tijd om te vertellen waar ze mee bezig zijn. Ik organiseer daarnaast ook kunstdiners in mijn werfkelder. Voor een impressie van mijn werk kun je kijken op www.keeswennekendonk.nl.”

Wat is er veranderd sinds u hier woont?

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk, maar in vijfentwintig jaar tijd is er heel veel veranderd. Er is nu overdag veel meer horeca en veel meer lawaai. Daar moet wel echt wat tegen gaan gebeuren. Er zijn allerlei partijen die sloepjes verhuren. In die verhuurcontracten staat dat huurders geen muziek mogen afspelen, maar niemand die daarop let. Dus zijn er veel gettoblasters met harde muziek aan boord. Dat noem ik ook wel onderdeel van de verpretparkisering van de binnenstad. We merken als bewoners ook dat de gemeente soms wel erg vrij is geweest in het verlenen van horecavergunningen en dat de gemeente qua omgevingslawaai wel heel veel toestaat. De communicatie met de gemeente hierover wordt nu georganiseerd via platforms Oudegracht Zuid en Binnenstad 030. Die communicatie is veelbelovend voor de toekomst.”

Hoe vindt u het contact met de gemeente?

“Een jaar of acht geleden had ik een geweldige lekkage in mijn werfkelder, vlak achter de concertvleugel. Dat was het gevolg van glasvezelwerkzaamheden. Het duurde heel lang voordat de gemeente daar een keer wat aan kwam doen, terwijl het water echt met een straaltje uit de muur kwam. Toen ik hier YouTubefilmpjes van maakte, kwam de gemeente gelukkig wel in actie. Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden. Je kunt als bewoner gewoon in overleg met de omgevingsmanager, met degene die over de werkzaamheden gaat én met de aannemer. Zij komen ook bij je over de vloer. Dat voelt heel erg fijn.”

“Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden.”

Heeft het herstel van de werven veel gevolgen voor uw woning?

“Ik zit de hele dag in de herrie en er komt ook een hoop gruis uit het plafond, maar goed: daar bereid je je op voor. Dit komt er al jaren aan. Ik heb mij van tevoren goed ingelezen. Als je je proactief opstelt, kom je van alles te weten. En via de wijkmanager heb ik ook met een paar anderen een soort rondleiding gekregen. De communicatie gaat dus echt twee kanten op. Aan de ene kant krijgen bewoners blaadjes in de bus met ‘we gaan dan dit doen’ en aan de andere kant moet je ook wel navraag doen naar jouw specifieke situatie. Ik kijk uit naar de zomer, wanneer we allemaal weer lekker buiten kunnen zitten bij onze herstelde werven.”







Wegens een stroomstoring aan de werf was er tijdens de fotosessie alleen noodverlichting



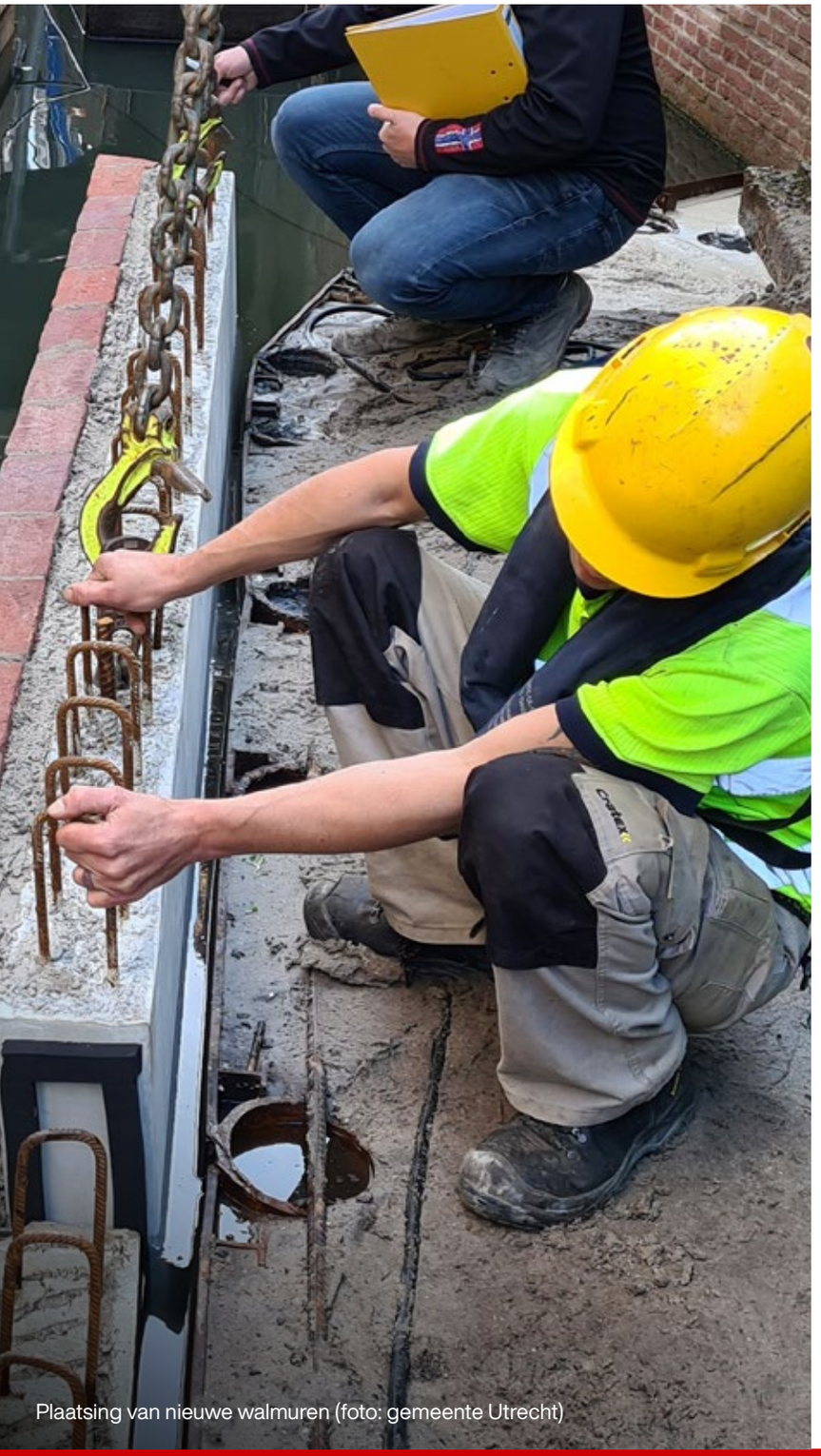
Foto: GU Beeldbank (Dionne van de Sluijs)

4

De aanpak I

Werk aan de werf

In dit hoofdstuk staat beschreven wat er in het complexe wervengebied gaat gebeuren. Ofwel: met welke concrete activiteiten wordt invulling gegeven aan de opgave? Deze activiteiten worden in drie categorieën ingedeeld: het voorkomen van schade aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, en het op orde houden van het wervengebied.



Plaatsing van nieuwe walmuren (foto: gemeente Utrecht)

De werfkelders en werf- en kluismuren zijn door hun constructie en ouderdom bijzonder kwetsbaar. Het complex is in de loop der eeuwen stapsgewijs gebouwd. Zo zijn de werf- en kluismuren later tegen de kelderbogen aangebouwd, waardoor er tussen deze onderdelen naden zijn ontstaan. Ook vertonen panden en kelders verschillend zettingsgedrag. Dit komt door het verschil in gewicht van bouwwerken die op staal zijn gefundeerd. Hierdoor kunnen scheuren ontstaan tussen de kelderboog, de werf- en kluismuren en het grachtenpand.

De kwetsbaarheid van kelders en muren wordt vergroot door achterstallig onderhoud, ongunstige ingrepen en (externe) invloeden. Denk aan inwerking van vocht, wisseling grondwaterstanden en belasting door te zwaar verkeer. Het is daarom belangrijk maatregelen te nemen om te voorkomen dat de kwetsbare kelders en muren worden beschadigd én om de kelders en muren goed te onderhouden. Dat vergt een continue inspanning van de gemeente (en andere beheerders in het wervengebied) en de eigenaren van werfkelders.

In dit hoofdstuk staan deze maatregelen centraal. In 4.1 wordt gekeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed. Eerst wordt ingegaan op de stabiliteit van funderingen, vervolgens op invloeden van buiten (zoals te zwaar verkeer) en tot slot op invloeden van binnen (zoals bouwkundige ingrepen). De paragraaf 4.2 gaat in op het herstellen van de huidige gebreken aan het erfgoed. Tot slot wordt in 4.3 bekeken hoe het erfgoed behouden kan worden, bijvoorbeeld met goed onderhoud.

4.1 Voorkomen schade

Voor de veiligheid en behoud van het erfgoed moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat er nieuwe gebreken ontstaan. De primaire oorzaken van achteruitgang zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Het is belangrijk te voorkomen dat de funderingen van muren en kelders achteruitgaat en verzakken. Dit kan leiden tot ernstige schade, waardoor herstel meer inspanning vergt en het duurder wordt.

Stabiliteit van funderingen
In het wervengebied begint stabiliteit van de funderingen van muren, kelders en bruggen bij een stabiele ondergrond. De meeste bouwwerken staan namelijk zonder palen op deze ondergrond gefundeerd. De ondergrond bestaat voornamelijk uit zandlagen met soms klei/veenlagen ertussen.

Voor de stabiliteit van de funderingen is het volgende belangrijk:

Beheersen grondwaterpeil
Voor een stabiele ondergrond is het nodig om het grondwaterpeil, het niveau van het water in de bodem, boven een vastgesteld minimum te houden. Dit is bijvoorbeeld belangrijk bij langdurige droogte, maar ook bij werkzaamheden waarbij het peil tijdelijk moet worden verlaagd. Het verlagen van het peil kan onder andere door ‘bemaling’, ofwel het droogpompen van een bouwkuip. Vandaar dat er bij de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan muren en kelders moet worden onderzocht wat het invloedsgebied van bemaling is. Op basis daarvan kan worden bepaald of bemaling kan worden gebruikt én of er voor bemaling beheersmaatregelen nodig zijn (of dat er een alternatief moet worden gekozen). Als er voor bemaling wordt gekozen, moet tijdens de uitvoering worden gemonitord welke effecten optreden. Treden er ongewenste effecten op? Dan wordt het werk stilgelegd en worden aanvullende beheersmaatregelen toegepast.

Beheersing grondmechanische belastingen
Grondmechanische belastingen, veroorzaakt door werkzaamheden zoals trillingen, moeten worden beheerst. Ook in dit geval moet bij de voorbereiding van herstelwerkzaamheden aan muren en kelders, en bij werkzaamheden van derden, onderzocht worden wat het invloedsgebied van de trillingen is. Op basis daarvan wordt bepaald wat de best passende bouwmethode is en of er vooraf beheersmaatregelen moeten worden getroffen aan de uitvoeringswijze en/of in de omgeving van het werk. Tijdens de uitvoering wordt gemonitord. Als de vooraf bepaalde grenswaarden in de monitoring worden overschreden, wordt het werk stilgelegd en aanvullende beheersmaatregelen getroffen.

Vernieuwde werkwijze herstelwerkzaamheden
Rondom de wal- en kluismuren is een vernieuwde werkwijze opgesteld voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden. Met deze aangepaste manier van werken ligt de focus nog meer op de onderlinge samenhang, een gedegen voorbereiding, en betere project- en risicobeheersing. Zo kan er integraler gewerkt worden en wordt schade aan de bouwkundige onderdelen zoveel mogelijk beheerst.

Vastleggen waterbodemdiepte
De waterbodemdiepte van de grachten wordt in overleg met het Hoogheemraadschap vastgelegd in de legger, zodat deze past bij de aanwezige funderingsconstructies.

Vermijden sterke waterstromen
Sterke waterstromen kunnen plaatselijk het zandpakket onder funderingen aantasten doordat het zand verzakt of wegspoelt. Om dit te vermijden, worden de regels en afspraken voor het vaarverkeer en (waar nodig) het spuien van de grachten hierop aangepast. Ook zal periodiek de diepte van de waterbodem worden onderzocht.

Stabiel houden waterpeil
Het waterpeil van de gracht moet stabiel worden gehouden. Dit is al het geval, doordat er gedurende het gehele jaar een vast waterpeil wordt aangehouden in plaats van een zomer- en winterpeil.

Maatregelen tegen wegspoelen zandpakket
Manoeuvres van vaarverkeer en te diep baggeren kunnen leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder funderingen (zie hoofdstuk 2). Dankzij een onderzoek naar de effecten van vaarverkeer en waterbeheer (hoofdstuk 3) zijn er op dit gebied belangrijke nieuwe inzichten verkregen. Met deze kennis kan schade aan erfgoed worden voorkomen. De gemeente heeft een aantal concrete maatregelen opgesteld voor verschillende plekken in het wervengebied.

Waterbodem Oudegracht
Dankzij baggeren kunnen schepen blijven varen, maar te diep baggeren leidt tot aantasting van funderingen. Op de diepere plekken in de Oudegracht komt extra bescherming voor de funderingen, zodat deze geen schade oplopen. Uit onderzoek blijkt dat we dan de huidige waterdiepte kunnen aanhouden. Het huidige vaarverkeer blijft met deze maatregelen daarmee ongewijzigd.

Waterbodem tweede waterloop
Om aantasting van de funderingen aan de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht te vermijden, moet de huidige waterdiepte formeel vastgelegd worden in de legger van het Hoogheemraadschap. Na deze aanpassing mag er niet meer dieper worden gebaggerd dan tot deze waterdiepte. Het huidige vaarverbod voor gemotoriseerde boten blijft voorlopig in stand. Hierbij is er wel ontheffing mogelijk voor bijzondere vaartuigen zoals onderhoudsvaartuigen én voor incidentele gevallen.

Schade aan watergevels
Voor de stabiliteit is het belangrijk om de funderingen van watergevels (gevels van erfgoed aan het water) goed te kennen. Enkele niet eerder onderzochte watergevels, zoals aan de Oudegracht en Drift, worden nog geïnspecteerd door duikers. Die watergevels zijn in bezit van particulieren en instellingen. De inspectieresultaten geven een indicatie of er aanpassingen nodig zijn aan de constructie of de waterbodem.

Ook als de genoemde invloeden op de stabiliteit van funderingen met succes worden beheerst, blijven er wel verschillen in zetting van funderingen optreden. Dit komt doordat er nu eenmaal verschillende soorten bouwwerken zijn (kelderbogen, muren en bruggen) met verschillende typen funderingen op staal (op een zandbodem zonder palen), die al dan niet fysiek verbonden tegen elkaar óf vlakbij elkaar staan.



Een duiker onderzoekt de fundering van een walmuur (foto: Hercules Duikbedrijf)

Beheersing belastingen door invloed van buiten
Naast de stabiliteit van funderingen zijn ook belastingen op kelders en muren een belangrijke factor bij het voorkomen van schade. De belangrijkste in deze categorie zijn de invloed van te zwaar verkeer en inwerking van hemelwater en vocht. Andere oorzaken van achteruitgang hebben te maken met nutsleidingen, varen op de grachten en bomen.

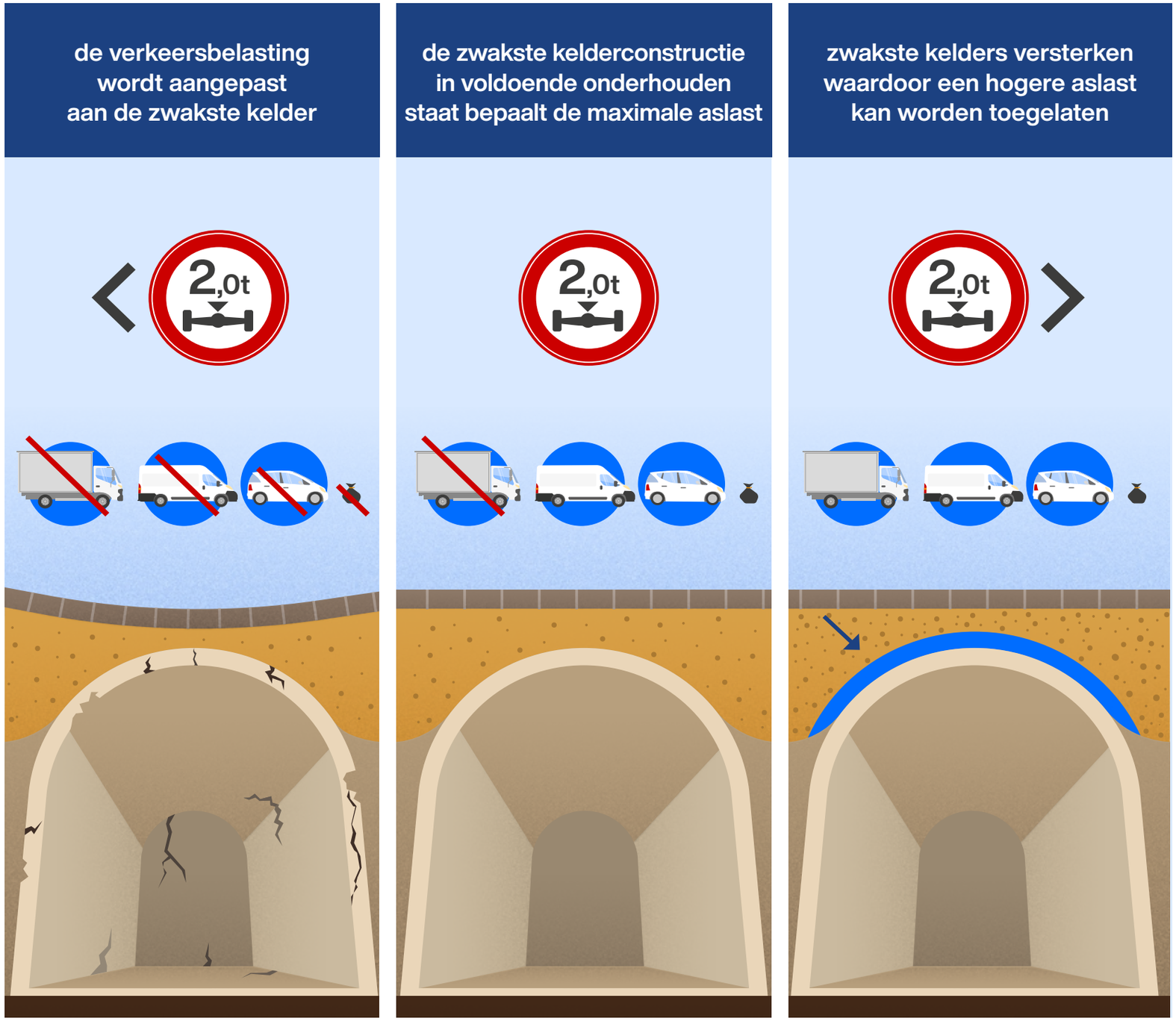
Balans tussen draagvermogen en belasting
Ten aanzien van het te zware verkeer moet er een balans worden gevonden tussen het draagvermogen van kelders en de belasting door verkeer. Hiertoe wordt het draagvermogen van kelders op verschillende locaties bepaald. Dit leidt op elke locatie tot bijpassende aslastbeperking, handhaving van te zwaar verkeer, of aanpassingen aan kelders voor de maximum toegestane aslasten. Anderzijds is eenduidigheid in maatregelen ook belangrijk.

Er zijn zestien kelders onderzocht om een beeld te vormen van de zwakste kelderconstructies in voldoende staat van onderhoud.

Volgens het voorlopige expertoordeel is het aannemelijk, dat verkeer met aslasten tot 2 ton veilig en zonder schade aan werf- en kluiskelders kan passeren. Hierbij is rekening gehouden met de dynamische belasting (de snelheid van verkeer en remmen speelt ook een rol), waarbij geldt dat de maximumsnelheid in het gehele wervengebied 30 km/u is. Aslasten die fors hoger zijn dan 2 ton vormen waarschijnlijk een risico voor de staat van de kelders. Mogelijk blijkt dat op sommige grachten belasting met een iets hogere aslast slechts leidt tot een beperkt risico op schade. In afwachting van besluitvorming over het definitieve rapport van het onderzoek naar draagvermogen van kelders wordt vooralsnog uitgegaan van continuering van de maximale toegestane aslast van 2 ton boven kluis- en werfkelders.

<u>Versterking van kelders</u>
Terwijl wordt gezorgd voor minder belasting, worden schades aan kelders hersteld die ervoor zorgen dat de kelders niet sterk genoeg zijn om 2 ton te dragen. Bij inspectieonderzoek naar 200 kelders met een hoog risico zijn enkele kelders gevonden waarin een verzwakking was opgetreden. Hier zijn tijdelijke maatregelen genomen.

Scenario's balans en draagvermogen



Figuur 6: de verkeersbelasting in samenhang met het draagvermogen van de kelder

Om bij alle kelders eventuele zwakke plekken te vinden zullen de komende jaren alle kelders worden geïnspecteerd.

Als er kelders onder routes liggen die belangrijk zijn voor de bevoorrading van de stad kan er worden gekeken of de kelders kunnen worden versterkt. Als hier ruimte voor is, dan kan extra zand worden gestort tussen de kelder en de weg. Verder is het een optie om de dikte van de boogconstructie te vergroten, en kan zo'n boogconstructie worden 'overkluisd', bijvoorbeeld met een betonconstructie. Of deze maatregelen gebruikt kunnen worden, moet in specifieke situaties technisch worden onderzocht en beoordeeld worden door erfgoedspecialisten. Ook het volstorten met zand behoort tot de mogelijkheden, mits deze maatregel omkeerbaar is.

<u>Extra maatregelen te zwaar verkeer</u>
Om overbelasting van kelders verder te voorkomen, zijn extra maatregelen nodig tegen te zwaar verkeer op de kwetsbare straten. Op de straten met werfkelders en sommige straten met straatkelders is ter bescherming van het erfgoed sinds jaar en dag een aslastbeperking tot maximaal 2 ton waarop ook wordt gehandhaafd. Desondanks rijden er te zware voertuigen (voertuigen met een aslast van meer dan 2 ton) in het gebied.

Aanvullend is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd. Ook zijn fysieke breedtebeperkingen aangebracht om te zwaar verkeer te weren.

We zoeken naar robuuste en esthetische oplossingen voor de fysieke breedtebeperkingen. De huidige, tijdelijke breedtebeperkingen worden vervangen. Hierbij is het belangrijk dat nood- en hulpdiensten altijd snel en goed toegang hebben.

Met het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen zijn deze straten fysiek (bijna) niet meer toegankelijk voor vrachtwagens. Ook blijft het gebied toegankelijk voor lichte bedrijfsvoertuigen (zoals bestelbussen) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot meer dan 2,5 ton (zie figuur 3: verdeling van voertuigen in het wervengebied).

Verdeling van voertuigen in het wervengebied*

Verkeerstellingen in periode 16-9 tm 29-9-2020



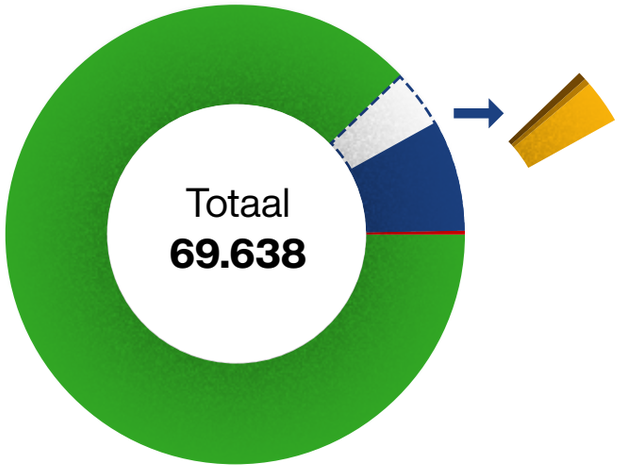
Personenauto's 61.281 stuks (88%)
totaalgewicht < 3500 kg



Lichte bedrijfsvoertuigen 8.313 stuks (12%)
totaalgewicht < of = 3500 kg



Zware bedrijfsvoertuigen 44 stuks (< 1%)
totaalgewicht > 3500 kg





mogelijk te zwaar belast
(aslast = of > 2000 kg)**

23%	2000 - 2250 kg
3%	2250 - 2500 kg
4%	> 2500 kg

Bij een weegactie van lichte bedrijfsvoertuigen in februari 2021 zijn geen aslastovertredingen geconstateerd

* gemiddelde aantallen per week
** conform de voertuigkenmerken (RDW) een aslast mogen hebben van meer dan 2 ton

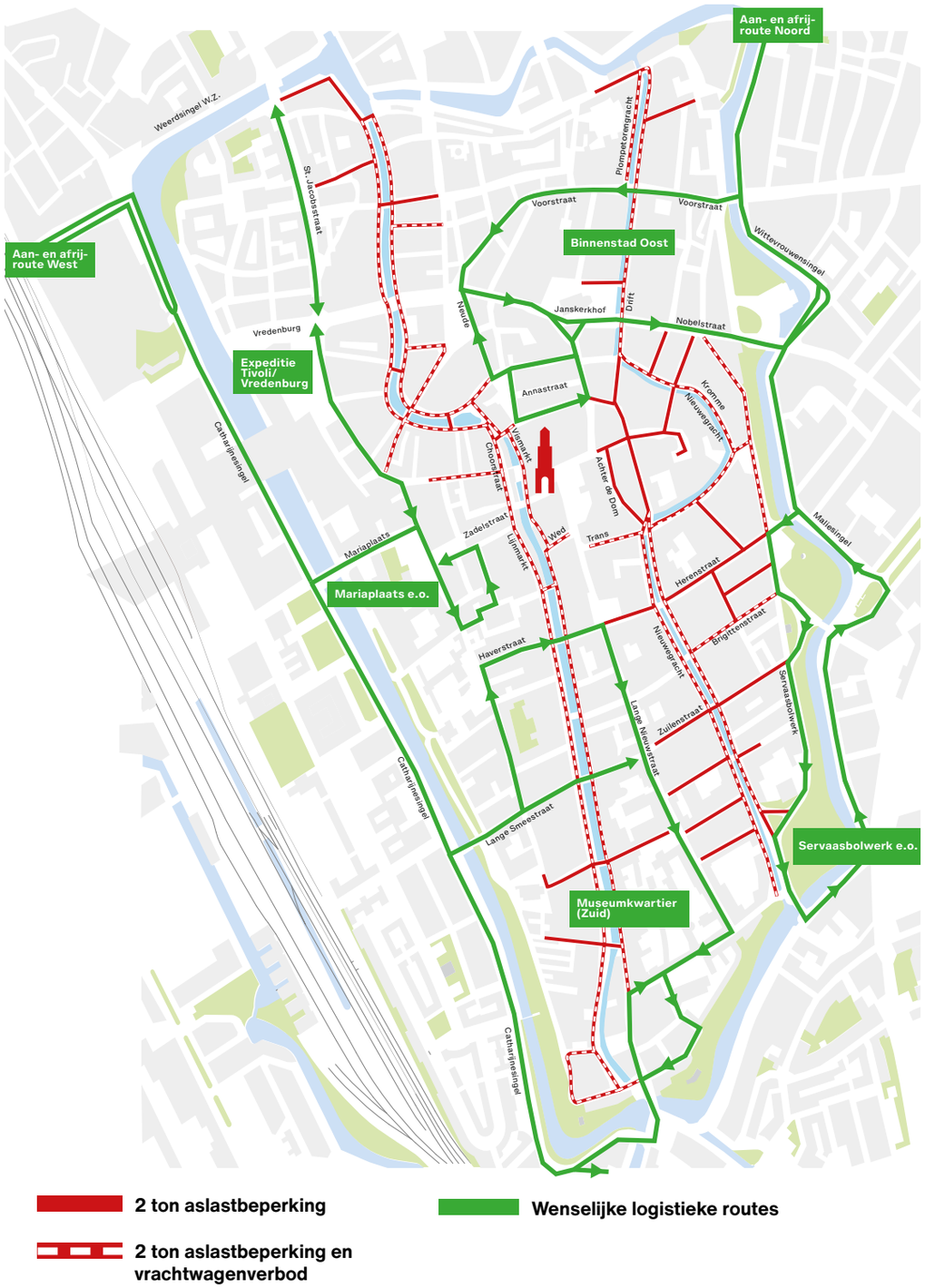
Figuur 7: de gemiddelde hoeveelheid voertuigen per week dat in het wervengebied rijdt

Om ook dit te zware verkeer structureel te weren, worden extra maatregelen genomen. Er is onderzoek gedaan naar verschillende scenario's om, aanvullend op de al genomen maatregelen, extra maatregelen te nemen om te zwaar verkeer te weren. Hierbij is gekeken naar waar deze maatregelen nodig zijn, om welke maatregelen het gaat, en welke voertuigen worden geweerd.

Voor optimale bescherming van de kelders gaat de voorkeur uit naar het fysiek weren van te zware voertuigen, maar de nadelen hiervan zijn te groot. Pollers, slagbomen en weegbruggen zijn fysiek niet of zeer moeilijk inpasbaar, hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid, zijn onderhoudsgevoelig, leiden tot stremmingen en zijn esthetisch gezien geen goede oplossing in de smalle straatjes van de binnenstad.

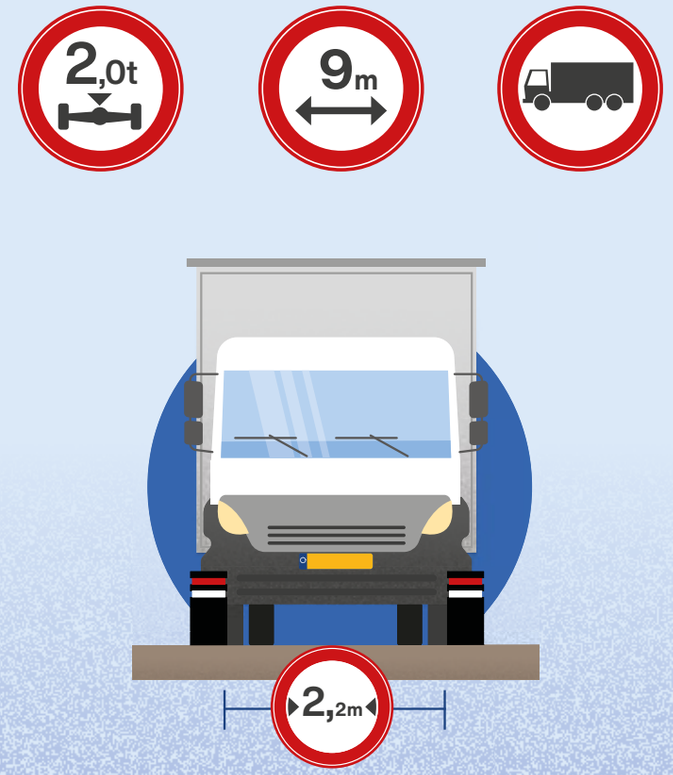
Logistieke routes
Om de werfkelders te beschermen geldt voor de bovenliggende openbare weg een aslastbeperking tot maximaal 2 ton en een vrachtwagenverbod. Tegelijkertijd zijn bevoorradingsroutes nodig om de binnenstad te bevoorraden of bewoners de gelegenheid te geven te verhuizen. De kaart laat de verschillende huidige en wenselijke bevoorradingsroutes zien. Met dit netwerk aan routes zijn de meeste gebieden van het wervengebied en binnenstad bereikbaar, soms na een korte wandeling.

Tenzij inspecties van straatkelders of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven, verandert op deze routes de nu geldende aslast niet en blijven deze te gebruiken. Voor deze straatkelders vindt een andere afweging plaats tussen gebruik en erfgoed dan voor werfkelders. Als op basis van de inspecties of onderzoeken knelpunten ten aanzien van belastbaarheid worden geconstateerd, worden de bevoorradingsroutes opnieuw bestudeerd en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders en het gebruik van het wervengebied.



Figuur 8: kaart met huidige en wenselijke logistieke routes

Huidige maatregelen weren zwaar verkeer



Handhaving door o.a. wegen

Figuur 9: overzicht van maatregelen voor het weren van zwaar verkeer





Boven: breedtebeperking door middel van paaltjes (foto: Gemeente Utrecht)
Onder: ANPR camerahandhaving (foto: Connection Systems)

Aanpak weren te zwaar verkeer

Om te zwaar verkeer in de toekomst verder te weren, voert de gemeente ANPR (Automatic Number Plate Recognition, kentekenherkenning) camerahandhaving met een ontheffing -systeem in. Dit wordt ook al in de milieuzone zo toegepast. Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Daarnaast wordt er gehandhaafd met het wegen van voertuigen. Boetes kunnen hierbij oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1100 euro (bij meer dan 3 ton). De hoogte van de boete hangt dus samen met de mate van overschrijding van de aslastbeperking.

Er komt een ontheffingsbeleid voor voertuigen met een aslast lager dan 2 ton. Nood- en hulpdiensten hebben een vrijstelling. Onderzocht wordt of ontheffing kan worden gegeven aan voertuigen (bijvoorbeeld bouwverkeer) waarvan het transport noodzakelijk is, waarvoor geen alternatief beschikbaar is, en of er hiervoor maatregelen kunnen worden genomen om schade aan erfgoed te voorkomen.

De aanpak voor het weren van te zwaar verkeer gaat verder dan alleen het plaatsen van ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem. Zo brengt de gemeente ook de informatievoorziening (digitaal en op straat) en communicatie verder op orde. Tot het moment dat de ANPR camerahandhaving met het ontheffingsysteem is ingevoerd, wordt het dagelijks toezicht en de handhaving met het wegen van voertuigen in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Hierna zal een gedeelte van de handhaving door de camera's worden overgenomen.

Maatregelen kelders zijstraten

In een aantal straten waar straatkelders zijn ontdekt, geldt vooralsnog geen 2 ton aslastbeperking. De aslastbeperking tot 2 ton wordt uitgebreid naar 't Hoogt. In de Zadelstraat en Haverstraat wordt de huidige aslastbeperking van 8 ton verlaagd naar 2 ton. Hier zijn kwetsbare historische kelders gevonden en er is aanleiding om deze te beschermen tegen verdere overbelasting. Voor de overige goederenvervoerroutes naar de binnenstad door het wervengebied verandert de maximale aslast van 8 ton niet, tenzij de inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding voor geven. Voor deze belangrijkste routes voor goederenvervoer worden de mogelijkheden verkend om de belangrijkste routes voor goederenvervoer (waaronder materieel voor verhuizingen en bouwverkeer) geschikt te maken voor vervoer met een hogere maximale aslast dan 2 ton. Het kan nodig zijn om hiervoor te zwakke kelders te versterken.

Beheersing van invloed hemelwater

Hemelwater dat op de straten valt wordt grotendeels afgevoerd naar de grachten of het riool. De neerslag die op de straat valt en vervolgens via het zand onder de weg naar de kelder zakt, kan leiden tot lekkage. Als er geen waterdichte laag op de werfkelder is aangebracht trekt dit water het poreuze metselwerk in. Als er ook scheuren of kieren tussen de muur en kelder of de muur en het pand aanwezig zijn, kan het water tot lekkage- en vochtproblemen in de kelder leiden. Als het water niet goed via waterspuwers wordt afgevoerd kan dit het vochtprobleem verergeren. Inwerking van (optrekkend) vocht kan ook uit de vloer in de kelder komen.

Lekkage en vochtinwerking hebben vervelende gevolgen. Zo kunnen ze leiden tot schade aan kelders of dat kelders niet te gebruiken zijn als woon-, werk-, of bedrijfsruimte. Er zijn enkele maatregelen die de inwerking van hemelwater en het optreden van lekkages kunnen verminderen. Hiernaar vindt aanvullend onderzoek plaats.

Beschermen van erfgoed

Er zijn verschillende preventieve maatregelen die kunnen worden genomen om erfgoed te beschermen tegen hemelwater. Een daarvan is het zorgen dat het regenwater dat op de daken van de grachtenpanden valt, niet meer op de straat komt. Momenteel is het namelijk zo dat sommige afvoerpijpen op de straat lozen, waardoor neerslag kan inwerken op het zandpakket onder de verharding. Aansluiting op de riolering is echter niet de meest duurzame oplossing met het oog op klimaatbeheersing, waardoor de voorkeur is om de regenpijpen op de spuwers aan te sluiten.

Bij de werfkelders leidt intensivering van beheer ook tot een preventie van problemen door hemelwater. De afvoer van water via het ondergrondse systeem met goten en spuwers moet goed werken. Door regelmatig onderhoud te plegen, wordt zo goed mogelijk voorkomen dat water lang boven de kelderconstructies kan blijven zitten en voor lekkages kan zorgen.

Bij straatkelders die dicht bij grachten liggen, zoals onder de Choorstraat, is vermoedelijk een vergelijkbaar afvoersysteem aanwezig. Dit wordt momenteel onderzocht en als het inderdaad wordt aangetroffen proberen we het afvoersysteem waar nodig te herstellen en knelpunten op te lossen. Straatkelders, die verder van de grachten af liggen hebben geen afvoersysteem op open water. Daar moet al het hemelwater wegzakken in de bodem rond de kelderconstructies.

Werkwijze rondom nutsleidingen
Nutsleidingen moeten altijd zorgvuldig geïntegreerd worden in het wegprofiel en de kelderconstructie. Dit vraagt om een aanpassing van werkmethoden, procedures en toezicht. Nu komt het weleens voor dat er van bovenaf uitsparingen voor een gasleiding, waterleiding of leiding van de stadsverwarming zijn uitgehakt in booggewelven om die leiding op voldoende diepte te kunnen leggen.

Werkwijze voor waterdicht maken kelders
In de jaren negentig zijn werkzaamheden uitgevoerd om kelders waterdicht te maken, zodat ze geschikt werden om in te wonen en werken. De gemeente wil de ervaringen uit deze renovatie gebruiken en kijken of er nieuwe ontwikkelingen zijn om de kelders voor hoogwaardig gebruik geschikt te maken. Ook wil de gemeente onderzoeken of de toenmalige methode op sommige locaties heeft geleid tot het uitdrogen van kalkvoegen. Dan moet de methode voor waterdichte afwerking van kelders voor gebruik als woon- of werkruimte of horecagelegenheid worden herzien.

Huidige werkwijze rondom bomen voortzetten
Bomen worden zoveel mogelijk behouden. Ze zijn immers onmisbaar: ze zorgen voor wateropvang, schonere lucht, verkoeling, biodiversiteit en geluk. Er staan al lang bomen op de grachten, die ook ziek, oud en kwetsbaar kunnen worden. Bovendien tasten boomwortels kelders en muren aan als ze het erfgoed in verdrukking brengen. Daarnaast kunnen sommige instabiele bomen bij het herstel van muren omvallen, wat niet alleen onveilig is, maar ook schade aan het erfgoed oplevert.

Het is belangrijk om steeds een financieel-maatschappelijke verantwoorde afweging te maken tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden. De gemeente probeert de beste balans te vinden tussen het beschermen van bomen (conform Bomenparagraaf 2009, Bomenvisie 2012 en de Herplantplicht 2018) en het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten (Motie 2015/M32). Hiermee voorkomen we dat bomen die niet heel gezond meer zijn tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken. Er vinden inspecties plaats in de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan de muren, maar er zijn ook reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud. Voor de aanpak zijn verschillende uitvoeringsmethoden mogelijk. Soms kan een boom bij werkzaamheden alleen behouden worden door het gebruik van tijdelijke constructies, wat extra kosten oplevert. Bij een te groot risico op onveiligheid en grote aantasting van erfgoed wordt een boom verwijderd. De verwijderde bomen worden vervangen door nieuwe aanplant.

Voorkomen van schade door vaartuigen
Aanvaringen door boten kunnen bruggen en muren beschadigen. Maar met geleidewerken, voorzieningen die deze constructies beschermen, worden kwetsbare plekken hiertegen beschermd. Het gebruik van geleidewerken wordt uitgebreid, o.a. bij muren en particuliere watergevels. Onderzoek naar schade door het aanvaren van muren en private watergevels aan de Oudegracht zal vaststellen welke kwetsbare plekken kunnen worden voorzien van geleidewerken.

Beheersing belastingen door invloed van binnen
Ingrepen en activiteiten in het interieur van kelders kunnen leiden tot achteruitgang van werf- en kluismuren en kelders.



Soms brengen boomwortels het erfgoed in verdrukking (foto: Gemeente Utrecht)



Boven: het aanbrengen van een waterdichte laag op een kelderboog
Onder: het herstellen van scheuren in het metselwerk van de kelderboog
(foto's: Gemeente Utrecht)

Dan gaat het om ondeskundige aanpassingen in de constructie of ondeskundig gebruik.

Bouwkundige ingrepen
Niet alle eigenaren hebben de vereiste kennis in huis om bouwkundige ingrepen in het kelderinterieur zelf uit te voeren of hiervoor opdracht aan een aannemer te geven. Het gaat bijvoorbeeld om het aanbrengen of verwijderen van steunmuren, scheidingswanden, en trappen, het maken van doorbraken of doorboringen en het verwijderen van trekankers. Door eigenaren te voorzien van informatie en de weg te wijzen naar deskundigen voor het uitvoeren van aanpassingen, kunnen we achteruitgang door ondeskundige aanpassingen in de constructie voorkomen.

Onderhoud en gebruik
Als er geen regelmatig onderhoud aan een oud bouwwerk zoals een werfkelder wordt gepleegd, treedt achteruitgang op met gevolgen voor de staat van het erfgoed. Om achteruitgang te voorkomen moet elk bouwwerk aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Voor het gebruik als opslagkelder hoeft een kelder niet waterdicht te zijn. Om in een kelder te kunnen wonen en werken, is extra inspanning nodig om een kelder volledig waterdicht te maken. Voor het dagelijkse gebruik is verwarming en vochtregulering nodig. Helaas kunnen ook deze inspanningen averechts werken op de toestand van de kelderconstructie als ze niet goed worden uitgevoerd. Dit heeft vooral te maken met het type metselwerk, waar de kelderbogen mee zijn gebouwd. Het metselwerk mag niet te vochtig en niet te droog worden. Het is een uitdaging om deze balans te behouden en tegelijk de kelder waterdicht te houden. Nader onderzoek, het verstrekken van informatie en het verwijzen naar deskundigen voor onderhoud, conservering en klimaatbeheersing zijn nodig om achteruitgang door gebrekkig of ondeskundig onderhoud en gebruik te vermijden.

4.2 Herstel gebreken

Er zijn kelders en muren met aanzienlijke gebreken. Deze moeten worden opgespoord en hersteld om verdere achteruitgang waar mogelijk een halt toe te roepen of toekomstbestendig te herstellen. Voor het overzicht en de samenhang zijn ook deze maatregelen in drie groepen ondergebracht.

Schade aan funderingen opsporen en herstellen

Walmuren, kluismuren of watergevels
Als de fundering van een walmuur, kluismuur of watergevel langs de gracht is verzakt, moet allereerst worden nagegaan of het zandpakket onder de constructie weer stabiel en nog intact is. Dit wordt nagegaan door het uitvoeren van duikonderzoeken. Is de uitkomst negatief? Dan dreigt verdere verzakking en zouden delen van de muren uiteindelijk kunnen instorten. Daarom worden tijdelijke maatregelen getroffen voor het stabiliseren van het zandpakket en het beschermen van de aangetaste funderingsconstructie. Later volgt het definitieve herstel van deze funderingsconstructie.

Werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden
Bij verzakkingen in funderingen van werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden ligt de situatie anders, omdat deze niet aan een gracht grenzen. De funderingen zijn rondom opgesloten waardoor er minder kans op verzakken is.

Schade aan muren en kelders opsporen en herstellen

Naden
Door de eeuwenlange groei van het wervengebied tot het huidige complex van bouwwerken zijn enkele constructieve eigenaardigheden ontstaan. Zo zijn eerst de boogconstructies van de kelders gebouwd, vaak als verlengstuk van een kelder onder een grachtenpand. Later zijn daar de werf- en kluismuren tegenaan gebouwd. Het metselwerk tussen beide constructies is niet hecht verbonden: er zit altijd een naad tussen.

Deze naden tussen de bogen en de muren van kelders zijn structurele zwakke plekken. Ze laten gemakkelijk vocht door, waardoor ze vaak lekkages vertonen. De naden kunnen bovendien wijder worden, doordat de muur en de boog van elkaar wijken. De achteruitgang en lekkage wordt dan groter. De naden tussen de kelder en de gemeentelijke werf- of kluismuur kunnen worden afgedekt met een zogenaamde L-wand van beton plus een waterdichte laag. De naad wordt dan overbrugd door een flexibele waterdicht laag. Het wijder worden van de naden wordt bestreden door het herstellen van gebreken aan de zogenaamde trekankers, het vervangen van verwijderde trekankers, of een andere oplossing. Deze trekankers houden de werf- of kluismuur langer op hun plek, doordat deze muren met de ankers zijn gekoppeld aan de voorgevel van het grachtenpand of in de kelder zelf. De kelders, die in de negentiger jaren onder regie van de gemeente zijn hersteld en waterdicht gemaakt, hebben allemaal een L-wand gekregen. Bij privaat herstelde kelders is de L-wand soms wel, soms niet toegepast. Kelders, die nog niet zijn gerenoveerd en waterdicht gemaakt, hebben nog geen L-wand.

Helaas is bij waterdicht gemaakte kelders soms een nieuwe barrière ontstaan voor de afvoer van water richting de spuwers: het hoogteverschil tussen de aangebrachte L-wand en de oorspronkelijke kelderboog. Bij te herstellen kelders moet worden gezocht naar een aanpassing hierop.

Scheuren
Door allerlei oorzaken kunnen scheuren zijn ontstaan in muren en kelderbogen. Als de oorzaken van de scheurvorming zijn weggenomen, moeten de scheuren worden hersteld. Grote scheuren, die de constructie verzwakken en scheuren, die leiden tot lekkages, zijn het meest urgent. Als de constructie ernstig is aangetast, kan het vervangen van delen metselwerk of het gedeeltelijk nieuw opbouwen noodzakelijk zijn. Als de scheuren in de kelderboog zitten, zal hiervoor meestal de bovenzijde moeten worden blootgelegd. Daarna wordt het metselwerk hersteld en kan een betonnen L-wand en een waterdichte laag op de kelderboog worden aangebracht.

Sleuven en doorboringen
Tussen de bovenkanten van de kelders en de wegverharding zit een ondiepe laag straatzand. Op veel plaatsen is die laag niet dik genoeg om daar gas-, water- en warmteleidingen in te leggen. Warmteleidingen zijn vaak via doorboringen door de interieurs van kelders gevoerd. Voor andere leidingen zijn vaak sleuven uit de bovenzijde van de kelderboog gehakt. Voor het behoud van de kelders en voor de levensduur van de leidingen is de huidige situatie op veel plekken niet goed. Waar deze sleuven en doorboringen tot verdere schade hebben geleid in de vorm van scheuren, gaten, of lekkages moeten deze worden gerepareerd.

Verslechterd metselwerk
Onder meer door verzadiging met vocht door lekkage of juist verdroging door waterdicht maken en/of het verwarmen van de kelder kan de materiaalkwaliteit van de metselstenen en het voegwerk achteruit zijn gegaan. Als de constructie hierdoor ernstig is aangetast, dan kan het vervangen van delen metselwerk noodzakelijk zijn. In minder ernstige gevallen kan oppervlakkiger herstel en conservering voldoende zijn.

Beschadigd metselwerk
Plaatselijk komen beschadigingen aan het metselwerk van de wal- en kluismuren en watergevels voor, vooral op plekken waar gemakkelijk aanvaringen door boten plaatsvinden. Grote beschadigingen moeten worden uitgehakt en worden geheeld met nieuw metselwerk.

Schade door invloeden van binnen opsporen en herstellen

Verwijderde of toegevoegde bouwkundige elementen
Soms zijn in kelders oorspronkelijke onderdelen van de constructie verwijderd, zoals een binnentrap of een binnenmuur. Zowel door het verwijderen als door het ondeskundig aanhelen daarna, kan de constructie plaatselijk verzwakt zijn of kan de werking van krachten in de gehele kelderconstructie zijn veranderd. Als dit het geval is, dan moeten compenserende maatregelen worden genomen om de oorspronkelijke balans in de constructie te herstellen.



Een walmuur wordt hersteld door middel van de 'buispaalmethode' (foto: Gemeente Utrecht)

Er kan ook schade ontstaan door het toevoegen van bouwkundige elementen. Vooral later aangebrachte muren binnen de kelder veranderen de verdeling van krachten die op de constructie inwerken. Zo kunnen belastingen van bovenaf, bijvoorbeeld verkeer, leiden tot scheuren op plaatsen waar deze normaal niet zouden ontstaan. Ook in deze gevallen moeten de eerdere ingrepen ongedaan worden gemaakt of worden gecompenseerd.

4.3 Op orde houden van erfgoed

Alles vraagt regelmatig onderhoud, zeker een door de eeuwen heen gegroeid en intensief gebruikt havencomplex. Als de oorzaken van achteruitgang zijn bestreden en gebreken zijn hersteld, dan kan dit regelmatige onderhoud goed worden beheerst en doelmatig worden uitgevoerd.

Regulier onderhoud

Allerlei objecten in de openbare ruimte, zoals verhardingen, lantaarnpalen, stalen balustrades, bomen etc. hebben regulier onderhoud nodig. Dit is in het wervengebied hetzelfde als elders in de stad. Hetzelfde geldt voor de private panden en kelders. Elk bouwwerk moet aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Bijzonder onderhoud

In het wervengebied zijn ook objecten aanwezig die specifiek zijn voor dit gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor het hele afvoersysteem van hemelwater naar de gracht en voor de werf- en kluismuren. Deze bijzondere objecten moeten regelmatig worden gecontroleerd op vaak terugkerende gebreken, gericht op het tijdig uitvoeren van kleine reparaties of reiniging. Zo kunnen waterspuwers die verstopt zijn geraakt zorgen voor een gebrekkige hemelwaterafvoer. Dit leidt tot lekkages. Er is dus regelmatig beheer nodig om de spuwers vrij te maken en te houden. Een ander voorbeeld is inspecties aan kelders en het beheer van wal- en kluismuren om deze constructief goed te houden.

Groot onderhoud

Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt. Hoe beter het groot onderhoud uit het programmaplan wordt uitgevoerd en hoe beter de oorzaken van schades worden beheerst, des te langer zal het duren tot de volgende renovatieronde nodig wordt.

Reguleren van gebruik

Naast onderhoud en inspecties is ook handhaving een vorm van beheer. Zo zal er intensiever worden gehandhaafd tegen te zwaar verkeer, en heeft de gemeente een rol als vergunningverlener voor nutsbedrijven die kabels en leidingen willen leggen. Ook hiervoor is toezicht en handhaving nodig.
In hoofdstuk 5 worden de beheerverantwoordelijkheden uiteengezet.

> **Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt**



Renovatie van de werven aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)



Fotoreportage: Ivar Pel

Een jaar geleden verscheen het rapport Nat Boek. Acht keldereigenaren in de Choorstraat luidden daarin de noodklok over water in de middeleeuwse gewelven onder hun straat. Zij verenigden zich in Woning en Winkel Collectief IN KOOR. Ilonka Cornelisse (nr.8) en Cees Hilberdink (nr.16) voerden het overleg met de gemeente.

Waarom besloten jullie een rapport op te stellen?

Ilonka: “Van de ene op de andere dag stroomde bij ons het water naar binnen. Nog steeds trouwens. Bij regenachtig weer kieper ik elke drie weken vijftig liter in de gracht. Toen bleek dat de buren met dezelfde problemen kampten en overal duidelijk te zien was dat het water vanaf de straat binnendrong, lag het voor de hand om contact op te nemen met de eigenaar van de straat: de gemeente. De vraag was alleen: hoe?”

“Toen bezoeken van gemeentelijke controleurs niets opleverden, besloten wij geen boze brieven naar de burgemeester en wethouders te schrijven, maar de samenwerking te zoeken. Met burgerparticipatie als insteek”, vult Cees aan. “Dat was een onwennig handelingsperspectief voor een lokale overheid, bleek na de mislukking van de eerste fase van het wervenproject. Maar wat niet is, kan komen, dachten wij. Vandaar dat wij Nat Boek afsloten met een uitnodiging aan het gemeentebestuur om gezamenlijk aan de slag te gaan. Wethouder Kees Diepeveen kwam kijken en startte meteen een proefproject.”

Hoe verliep de samenwerking?

Ilonka: “Wij wilden een proces op gang brengen waardoor samen werken, via samenwerking, evolueert tot saamhorigheid.

“Mysterie verdwenen waterspuwers opgelost”

In het begin ging dat eigenlijk best goed. We werkten met een koppel jonge getalenteerde ambtenaren, die merkbaar gedreven waren door de wil ‘ons’ straatkelderproject te laten slagen. We spraken in een speciale werkgroep af om eerst de draagkracht van de gewelven te onderzoeken. Stel je het doemscenario eens voor van een vracht-wagen die van het ene op het andere moment door de straat zakt, de kelder in, en daar een gasleiding verbrijzelt. Dat wil niemand!”



Cees: “Na een jaar en drie onderzoeken was zelfs met het verhelpen van de lekkages nog geen begin gemaakt. Toen wij aandrongen op het nemen van concrete stappen zag het er even naar uit dat de sfeer van welwillendheid, over en weer, dreigde te bezwijken onder het vooruitzicht dat dan ook de veroorzaker van de wateroverlast moest worden aangewezen.”

En toen?

Cees: “De oorzaak van die verkoeling zoeken Ilonka en ik in de omslag van een paternalistische overheid naar egalitair burgeroverleg. Sowieso niet makkelijk. Neem alleen al het verschil in verantwoordelijkheden. In de werkgroep stelden we dat de werkgroep uit twee soorten buren bestond. Horizontale en verticale. De horizontale is de straateigenaar, de verticale de aanwonende. Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten. Dan komt het aan op nabuurschap. En dat is geen maniertje maar een mentaliteit. Ontbreekt het daaraan? Dan verandert goodwill in het tegenovergestelde.”

“Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten.”

Wat bleek de oplossing?

“De samenwerking werd gered door te focussen op waar het ooit om begonnen was: droge kelders en veilige straten. Gesymboliseerd door wat wij Het mysterie van de verdwenen waterspuwers gingen noemen,” vertelt Cees. “In onze percelen zitten namelijk geen waterspuwer. Waar blijft al dat regenwater, was de vraag. Het antwoord kregen we toen de straat werd opgebroken om een paar kelderbogen te inspecteren. Toen werd zichtbaar hoe vroeger het hemelwater werd afgevoerd. In de diepe geul tussen twee bogen werd een hardstenengoot gelegd. Afgedekt met een grindbed, gewikkeld in doek. Het grind diende als zeef terwijl het doek voorkwam dat het grindpakket verzadigd raakte met zand. Via buizen door de kelder werd vervolgens afgewaterd op de gracht; onzichtbaar, onder de waterlijn. Tot ieders verbazing was de goot er nog, maar waren grind en doek verdwenen. Een vluchtig onderzoekje wees uit dat de goot verstopt was. In de loop der tijd zocht het water logischerwijs een eigen weg door de voegen van de keldermoppen. Lekkage! De oplossing ligt voor de hand”, stelt Cees. “Herstel de oorspronkelijke gootfunctie en voer het hemelwater gewoon af op de oude vertrouwde manier.” Ilonka valt hem bij. “Zo hebben we het mysterie van de verdwenen waterspuwers opgelost!”









Vernieuwing van de walmuren aan de Oudegracht bij de Vismarkt (foto: Frank Doves)

5

De aanpak II

Werk met de werf

De complexiteit en samenhang van het middeleeuwse wervengebied vragen om goede samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders en duidelijke onderlinge afspraken over eigendom en beheer. Omdat de afspraken en verwachtingen niet duidelijk zijn, is een commissie van wijzen wervengebied gevraagd hierover te adviseren. De invulling daarvan is nu aan de gemeente, eigenaren en beheerders. De gemeente gaat er alles aan doen om een goede samenwerking mogelijk te maken.



Buurtbewoners eten gebak met werkuitvoerders aan Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

5.1 Een vergeten burenplicht

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Er zijn talloze onderdelen met samenhang die zorgen voor ingewikkelde bouwkundige en deels ook juridische relaties (zie hoofdstuk 3 voor de samenhang tussen de onderdelen). Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en zijn eigendom en verantwoordelijkheden soms onduidelijk.

De afgelopen jaren werd er te weinig gedacht vanuit deze samenhang en daarmee samenwerking, zo bleek ook uit het advies van Antea. Met het plan van aanpak werd het startschot gegeven voor een verbetering. De commissie van wijzen wervengebied is door keldereigenaren en de gemeente gevraagd dit verder uit te werken; in april 2021 presenteerde zij haar advies.

Deze commissie signaleert een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Hierbij springen twee aspecten eruit: het te zware verkeer over de grachten en de afhoudende opstelling van de gemeente bij scheuren en lekkages (zie hoofdstuk 4 voor de aanpak van deze aspecten). De commissie constateert mede hierom een ‘vergeten burenplicht’ van de gemeente.

Beterschap

Dit beeld kwam ook naar voren tijdens gesprekken met werkgroepen met keldereigenaren en de online participatiebijeenkomsten met eigenaren, bewoners en ondernemers in het wervengebied.

Vooropstaat dat de gemeente dit beeld herkent. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Naast deze herkenning belooft de gemeente beterschap. Er zal beter invulling worden gegeven aan de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. Het is voor goede samenwerking cruciaal om een partij te hebben die zich als zodanig richt op het ‘grote geheel’ en zich verantwoordelijk voelt voor het hele gebied.

5.2 Wederzijds belang

Samen verantwoordelijk

Vanwege de onderlinge afhankelijkheid binnen het wervengebied is wederkerigheid zeer belangrijk. Dit betekent dat deelname aan de samenwerking voor de gemeente, maar ook voor (kelder)eigenaren niet vrijblijvend is: we zijn allen afhankelijk van elkaar. Bovendien draagt wederkerigheid bij aan vertrouwen binnen de samenwerking.

Door deze afhankelijkheid is het ook belangrijk dat we begrip hebben voor elkaars positie. De grote opgave van het programma kan simpelweg alleen worden gerealiseerd wanneer we goed samenwerken. Dit betekent ook dat er een besef van gezamenlijke verantwoordelijkheid moet zijn. Deze term werd al door keldereigenaren gebruikt tijdens de participatiebijeenkomsten in aanloop naar dit programmaplan.

Volgens de commissie is er gelukkig een belangrijk gegeven dat houvast biedt. Er is een gezamenlijk belang voor het behoud van erfgoed. Het probleem in het wervengebied was dat de gemeente en eigenaren parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang zagen; een gezamenlijk belang dat er daadwerkelijk is. Want het staat buiten kijf dat iedereen dit eeuwenoude erfgoed wil behouden voor toekomstige generaties.

Jules Kneepkens (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie heeft de gemeente en eigenaren geadviseerd over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvormen bij het herstel, en behoud van het wervengebied. Los van haar conclusies en adviezen, vormde de commissie ook op zichzelf al een start van een hernieuwde samenwerking.

Gemeente en een drietal eigenaren hebben namelijk samen gezorgd voor de selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling.

De conclusies van de commissie moeten leiden tot nieuwe vormen van samenwerking. Een woord waarop die nieuwe samenwerking gegrondvest zal zijn, is ‘vertrouwen’. Dat bereik je door heldere wederzijdse verwachtingen. Door duidelijkheid over eigendom en verantwoordelijkheden. En door samen te doen wat samen moet.

Met het oog op het recente verleden is samenwerken vanuit vertrouwen niet een-twee-drie geregeld. Maar gedeelde doelen, eerdere samenwerkingen zoals in de jaren negentig, en zelfs de middeleeuwse gilden (die samen de wegen onderhielden) laten zien dat het wél kan. En dit biedt perspectief voor de toekomst.

Daan Westerik (tijdens participatiebijeenkomst):
“Ik geloof dat we nu zover zijn, in dit stadium, dat we elkaar nu allemaal als samenwerkingspartners gaan zien.”

5.3 Samenwerkingsarrangement

Goed nabuurschap kan niet zonder een implementatie van waarden zoals openheid, transparantie, wendbaarheid en eigenaarschap. Als er belangentegenstellingen zijn, moeten deze worden overbrugd, en deze waarden kunnen hierbij helpen. Rollen moeten worden ingevuld, verantwoordelijkheden moeten worden genomen, en de gemeente dient haar zorgplicht uit te oefenen. De gemeente stelt een samenwerkingsarrangement voor om invulling te geven aan goed nabuurschap.

In het arrangement is ruimte voor verschillende maatregelen om de samenwerking te verbeteren. In dit plan komen de eerste uitgangspunten aan bod. Belangrijk is dat de keldereigenaren hier een grote rol in hebben. Dit arrangement is dus niet iets van alleen de gemeente; alleen samen kunnen we het arrangement invullen.

Onafhankelijke derde

Eigenaren, gemeente en beheerders moeten eerst bepalen wat concreet wordt verstaan onder nabuurschap. Wat zijn de wederzijdse verwachtingen? Waarover zijn de partijen het eens en hoe worden verschillen overbrugd? Daarom staat het samenwerkingsarrangement onder leiding van een onafhankelijke derde. De regie op dit proces moet niet bij de gemeente liggen, maar juist bij een onafhankelijke derde. Anders is het alsnog de gemeente die aan de touwtjes trekt. Wel stelt de gemeente voor de adviezen van de commissie te betrekken als eerste uitgangspunten in dit arrangement.

De terugkeer van de wervenmeester

Er komt een wervenmeester. Dit is een nieuwe vooruitgeschoven post van de gemeente voor het dagelijks beheer en onderhoud. Bij participatiebijeenkomsten en werkgroepen met keldereigenaren werd de wens hiervoor uitgesproken. Ook de commissie adviseerde een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht.

De wervenmeester is een eerste aanspreekpunt voor alle betrokken partijen, kent het gebied en de mensen die er wonen en werken. En belangrijk: de wervenmeester is een echte ‘doener’ die zaken geregeld krijgt. In deze hoedanigheid kan hij of zij zelf problemen oplossen, maar ook werken als intermediair. Zo’n persoonlijk aanspreekpunt met deskundigheid, bevoegdheden én slagkracht kan problemen effectief oplossen. In het verleden hadden we al eens een wervenmeester en dit beviel goed.

In kader van het samenwerkingsarrangement wordt de precieze invulling van de wervenmeester de komende periode nader uitgewerkt, Deze uitwerking betreft bijvoorbeeld de rol, taken en positionering van de wervenmeester.





Boven: Uitreiking rapport van commissie van wijzen aan Kees Diepeveen en bewoner Peter Hustinx. Onder: eindfeest ter ere van renovatie Kromme Nieuwegracht (foto's: Gemeente Utrecht)



Werkzaamheden aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

Gezamenlijk opdrachtgeverschap kelderherstel
Er komt een stichting waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Dit gebeurt onder toeziend oog van een onafhankelijke voorzitter. Voordat de stichting wordt opgericht, bespreken eigenaren en de gemeente de invulling en uitwerking van deze stichting. De herstelmethode, de kostenverdeling, het opdrachtgeverschap en de financiering van het herstel worden nog ingevuld. Het is belangrijk om in de vormgeving van de stichting het integrale herstel van het wervengebied (beheer en herstel van gevel tot gevel), de democratische legitimiteit en de besluitvorming over de besteding van publieke middelen te betrekken en mee te wegen. De samenhang en de gezamenlijke opgave maakt ook dat de deelname van en samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders noodzakelijk is.

Naast de stichting zal ook het gemeentelijk interventieteam blijven opereren. Dit multidisciplinaire team blijft actief voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.

Marijke van der Wende (tijdens participatiebijeenkomst):
“Volgend jaar wordt de stad 900 jaar en is jarig. Het mooiste cadeau dat we Utrecht kunnen geven is een voldragen plan wat dan ook in uitvoering kan worden genomen.”

Gemma Boormans (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het feit dat ik hier woon vind ik ondergeschikt aan het behoud en de culturele waarde van het gebied. Wij zijn de passanten en rentmeesters van het erfgoed.”

5.4 Eigendomsverhoudingen

De commissie heeft duidelijkheid gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Daarbij heeft ze op hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortkomen.

Drievoudige buren
In het wervengebied is een unieke situatie ontstaan: veel keldereigenaren hebben hier de gemeente als ‘drievoudige buur’, namelijk door de weg als bovenbuur, de kluis- en werfmuur als voorbuur en de fundering als onderbuur. En dan beheert de gemeente ook nog op 32 adressen werfkelders die grenzen aan andere kelders, zodat ze ook een ‘echte buur’ is. Dit betekent, kortom, dat goede samenwerking cruciaal is.

Door de complexiteit van het wervengebied is dit niet gemakkelijk. Van een deel van de kelders is niet bekend wie de eigenaren zijn, en dus niet bekend wie de buren zijn. Soms heeft een eerdere bewoner een muur gemetseld naar een oudere kelder, een oude ingang weggehaald, of een kelder volgestort met zand. De eigenaar is soms door verloop van tijd niet meer te achterhalen.

Eigendomsverhoudingen
De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werf-, straat- en kluiskelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden, ook al ligt de kelder in gemeentegrond. Dit volgt uit de regels over horizontale natrekking uit het Burgerlijk Wetboek. Een watergevel (een muur van een gebouw dat direct aan een water grenst) is eigendom van de eigenaar van dat gebouw.

‘Losse’ kelders (ofwel de wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Wel zal nog worden onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding met het pand wordt verbroken. Dit gebeurt als er bijvoorbeeld een muur gemetseld is tussen een kelder en een pand.

5.5 Beheerverantwoordelijkheden

De gemeente is het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de handhaving van de regels op grond van de Woningwet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (o.a. aslastbeperking en vrachtwagenverbod), de Waterwet (zorgplicht hemelwater en grondwater) en de Verordening kabels en leidingen. Daarnaast is de gemeente de beheerder van het rioleringssysteem. De nutsbedrijven zijn beheerder van de nutsleidingen voor elektriciteit, gas-, waterleidingen, stadsverwarming en telecom. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de waterkwaliteit en het peilbeheer ligt bij waterbeheerder HDSR. Ook is de waterbeheerder verantwoordelijk voor het bepalen van de waterdiepte en het baggeren (relevant voor de fundering van muren en kelders). Tot slot is er de politie, die handhavingstaken heeft. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, wat relevant is voor de dynamische belasting van kelders.

Ook de beheerverantwoordelijkheden zijn complex. Er is veel samenhang tussen de onderdelen en verschillende eigenaren en beheerders (zie hoofdstukken 2 en 3). Wordt er bijvoorbeeld door waterschappen te diep gebaggerd? Dan spoelt het zandpakket onder de funderingen weg. En wordt te zwaar verkeer onvoldoende geweerd? Dan kan dit leiden tot schade aan kelders. De commissie heeft in haar advies een toelichting gegeven op de verschillende beheerverantwoordelijkheden. Duidelijk is dat de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud en herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en bomen.

5.6 Schade en lekkages

Herstel van schade

Het uitganspunt is dat de veroorzaker van schade deze ook vergoedt. In beginsel is elke eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom, en moet deze dus zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Maar er zijn factoren die het ingewikkelder maken en in een andere richting kunnen wijzen.

Uit de onderzoeken naar schadepatronen (zie hoofdstukken 3 en 4) blijkt dat de schade voortkomt uit een combinatie van oorzaken die per kelder sterk kan verschillen. Het kan gaan om autonome schades, schades zonder bekende oorzaak, maar ook om schades die mogelijk veroorzaakt zijn door de gemeente, het hoogheemraadschap, nutsbedrijven of de eigenaar zelf. Voor keldereigenaren is het moeilijk om te bewijzen dat schade aan hun kelders is veroorzaakt door derden.

Een mogelijke oplossing die nader verkend kan worden, is dat een door eigenaren en gemeente aangewezen gezamenlijk aangewezen onafhankelijke deskundige op basis van onderzoek advies geeft over de schade en kostenverdeling. De gemeente is bereid om de kosten van deze onafhankelijke deskundige voor haar rekening te nemen.

Voorkomen van schade

Schade verhelpen is één ding, maar als deze kan worden voorkomen is dat uiteraard beter. Daarom moeten ook hier goede afspraken over worden gemaakt. Het moet duidelijk zijn wat we per schadeoorzaak van partijen mogen verwachten.

Voorkomen lekkages en vochtinwerking

Gemeente en keldereigenaren hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om aantasting van erfgoed door ernstige lekkage te voorkomen. Dit betekent dat de afvoer en waterspuwers goed moeten functioneren en er geen grote kieren zitten tussen de gevel en de kelder, en tussen de werf/kademuur en de kelder. Daarnaast mogen er geen grote scheuren in het gewelf zitten.

Beperken van vochtinwerking voor gebruik kelder

Om werfkelders geschikt te maken voor andere functies oals wonen en bedrijvigheid zijn maatregelen nodig die verder gaan.

Op grond van de Waterwet heeft de gemeente een inspanningsplicht met betrekking tot de inzameling van hemelwater. De gemeente is echter niet verplicht te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt of doordringt in het poreuze gewelf. Daarmee is de kelder niet waterdicht en vochtvrij.





Boven: Een kelder met sporen van lekkages en vochtinwerking
Onder: Herstel van grote scheuren aan de bovenkant van een keldergewelf
(Foto's: gemeente Utrecht)

Waar het behoud van erfgoed bij uitstek een gezamenlijke inspanning zal zijn van de gemeente en eigenaren, ligt dit bij het gebruik wat anders. Kelders waren oorspronkelijk niet bedoeld om in te wonen of werken, maar als doorvoer van goederen. Wil een eigenaar kunnen wonen of werken in zijn kelder? Het geschikt maken van de kelder aan de woon- of bedrijfsfunctie en wettelijke eisen komt voor rekening van de eigenaar, die ook het profijt van het gebruik van de ruimte heeft.

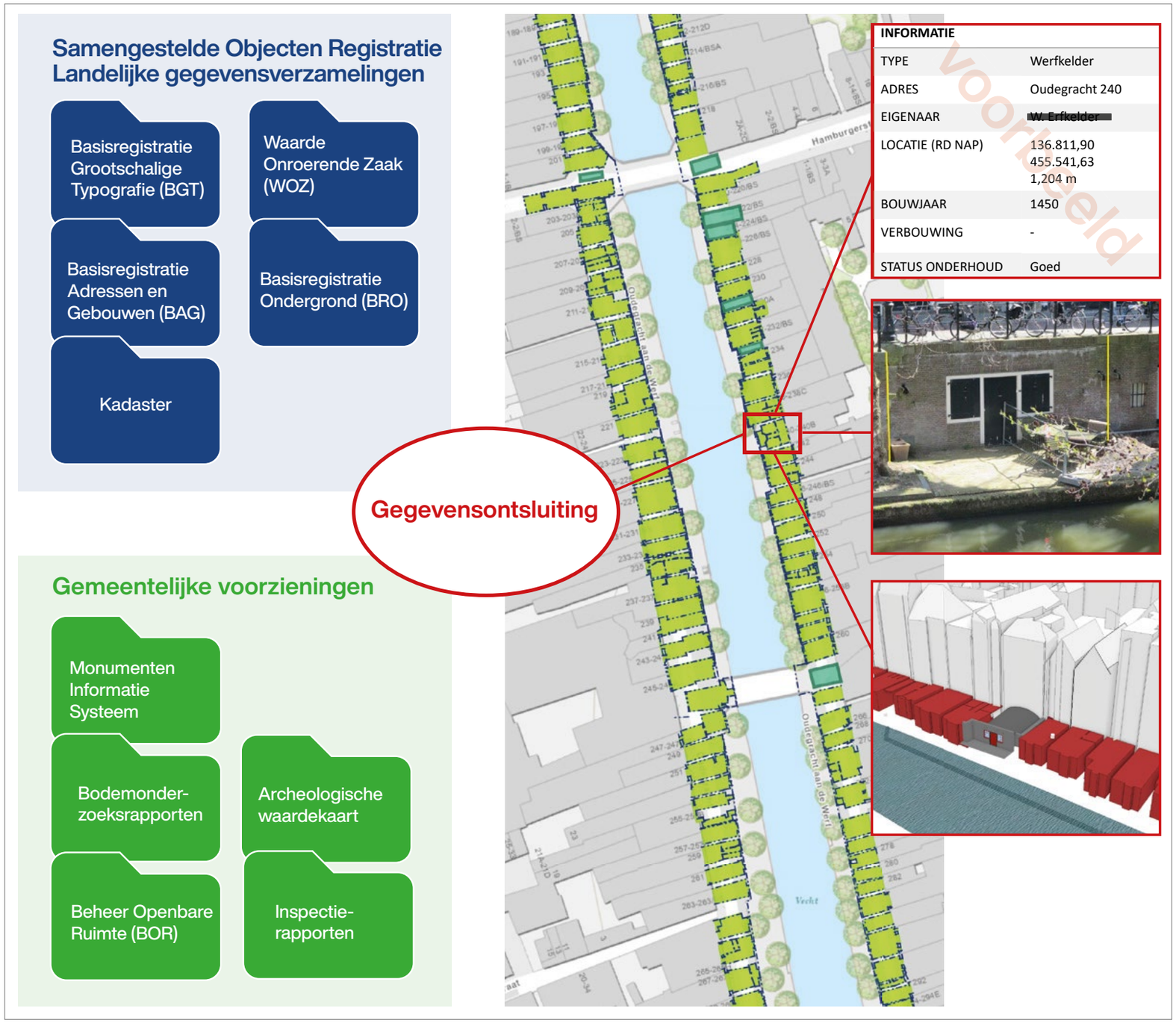
Met het oog op het gebruik van de kelder is het belangrijk dat de basis op orde is. Met goed en regelmatig onderhoud kunnen lekkages en vochtinwerking worden voorkomen.

5.7 Wervenkadaster

In het wervengebied zijn veel onderdelen, zoals kelders, muren, bruggen en waterlopen. Hiervoor zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk. Alleen is de staat en het speelveld niet volledig duidelijk. Er wordt een register gemaakt zodat er een integraal overzicht komt van het wervengebied met informatie over eigendam, locaties, status, etc. Dit is belangrijk uit het oogpunt van inzicht, veiligheid, onderhoud en besluitvorming.

Het project is onderdeel van de visie Digitale stad. Het college heeft de raad voorgesteld om deze visie vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden gerealiseerd.
Er worden Innovatielabs gestart voor het realiseren van doorbraakinnovaties, waarbij niet de techniek maar het oplossen van maatschappelijke problemen centraal staat.

Een van de labs is het programma wervengebied. Bestaande databases, bijvoorbeeld met adressen en eigendom (kadaster) worden aangevuld. De data worden gekoppeld en ontsloten, en beschikbaar gesteld aan eigenaren en beheerders.



Figuur 10: overzicht van gekoppelde data die tot een integraal overzicht leiden van het wervengebied



Fotoreportage: Ivar Pel

“Voor sommige onderzoeken zijn de kelders ideaal”

Misschien heb je er nooit bij stilgestaan, maar Universiteit Utrecht bezit naast veel mooie panden ook veel kluis- en werfkelders in onze stad. Deze zijn te vochtig en te klein om les in te geven, maar ze worden wel op andere manieren gebruikt. Als laboratorium bijvoorbeeld! Jarno Dekker, Assetmanager bij Universiteit Utrecht, vertelt over de verschillende kelders en hun functies.

Hoeveel werfkelders bezit Universiteit Utrecht?

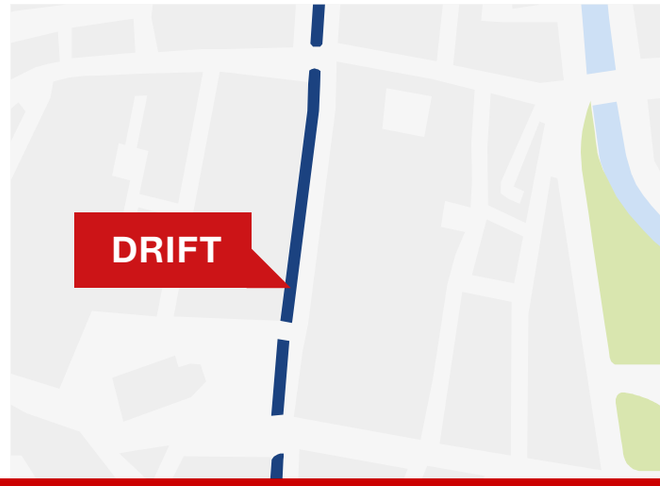
“De universiteit heeft veel soorten kelders: straatkelders, brugkelders, kelders die met hun voeten in het water staan en werfkelders. Kluiskelders hebben we met name bij de Drift. Bijna de hele Drift is namelijk aan weerskanten van de universiteit. Bij de Trans en de Kromme Nieuwegracht hebben we ook nog een aantal werfkelders. Het precieze aantal noemen is lastig, zeker omdat veel van onze panden geschakeld zijn. Bij de Trans zijn er bijvoorbeeld meerdere gebouwen aan elkaar geschakeld met verschillende niveauverschillen. Je loopt daar eigenlijk van het ene gebouw naar het andere gebouw. Een concreet aantal kan ik dus niet noemen, maar het zijn er in elk geval tientallen.”

Sinds wanneer bezitten jullie deze?

“Dat wisselt heel erg: we hebben onze gebouwen door de jaren heen verworven. Die kelders kregen we er dan bij. We huren trouwens ook wat panden. Voor ons gaat het met name om de panden boven de straat, de kelders zijn ondersteunend.”

Waar gebruiken jullie de werfkelders dan voor?

“De kluiskelders zijn relatief vochtig. Het wisselt een beetje per kelder, maar over het algemeen zijn ze niet waterdicht gemaakt. Ze staan niet alleen met hun voeten in het water, maar er komt ook heel veel water van boven. Op het moment dat het gaat regenen, loopt het water door de straat, door het gewelf en dan komt het vervolgens in de kelder terecht. We kunnen de kelders daarom maar voor weinig doelen gebruiken. Omdat er verder ook geen ventilatie of daglicht is, kunnen we ze bijvoorbeeld niet gebruiken voor onderwijs.



Het gebruik van de kelders beperkt zich tot installaties, technische ruimtes en opslag. In de kelders waar we minder vocht hebben, kelders die wat meer onder de gebouwen zitten, kunnen we wat meer doen: onderzoeken bijvoorbeeld. Zo zitten er bij het Janskerkhof laboratoria in de kelders. Die locatie is ideaal voor onderzoek waarbij weinig geluid en prikkels belangrijke voorwaarden zijn. Denk bijvoorbeeld aan onderzoeken naar het reactievermogen van baby's."

"Het meeste onderhoud moeten we van buitenaf uitvoeren. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf."

Hebben jullie veel onderhoud aan de kelders?

"Omdat de kelders beperkt gebruikt worden, is het onderhoud ook beperkt. Het onderhoud heeft een andere interval dan onze gebouwen. Het onderhoud aan de kelders moet van buitenaf uitgevoerd worden. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf. In het ergste geval moet een stuk van het straatwerk open, met alle gevolgen van dien. Dan komt een belangrijke ader van de stad open te liggen."











Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

Uitvoering

6 Programmering en kosten

Er is veel te herstellen en te beheren.
De samenhang en complexiteit in het wervengebied vergen goed vooronderzoek en een uitgebreide voorbereiding van de uitvoering. Dit kost tijd.
De gemeente en stad kunnen immers niet alles tegelijkertijd uitvoeren. Bovendien zal de realisatie ook een grote financiële opgave zijn.

Door de verbredings- en verdiepingsslag van het programma wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa dertig jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Het uitvoeringsprogramma heeft een looptijd van drie jaar. Daarna wordt aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting. E wordt er een vier-jarenplan gemaakt, waarin staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Dit programma wordt jaarlijks aangevuld en geactualiseerd om de looptijd van het programma behapbaar en beheersbaar te maken. Deze werkwijze maakt het programma flexibel genoeg om zich te kunnen aanpassen aan nieuwe inzichten.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het bepalen van de prioritering, de programmering voor de eerste drie jaar, het bijbehorende kostenplaatje en de verwachting voor de komende decennia.

6.1 Wat moet er gebeuren?

De in hoofdstuk 3 besproken scope laat zien hoe breed de programmaopgave is. Er zijn veel onderdelen die in samenhang moeten worden aangepakt. In hoofdstuk 4 is getoond dat de opgave om een omvangrijke aanpak vraagt. Het concrete doel van de opgave is het voorkomen van schade, het herstellen van gebreken en het op orde houden van het wervengebied. In het volgende overzicht staat wat er op dit moment bekend is én wat er moet gebeuren.

6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd?

Het programma gebruikt een afwegingskader om te programmeren. Hiermee wordt er geprogrammeerd op basis van urgentie, samenhang, het voorkomen van aantasting van erfgoed, continuïteit en efficiëntie, én de programmawaarden (veiligheid, erfgoed en gebruik).

Door het karakter van het gebied en een onvoorspelbare toekomst is het onmogelijk om voor 30 jaar te programmeren. Er is een periodieke herwaardering van het afwegingskader nodig om snel in te spelen op mogelijke ontwikkelingen. Zodoende gaat het programma uit van een cyclische aanpak om stap voor stap te kijken waar het programma staat, en wordt er op basis van eventuele nieuwe inzichten de volgende stap vormgegeven.

Dankzij onderzoek weten we veel, maar niet alles. Daardoor blijft onderzoek in algemene zin naast de werkzaamheden een belangrijk onderdeel van het programma. In de voorbereiding van een rak worden vervolgens nog rak-specifieke en meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd. Daarbij is de toekomst moeilijk te voorspellen. Denk aan mogelijke ontwikkelingen in de functie en het gebruik van de het gebied.

Criteria

De programmering voor de komende drie jaar komt tot stand door de mix van de criteria. Er moet hierbij ook gekeken worden naar wat de stad en de organisatie aankunnen.

Urgentie

De urgentie ten aanzien van de muren is bepaald met een beoordelingswijze van het CROW voor binnenstedelijke kademuren en een daarop gebaseerde methodiek; de Risicogestuurde Prioritering. Deze is in Amsterdam ontwikkeld. Bij de methodiek scoren objecten op hun technische staat, functie en leeftijd/ constructietype. De objecten krijgen kleurcodes toebedeeld op basis van urgentie. ‘Rode’ onderdelen hebben een hoge urgentie (iets dat nu moet worden aangepakt), ‘groene’ de minste. Deze methodiek is én wordt nog aangepast, zodat deze ook goed gebruikt kan worden t.a.v. kelders en andere objecten.

Om de urgentie ten aanzien van de kelders te bepalen, is er onderzoek gedaan naar 200 kelders met een verhoogd risico. Bij kelders op het Hoogt en in de Haverstraat is uit voorzorg voor de veiligheid de constructie ondersteund met stempels. Op de Zadelstraat, Twijnstraat en Haverstraat zijn afspraken gemaakt over monitoring. Bij de overige kelders lijkt het er vooralsnog op dat er geen acute zorgen zijn voor een veiligheidssituatie.

Wat weten we?*

Muren, kelders en bruggen:

- nog **0,9 km van de 4 km** aan walmuren te doen
- nog **1,1 km van de 1,3 km** aan kluismuren te doen
- tot nu toe **923 kelders** bekend
- er zijn **25 toegangsbruggen**

Maatregelen zwaar verkeer:

- **24x ANPR camera’s**
- **18x breedtebeperkingen**

Continu:

- **Onderzoek**
- **Onderhoud en beheer**
- **Handhaving**

** Gegevens zoals bekend in april 2021*

Figuur 11: Overzicht van constateringen en maatregelen binnen de uitvoering

Om de staat van de overige kelders in beeld te krijgen zal er vervolgonderzoek plaatsvinden (met keldereigenaren). Wel is er op sommige plekken ernstige lekkage geconstateerd (bijvoorbeeld in de Choorstraat).

Samenhang

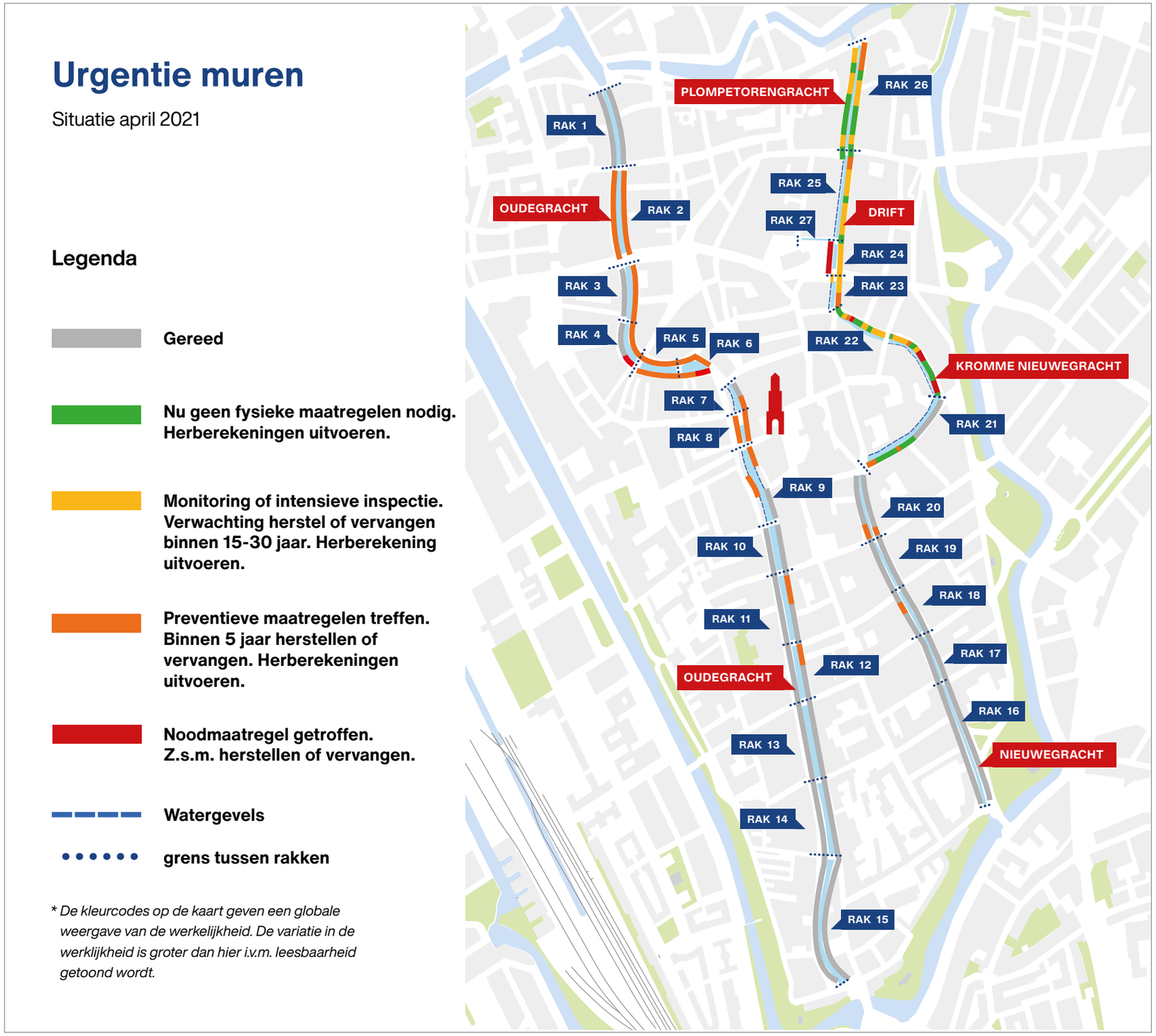
Vanwege de samenhang tussen onderdelen is goed bekeken wat samen kan worden aangepakt. Dit biedt bovendien voordelen qua efficiëntie. Sommige onderdelen kunnen eventueel afzonderlijk worden aangepakt (zoals sommige walmuren, kelders, werven, inclusief bomen en riolering), maar alleen als deze aangrenzende constructies niet te dicht naderen. Én als daarbij voor en tijdens de uitvoering voor voldoende risicobeheersing en afstemming met de omgeving is gezorgd. Andere onderdelen vragen altijd om een integrale aanpak (zoals wegen, werf- en straatkelders, werf- en kluismuren) en vragen meer voorbereiding, afstemming en samenwerking.

Aantasting erfgoed

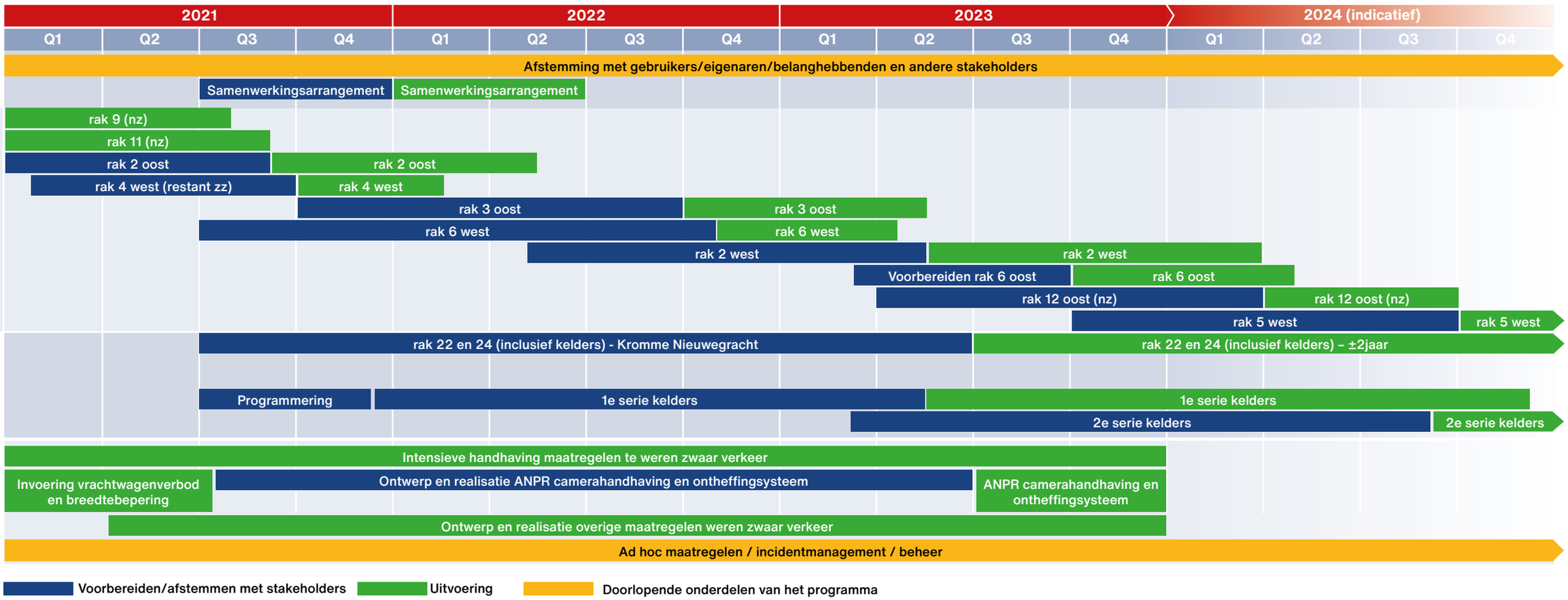
Daarnaast wordt in de prioritering en programmering gekeken naar de maatregelen die nodig zijn om aantasting van erfgoed te voorkomen, zoals in hoofdstuk 4 is opgenomen. De mate waarin deze afspraken de aantasting van het erfgoed kunnen voorkomen, worden als criterium meegenomen in het afwegingskader.

Continuïteit en efficiëntie

Het meest efficiënt is om het werk te organiseren en te plannen in een overlappende aanpak. Hierbij zijn telkens onderdelen in uitvoering en worden gelijktijdig nieuwe onderdelen voorbereid die na afloop van het ene deelproject weer uitgevoerd kunnen worden. Uiteraard vragen onvoorziene omstandigheden ook om flexibiliteit in de planning.



Figuur 12: kaart met kleurcodes die de urgentie van maatregelen aangeven met betrekking tot de muren in het wervengebied



Figuur 13: de planning zoals vastgesteld voor de komende drie jaar

Voor ieder rak wordt een vaste volgorde gehanteerd: voorbereiding → uitvoering → overdracht. In de voorbereiding kunnen ook maatregelen uitgevoerd worden die nodig zijn om voldoende tijd vrij te maken voor een gedegen voorbereiding. Denk aan bouwkundig onderzoek, het extra stabiliseren van de omgeving of het treffen van andere veiligheidsmaatregelen en samenwerkingsafspraken maken met eigenaren. De uitvoering behelst de werkzaamheden aan het rak zelf. De overdracht vindt daarna plaats tussen het programma en de beheerder van de openbare ruimte en/of de eigenaar.



Foto: Frank Doves

6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023

Voor de komende drie jaar is er een uitvoeringsprogramma gemaakt. Dit is gedaan op basis van de onderzoeken, inspecties, en het verbeterde afwegingskader ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode.

Herstel van walmuren, kluismuren en kluiskelders
De komende drie jaar ligt het accent op de urgente rakken op de Oudegracht en Kromme Nieuwegracht. Dit is bepaald met de werkwijze van risicogestuurde prioritering (zie 6.2). In 2021 is het programma op de Oudegracht gestart met het herstel van de walmuren op de rakken 9 oost en 11 oost. Deze zijn gevolgd door de voorbereiding van een praktijkproef op rak 4 west zuid (walmuur dicht bij een kelder) en de voorbereiding van rak 2 oost. Op het “rode” rak 6 west is een extra maatregel getroffen om te voorkomen dat de situatie hier verder verslechtert. De voorbereiding van het herstel wordt hier gestart.

In de planning voor het resterende herstel van de walmuren aan de Oudegracht kan, dankzij de ervaringen van de afgelopen tijd en het lopende contract met de aannemer, snel en effectief worden gewerkt aan het verdere herstel. Hoewel urgente delen naar voren zijn gehaald in de planning, is een dergelijke voortvarende aanpak van het herstel van de overige walmuren aan de Oudegracht nodig. Hiermee kan worden voorkomen dat er door verdere achteruitgang veiligheidsissues ontstaan en dat er onnodig kosten gemaakt worden als gevolg van stagnatie. Om deze reden zijn in de periode tot en met 2023 de volgende rakken geprogrammeerd: 3 oost, 6 west, 2 west, 6 oost, en 12 oost.

Ook de kluismuren zijn onderdeel van de projectscope. Op de Kromme Nieuwegracht verkeren enkele delen van wal- en kluismuren in zeer slechte staat (“rood”). Medio 2021 wordt daarom gestart met de voorbereiding van het herstel van deze delen (van de rakken 22 en 24).

In de planning voor het herstel van kluismuren en bijbehorende kluiskelders is rekening gehouden met de complexiteit van de benodigde aanpak. Dit betekent een langere doorlooptijd in de voorbereiding (opzetten samenwerking, onderzoeken, contractvorm), maar ook in de uitvoering. Afhankelijk van de complexiteit (en de daarbij behorende risico’s en uitvoeringsmethode) duurt de voorbereiding anderhalf tot twee jaar en de uitvoering een tot twee jaar. Onder voorbehoud van de uitkomsten van het vooronderzoek wordt in 2023 gestart met de uitvoering van rak 22 en 24.

Herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages
In het uitvoeringsprogramma wordt rekening gehouden met het herstel van meerdere losse kelders die niet kunnen wachten vanwege veiligheid, erfgoed en/of gebruik (urgentie). Bijvoorbeeld om schade door ernstige lekkage te voorkomen of te herstellen, of kelders die onvoldoende stabiel zijn. Welke dat zijn, moet nog worden bepaald aan de hand van inspectie en prioritering.

Maatregelen om te zwaar verkeer te weren
Er is gestart met de voorbereiding van de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer door slimme handhaving met camera’s. De juridische en technische voorbereiding zal circa twee jaar duren. Op korte termijn zal de handhaving door toezichthouders worden geïntensiveerd. Ook wordt een maximale aslast van 2 ton ingevoerd op de Zadelstraat, Haverstraat en ’t Hoogt.

Inzet van het interventieteam
De permanente inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed wordt gecontinueerd.

Intensivering beheer
Naar aanleiding van de onderzoeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed wordt het beheer geïntensiveerd. Bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en voor inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

Noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders
De komende drie jaar vinden er vervolgonderzoeken plaats naar onder meer de fysieke staat van kelders en muren, stabiliteit van kelders, aanwezigheid en eigendom van kelders en de monumentale waarde, oorzaken van lekkage en maatregelen om schade te voorkomen, uitvoeringsmethoden voor herstel kelders en muren. De uitkomsten van deze onderzoeken vormen de basis om in 2022 het uitvoeringsprogramma te actualiseren.

De samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren
Medio 2021 wordt gestart om op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied samen met (kelder) eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. Dit gebeurt onder leiding van een onafhankelijke derde. Er worden afspraken gemaakt over de uitwerking en invulling van de wervenmeester voor het dagelijks beheer, de organisatie van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, de invulling van integraal herstel en behoud, de beheerverantwoordelijkheden en de zorgplicht, en de kostenverdeling voor het herstel van schade en het toekomstig beheer. Deze samenwerkingsafspraken wil de gemeente toepassen bij de uitvoering.

6.4 Kosten en financieringsstrategie

Kosten totale opgave (2021-2050)
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het bedrag is inclusief de inschatting van kosten van circa 250 miljoen euro voor het herstel en waterdicht maken van kelders. In de raming is rekening gehouden met het herstel van alle nog uit te voeren wal- en kluismuren, een inschatting van het aantal te herstellen kelders, een inschatting van het aantal kelders dat alleen waterdicht gemaakt moet worden, de kostenvoor de maatregelen om te zwaar verkeer te weren, de kosten om de samenwerking te verbeteren, intensivering van beheer en toezicht, de overige programmakosten en een risicoreservering. De omvang van de maatregelen en de raming van de kosten is bepaald op basis van huidige ervaringsgegevens.

Het is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (WKM) (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer, onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg bouwkosten, voorbereidings- en begeleidingskosten en een risicoreservering.

Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden. Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar: de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen. Ondanks een goede werkwijze voor programmabeheersing zullen tijdens het herstel nieuwe ontdekkingen worden gedaan. Hoewel deze niet voorzien hadden kunnen worden, kunnen ze verstrekkende gevolgen hebben voor de tijd, kwaliteit en kosten.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning. Deze planning is opgezet op basis van de ervaringen van de reeds uitgevoerde wal- en kluismurenprojecten. Gezien de ouderdom en historische waarde van het wervengebied, en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd. Net als de Dom zijn ook de werven nooit af.

Tabel 1: Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023 (x1000)

Onderdeel van het programma	2021	2022	2023	Totaal
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.500	€ 10.500	€ 15.800	€ 33.800
Weren Zwaar Verkeer	€ 500	€ 900	€ 1.100	€ 2.400
Interventie & Onderzoek	€ 1.500	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.700
Programma kosten	€ 1.300	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.500
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 400	€ 1.200	€ 1.200	€ 2.900
Totaal x 1000	**€ 11.200**	**€ 15.800**	**€ 21.300**	**€ 48.300**

Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023

Het uitvoeringsprogramma 2021-2023 met onder meer maatregelen voor het herstel van muren, kelders, weren van zwaar verkeer en voorkomen van schade aan erfgoed, wordt geraamd op 48 miljoen euro. Hiervan is voor 38 miljoen reeds dekking beschikbaar voor de komende 2,5 jaar.

Kostenverdeling

Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten zijn zeer groot. Tegelijkertijd zijn nergens op de wereld grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Het is uniek erfgoed, maar ook een financiële opgave die de stad en keldereigenaren niet alleen kunnen dragen. Daarom is een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie.

Dekking en subsidie

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 wordt een financiële strategie uitgewerkt. Deze wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022. Onderdeel daarvan is een structurele financiering van de uitvoering van het programma wervengebied. Hierin wordt tevens duidelijk welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied betreft een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer, onderhoud, herstel altijd zal doorgaan.

Het programma brengt in kaart welke subsidiemogelijkheden er voor zowel de gemeente als de eigenaren zijn. Een eerste ‘quick scan’ laat zien dat een mogelijke aanpak is om subsidiemogelijkheden te verkennen per te programmeren rak. Een eerste blik laat verschillende mogelijkheden zien, zoals het Fonds Erfgoedparels (Provincie Utrecht) en de Subsidie woonhuismonumenten (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Er zijn verschillende randvoorwaarden waar een aanvraag aan moet voldoen. Zo dient het te gaan om een rijksmonument en moeten de werkzaamheden technisch noodzakelijk zijn, gericht op sober en doelmatig herstel. De uitwerking hiervan vindt het komend jaar plaats.

Daarnaast is een deel van de kosten voor beheer, onderhoud en herstel voor rekening van (kelder)eigenaren en beheerders. De uitwerking daarvan is onderdeel van het samenwerkingsarrangement, op basis van de adviezen van de commissie.

Vanwege de doorlooptijd van dertig jaar kent deze raming een grote mate van onzekerheid. Daarnaast is een van de grootste risico’s dat de gevolgen van werken in erfgoed bijna niet voorspeld kunnen worden. Achter elke steen kan een verassing vandaan komen.

Naast de investering voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.



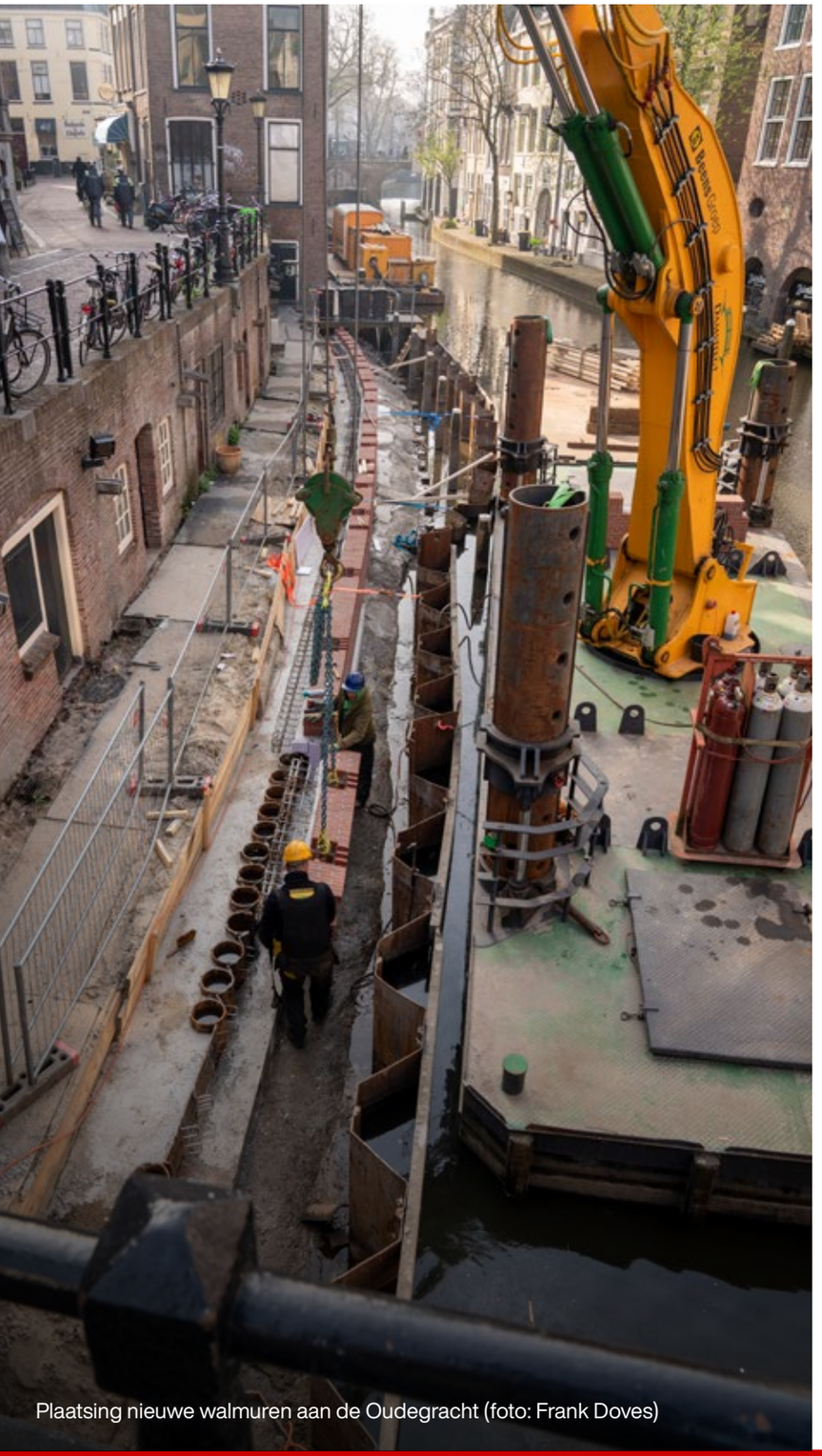
Foto: GU Beeldbank (Juri Hiensch)

7

Sturing

Programma beheersing

Het wervengebied is een complex gebied dat met samenhang moet worden aangepakt. Mede vanwege het eeuwenoude erfgoed zullen hier altijd verrassingen komen die van invloed zijn op het programma. Met goede programmabeheersing en een goede programmaorganisatie die verbinding legt tussen gemeente, eigenaren en beheerders, wordt controle verkregen waar dat kan én gestuurd op processen waar dat niet kan. Daardoor kunnen tijdig keuzes gemaakt worden en staat transparantie voorop.



Plaatsing nieuwe walmuren aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

7.1 Programmabeheersing

Het programma wervengebied heeft een omvangrijke en langjarige opgave in een gebied met veel samenhang. De complexiteit zorgt voor veel uitdagingen bij de werkzaamheden; onvoorziene omstandigheden zoals verborgen gebreken of onverwachte gevolgen tijdens het werk, kunnen de planning, het risicoprofiel en kostenplaatje plotseling veranderen. Ook het vinden van 'nieuwe' kelders en het (moeten) toepassen van nieuwe technische methodes hebben een groot (financieel) gevolg.

Zodoende is het van groot belang dat er een professionele opgezette programmabeheersing is. Beheersing, ofwel in control zijn, is het proces om binnen het programma samen en transparant besluiten te nemen over keuzes (die tijdig worden voorgelegd) die bijdragen aan het halen van de programmadoelen. Om dit mogelijk te maken is het nodig risicogestuurd te werken en te prioriteren, de financiën te bewaken, de scope te managen, de planning op orde te hebben, en een organisatie op te zetten die aansluit bij de opgave. Het belangrijkste van in control zijn is daarmee sturen op het proces om zo de complexe werkelijkheid en onverwachte omstandigheden gedurende de komende jaren te kunnen beheersen. Dergelijke integrale programmabeheersing is absoluut noodzakelijk voor het slagen van het programma.

De beheersing wordt vormgegeven met professionele werkmethodes die aansluiten op het programma, en door de inzet van medewerkers die zijn opgeleid in de verschillende onderdelen van beheersing. De inrichting ervan binnen het programma vloeit voort uit aanbevelingen van Antea Group om controle te krijgen door te sturen op scope, planning en budget. Zo wordt er integraal gewerkt en is er ten aanzien van beheersing een team opgezet bestaande uit experts op het gebied van planning, budget, kwaliteit, scope en risico. Enkele belangrijke onderdelen, waaronder risicomanagement en organisatie, worden in dit hoofdstuk uitgelicht.

Uitdagingen en risico's
Een belangrijk onderdeel van programmabeheersing, zeker in het eeuwenoude en daardoor soms onvoorspelbare wervengebied, is risicomanagement. Het is vrijwel zeker dat het wervengebied voor verrassingen zal zorgen, met in het bijzonder onvoorziene omstandigheden tijdens de werkzaamheden.

In het programma wordt risicogestuurd gewerkt. Dit betekent dat teamleden van het programma met elkaar de risico's in beeld brengen en als gevolg daarvan waar nodig werkzaamheden aanpassen. Hoewel niet kan worden voorkomen dat veranderingen optreden, zijn risico's met een professionele programmabeheersing te herkennen, zodat er op tijd naar kan worden gehandeld. Daarnaast zal de organisatie in staat zijn snel en adequaat te reageren als er een risico optreedt.

Zie het kader op pagina 61 voor een aantal bekende risico's in het wervengebied.

7.2 Programmaorganisatie

Een ander belangrijk onderdeel van de programmabeheersing is de programmaorganisatie. Er moet een organisatie staan die de complexe opgave aankan. Een organisatie die in staat is de rol van hoofdstuk 5 in te vullen, samen te werken met de eigenaren en beheerders in het wervengebied, en de benodigde slagkracht, kennis en expertise in huis heeft. Een organisatie die daarbij om kan gaan met de onzekerheden tijdens de uitvoering en risico's zoveel mogelijk beheerst.

De organisatie moet de komende decennia de integraliteit van de aanpak in het wervengebied in- en extern bevorderen, bewaken, en waar nodig uitvoeren. Ze moet in staat zijn om de regie te voeren, vanuit goed naoberschap betrouwbaar samen te werken en goed herstel en beheer te organiseren en uit te (laten) voeren. Van daaruit levert ze een bijdrage aan de samenwerkingsvorm met andere belanghebbenden, welke vorm ook gekozen wordt.

De programmaorganisatie is gegrondvest op enkele waarden. De organisatie:

- Werkt integraal en samenwerkingsgericht;
- Is open, transparant en toegankelijk;
- Neemt eigenaarschap en verantwoordelijkheid;
- Ontwikkelt voortdurend en vormt een kennis- en expertise-centrum om kennis te kunnen delen;
- Kenmerkt zich door slagkracht (in onderzoek, ontwikkeling en uitvoering);
- Reflecteert en leert.

Uitgangspunten van de inrichting

De programmaorganisatie wordt een integrale gemeentelijke opdrachtgeversorganisatie die voor alle belanghebbenden in de stad een betrouwbare partner is voor het behoud van het wervengebied. Deze kan deelprojecten oppakken, realiseren en beheersen. De taken die onder leiding van de programmamanager worden uitgevoerd, zijn als volgt:

- Opdrachtgeverschap voor herstel van wervengebied en coördinatie van beheer
- Opdrachtgeverschap voor de uitvoeringsorganisatie, ofwel de projectteams herstel van muren/kelders en weren te zwaar verkeer, de wervenmeester, en het interventieteam
- Voor verbinding zorgen met eigenaren en beheerders en gebruikers
- Voor verbinding zorgen met een in de toekomst uit te werken vorm van extern en/of gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van de kelders
- Portefeuille- en dienstoverstijgend werken, maar niet losgezongen van de lijnonderdelen
- Motor voor de ontwikkeling van vakgebied overstijgende samenwerking en probleemoplossing
- Verantwoordelijkheid nemen waar het moet, loslaten waar het kan
- Het gebruik van specifieke kennis en expertise (bijvoorbeeld juridisch, bij innovatief aanbesteden, subsidies, administratief, databeheer, procesinrichting)
- Omgevingsmanagement en communicatie
- Afleggen verantwoording aan ambtelijk opdrachtgever, college en de Raad



Foto: Frank Doves

Programmateam en Uitvoeringsorganisatie

Het programmateam wordt in het wervengebied ondersteund door de (programma)uitvoeringsorganisatie. Deze uitvoeringsorganisatie bestaat uit meerdere teams. Zowel de opdrachtgevende organisatie (het programmateam) als de uitvoeringsorganisatie bestaan uit competente medewerkers in een optimale mix tussen in- en externen, die zeker in de komende jaren kunnen ontwikkelen én borgen.

Het programmateam bestaat, naast de programmamanager, uit een team voor omgevingsmanagement en communicatie én een team voor de beheersing en ondersteuning.

Het omgevingsmanagementteam voert professioneel omgevingsmanagement en communicatie uit. Het doel is om begrip, samenwerking en vertrouwen te vergroten tussen keldereigenaren, bewoners, ondernemers, andere professionele stakeholders en de gemeente, en om samen een duurzame relatie aan te gaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een mix van verschillende communicatiemiddelen. Voorbeelden hiervan zijn wijkberichten, de gemeentelijke website en de wervenapp, maar ook persoonlijk contact.

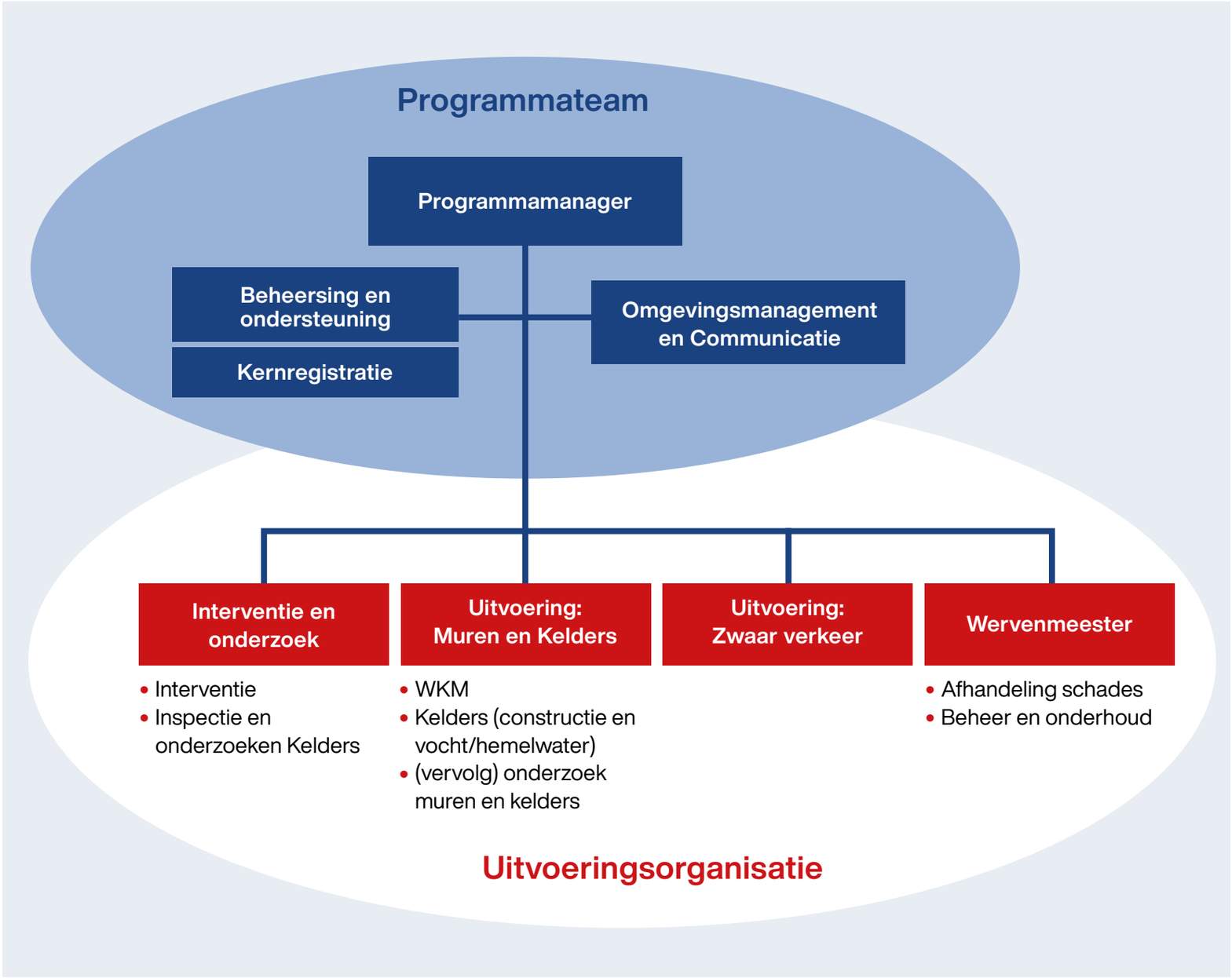
Het team beheersing en ondersteuning voert de taken uit zoals deze in paragraaf 7.1 zijn beschreven. Daarnaast stuurt het team op het halen van de programmadoelen, draagt het zorg voor de programmering, organiseert het waar nodig vervolgonderzoeken, richt het tegenspraak in en zorgt het voor een systeem waarin de belangrijkste data over het wervengebied toegankelijk worden gemaakt (kernregistratie). Het team zorgt dat er gewerkt wordt binnen de scope van het programma en dat er hier transparant over wordt gerapporteerd. Bovendien zorgt het team dat de afspraken die gemaakt worden met externe partijen, zoals nutsbedrijven en het heemraadschap, bijdragen aan het halen van de doelen van het programma. Ook de aansturing (opdrachtgeverschap) van de uitvoeringsteams valt binnen dit team.

In de uitvoeringsorganisatie is er ten eerste een interventieteam voor interventies die acuut noodzakelijk zijn voor de veiligheid en het behoud van erfgoed. Dit team zorgt ook voor het opsporen van 'nieuwe' kelders.

Daarnaast is er de wervenmeester. Deze is verantwoordelijk voor de coördinatie van het dagelijks beheer en onderhoud. De wervenmeester is de spin in het web voor meldingen van lekkage, scheuren, en schade.

De projectteams voor de programmeerbare herstelwerkzaamheden aan muren en kelders zijn ingericht en werken volgens het IPM-model van Rijkswaterstaat (5 rollen: Projectmanagement, Projectbeheersing, Omgevingsmanagement, Technisch management, Contractmanagement) en vastgestelde regels rondom risicomanagement en projectbeheersing. Ook zal dit team een belangrijke rol krijgen in het onderzoeken en oplossen van de vocht- en hemelwaterproblematiek bij kelders.

Tot slot is er het projectteam weren te zwaar verkeer. Dit team overziet de maatregelen om te zwaar verkeer te weren. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom dit onderwerp.



Figuur 14: organogram van de programmaorganisatie

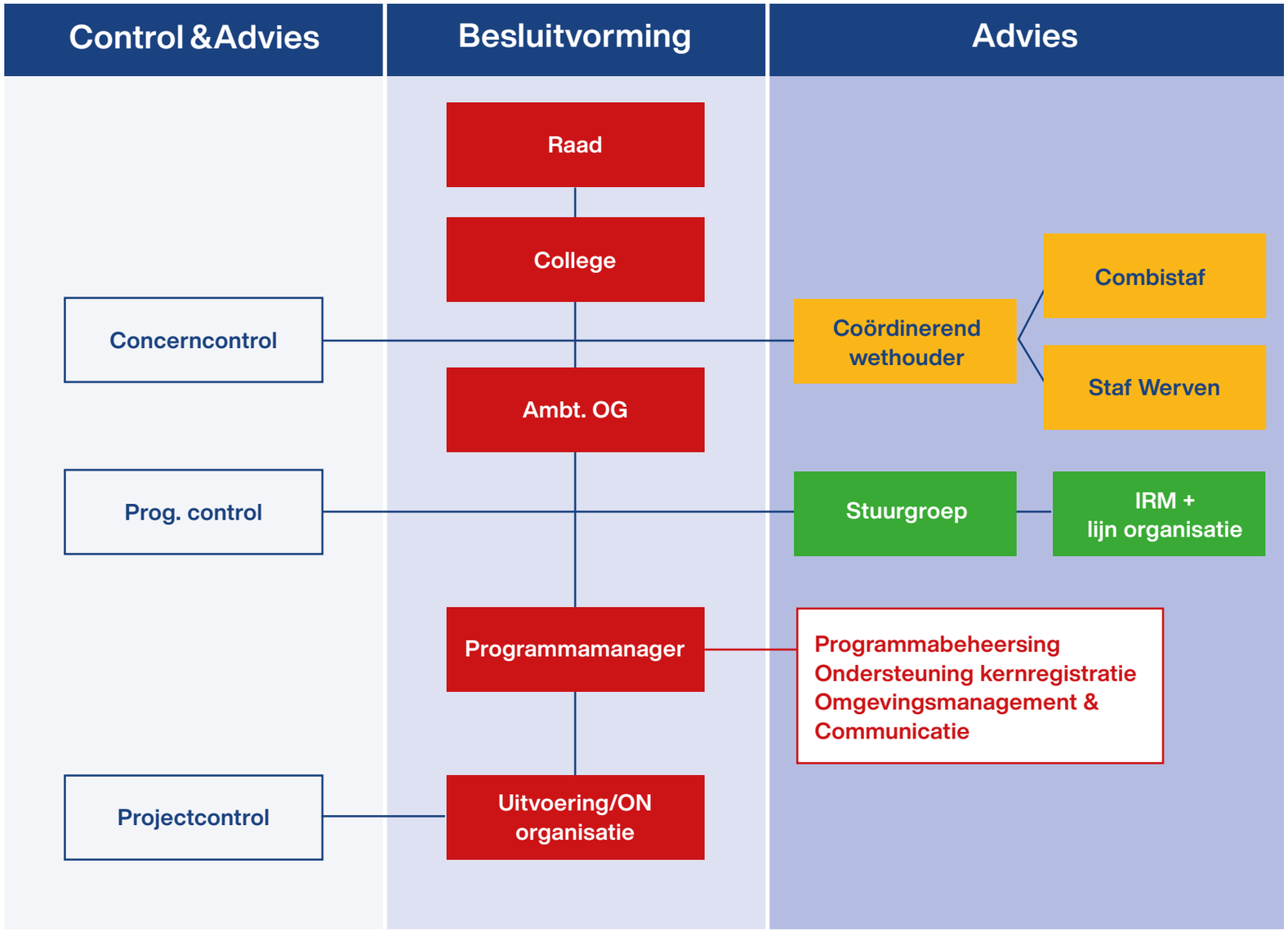
Besturing Programmaorganisatie
Ten aanzien van de besturing van de programmaorganisatie zijn er 3 lijnen (zie afbeelding): de uitvoering en besluitvormingslijn, de (onafhankelijke) controllijn, en de advieslijn.

Uitvoering en besluitvormingslijn
Bestuurlijk opdrachtgeverschap van het programma vindt plaats met een coördinerend wethouder en portefeuille overstijgende afstemming met de andere wethouders. Het ambtelijk opdrachtgeverschap gebeurt op directieniveau met een stuurgroep op directeurenniveau met betrokken diensten en disciplines. De programmaorganisatie zelf heeft een programmamanager. Daaronder valt de uitvoeringsorganisatie.

De programmaorganisatie heeft hiermee slagkracht en mandaat om direct (bijvoorbeeld in geval van een veiligheidssituatie) te handelen en de besluitenlijn te gebruiken voor de escalatie en verantwoording. Het programma zal elk kwartaal een voortgangsrapportage voorleggen aan de stuurgroep en de ambtelijk opdrachtgever. Elk half jaar zal de raad geïnformeerd worden.

Controllijn
De controlfunctie is op drie niveaus belegd: op het niveau van concern, programma en project. De controllers hebben toegang tot alle informatie op alle niveaus en kunnen gevraagd en ongevraagd adviseren, en indien nodig escaleren tot aan het college. De scope van Control omvat de bedrijfsvoering, financiën, juridische zaken, en risico's. Control is volledig onafhankelijk en maakt geen deel uit van de programmaorganisatie. Dat stelt hen in staat onafhankelijk te toetsen en te adviseren.

Advieslijn
Naast het programma zijn er meerdere adviesorganen. Buiten de overleggen waarin de verschillende portefeuillehouders met elkaar afstemmen, is er een stuurgroep die bestaat uit de directeuren van de verschillende ambtelijke diensten. De afstemming met de lijnorganisatie op IRM-niveau bewaakt en zorgt voor een integrale aanpak van het programma. Op uitvoeringsniveau wordt overleg gevoerd en advies verkregen over de realisatie.



Figuur 15: organogram van de besturing van de programmaorganisatie

Samenwerken, leren en groeien
Centraal in het programma staat dat we de opgave samen zullen doen. Ook zullen we de komende jaren nog veel leren. Hierdoor zijn het programma en alle betrokkenen steeds beter in staat om taken, verantwoordelijkheden en wensen op elkaar af te stemmen. De uitvoering en programmering zullen regelmatig worden aangepast op basis van geleerde lessen.

Duur programmaorganisatie
Omdat de organisatie een betrouwbare partner wil zijn, zal deze opereren zolang dit nodig is. Elke programmaorganisatie is tijdelijk, maar sommige onderdelen zullen blijvend zijn. Voorbeelden hiervan zijn de wervenmeester en de ondersteunende slagvaardige organisatie. Dit betekent dat na de realisatie van de programmaopgave verder wordt gewerkt aan het behoud van het erfgoed.

Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren

Naarmate lijnonderdelen onder regie van het programma steeds beter in staat zijn om zelfstandig en integraal samen te werken met de omgeving in het behoud en beheer, zal het minder nodig zijn om een grote programmaorganisatie en uitvoeringsorganisatie te hebben. Toch zal er altijd een vorm van afstemming en regie nodig blijven. Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren. De maatregelen ten aanzien van het weren van te zwaar verkeer zullen na circa drie jaar grotendeels uitgevoerd zijn. De handhavingstaken zouden dan door de reguliere organisatie opgepakt kunnen worden.

7.3 Risicobeheersing

Ten aanzien van de risicobeheersing worden periodiek risico-inventarisaties gehouden. Deze worden gehouden op basis van gesprekken met diverse partijen en zijn gebaseerd op de risicodossiers en geleerde lessen van de uitvoering. Het houden van periodieke risico-inventarisaties is, hoe belangrijk ook, slechts een onderdeel van de risicobeheersing door het programma. De belangrijkste algemene beheersmaatregelen die getroffen zijn worden hieronder toegelicht. Daarna wordt een overzicht gegeven van de nu bekende belangrijkste risico's. Binnen de gemeente valt het programma wervengebied onder 'risicovolle projecten'. In het kader van de regeling Risicovolle Projecten wordt de raad dan ook elke zes maanden geïnformeerd over de stand van zaken met voortgangsrapportages.

Daarnaast is er binnen het programma tegenspraak georganiseerd zodat er extra klankborden zijn. Vanwege het belang van tegenspraak is er al vanaf het begin ingezet op verschillende vormen van tegenspraak, bijvoorbeeld met de commissie van wijzen wervengebied. Tegenspraak zal zich binnen het programma manifesteren als reviews (onafhankelijke toetsingen), het inschakelen van experts uit de markt voor onderzoeken, evaluaties/eindrapportages van de uitgevoerde deelprojecten wal- en kluismuren, en interne audits.

Verder zijn er beheersmaatregelen genomen op het gebied van onderzoek en andere werk- en uitvoeringsmethodes die uitgaan van de samenhang van de onderdelen in het wervengebied. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het in de uitvoering toepassen van het IPM-model (een beproefde vorm van projectmanagement bij Rijkswaterstaat en andere overheden voor complexe projecten). In het programma worden de vijf verschillende rollen die binnen dit integraal projectmanagement model gebruikt worden (projectmanagement, projectbeheersing, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement) door verschillende mensen uitgevoerd, met waar nodig een eigen team van specialisten.

Risico's

Risicomanagement betekent dat er continu gewerkt wordt aan het in beeld brengen en beheersen van risico's. Een risico kan zich echter altijd voordoen. Bovendien kunnen er altijd nieuwe risico's ontdekt worden. De hier benoemde risico's zijn de belangrijkste die middels risicomanagement benoemd zijn (zie 7.1) en hebben een effect op veiligheid, erfgoed en/of gebruik en kunnen spelen tijdens de looptijd van het programma:

- Er zijn onvoorziene zaken bij de werkzaamheden. Achter elke steen kan een verrassing zitten. Het wervengebied is eeuwen oud. Onderzoek waarbij schade aangericht moet worden om 'achter of in' een muur of fundering te kijken, is soms de enige manier om echt te weten wat de staat van de kelder of muur is en wat er gedaan moet worden. Dit is uiteraard geen wenselijke optie voor een programma dat juist gericht is op het beschermen van het erfgoed. Onvoorziene zaken zullen daarom altijd invloed hebben op de planning en kosten. Hiervoor bestaat de beheersmaatregel uit voldoende onderzoek, het in de programmering actief meenemen van geleerde lessen van de uitvoering, en acceptatie dat er zich soms verrassingen voordoen.

- De samenwerking en het draagvlak met stakeholders loopt niet goed. Goede samenwerking is cruciaal maar niet vanzelfsprekend. Bij een gebrek aan draagvlak kan een meningsverschil ontstaan over het beleid, de rolverdeling en de 'beste' oplossing. Ook kan het voorkomen dat eigenaren de gemeente geen toestemming geven voor beheersmaatregelen bij een kelder die in slechte staat verkeert. Het programma zet daarom sterk in op het verbeteren van de samenwerking en het vertrouwen.

- Beschadiging van panden, muren en kelders tijdens het werk. Door werkzaamheden is het mogelijk dat er beschadigingen optreden op of naast de locatie waar gewerkt wordt. Voor aanvang van de uitvoer wordt daarom grondig onderzoek gedaan en worden beheersmaatregelen genomen. Het voorkomen van schade is echter nooit te garanderen. Daarbij kunnen aangrenzende constructies in slechtere staat blijken dan gedacht, waardoor ze extra kwetsbaar zijn.

- Er vindt een calamiteit plaats los van de geprogrammeerde werkzaamheden. Ondanks de inspecties, onderzoeken, programmering en het actief zoeken naar mogelijke knelpunten, is nooit voor de volle 100% uit te sluiten dat alsnog een deel van een kade, kelder, of brug verzakt of zelfs instort.

- Verwachtingen van stakeholders zijn hoger dan de doelstelling die bij het programma hoort. Het programma vraagt bestuurlijk gezien een lange adem (van decennia). Daarnaast verlangen stakeholders antwoorden die nu nog niet gegeven kunnen worden of verlangen zij maatregelen die niet tot de scope van het programma behoren. Als de verwachtingen te hoog zijn in vergelijking met de doelstelling, kan dit zorgen voor een gebrek aan vertrouwen.

- Problemen rondom uitvoering en handhaving weren te zwaar verkeer. Er kan bijvoorbeeld bezwaar worden gemaakt tegen verkeersmaatregelen die in de toekomst worden genomen, zoals extra verboden of een andere route indeling. Voor de camera gestuurde handhaving op basis van een kenteken en met automatische boetes is juiste toestemming en techniek nodig.

Verklarende woordenlijst

Brugkelder Een brugkelder is een boogkelder die evenwijdig loopt aan de gracht, en haaks ligt op een werfkelder. Een brugkelder ligt in het verlengde van een boogbrug en moet dan ook gezien worden als een constructieve eenheid met de boogbrug. Een bijzondere vorm van een brugkelder is een kelder die haaks op de brug staat en een mengvorm is van een brugkelder en een straatkelder. Om dit onderscheid te duiden worden deze pleinkelders genoemd.

Drift Een deel van de Nieuwe Gracht lopende van de Jansdambrug tot aan de Driftbrug.

Gewelf Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overspannen van een ruimte.

HDSR Afkorting voor Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Hemelwater-afvoer De afvoer van het hemelwater (schoon water) is vaak gescheiden van het vuile water.

Kluiskelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.

Kluismuur De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.

Kromme Nieuwegracht Het gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Nieuwegracht tot de Drift.

L-wand Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.

Nieuwegracht Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht (tegenwoordig Nieuwegracht) en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht). De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht.

Oudegracht Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht).

Plompetoren-gracht Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug

Rak Een rak is een het gedeelte van de gracht die wordt begrenst tussen twee openbare bruggen.

Spookkelder Kelder onder de openbare weg die niet toegankelijk is. Er zijn bouwsporen van deze kelder aanwezig, maar het is onduidelijk of de kelder gesloopt is.

Spuwer Een natuurstenen waterafvoer die ervoor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzamelt door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.

Straatkelder Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating (en de gracht). De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar.

Walmuur De keerconstructie (lage kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert en de grond stabiel houdt voor de bomen en fundering van de kerlders. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door metselwerk op betonnenvloer op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt.

Weeskelder Een kelder onder de openbare weg die geen verbinding (meer) heeft met het achterliggende pand. Een weeskelder heeft geen eigen adres en onderzoek naar de eigenaar heeft geen duidelijkheid opgeleverd.

Werf De werf is de openbare ruimte tussen de werfmuur en de overgang van de walmuur en de gracht. Onder een werf wordt de ruimte aangeduid waarop vroeger de havengoederen konden worden op- en overgeslagen.

Werfkelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Utrecht.

Kijk op **Utrecht.nl/werven** voor meer informatie over de aanpak van het Utrechtse wervengebied.

Aan de in dit document vermelde informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Adres
Stadskantoor
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Telefoon
14 030

E-mail
werven@utrecht.nl

Concept en realisatie
Kris Kras Context, Content and Design

April 2021

Bronvermelding rechterpagina
1. Oudegracht ingang Studenten vereniging Biton, datering 1981 (cat.no.118630) ©Utrechts Archief • **2.** Champignon kwekerij in kelder Kromme Nieuwegracht 20, datering ±1913 (SFA022805457) ©National Archief/ Spaarnestad • **3.** Console Sint Quintijn, Nieuwegracht 73 (cat.no. 810149) ©Utrechts Archief • **4.** Console de Roode Hont, Oudegracht 350, datering 1977 (cat.no. 67836) ©Utrechts Archief • **5.** Oudegracht, 1975 (DFEC00156) ©Spaarnestad photo • **6.** Gezicht op de werf en de werfkelder aan de oostzijde Oudegracht nr 294, datering 1947 (cat.no. 28449) ©Utrechts Archief

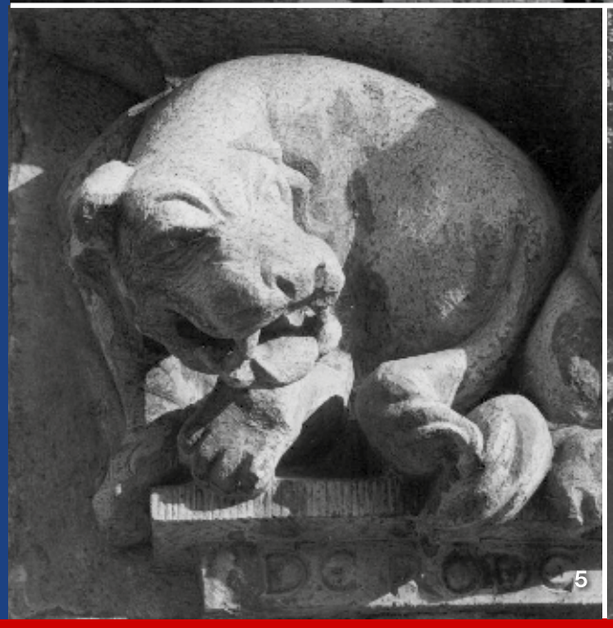


1


2


3


4


5


6

IN UTRECHTS WERVEN

ligt het verleden opgeslagen,
opeengestapeld tot voorbije dagen.

Deze werven hebben het van weemoed
zwaar te verduren, alsof het bovenlangs
rijdend vrachtverkeer de balans van zand
en steen doet schuren.

Al is zo'n snel gevonden metafoor meer
iets dat in een rapportage hoort
waarin het de kades tot kaders maakt,
gestut door een woud aan procedures
los van die gewelfde ruimtes zelf.

Werven klagen niet, zij bogen
op wat er aan goederen naar binnen
werd gesjouwd, de verhalen
waarmee hun bestaan werd volgestouwd
en hoe het hun later is vergaan.

Zie de werven aan het water staan,
zie dat complex van eigendomsverhoudingen,
zie de mensen die de werven nu betreden
zie ze opnieuw verdwijnen in een verleden

dat ook vroeger al werd behouden, met alles
wat er aan de werven werd toevertrouwd.

Ruben van Gogh
Gildemeester Utrechts Stadsdichtersgilde

Foto: GU Beeldbank (Robert Oosterbroek)

DE VERGETEN BURENPLICHT

ADVIES VAN 12 APRIL 2021, UITGEBRACHT AAN DE RAAD EN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE UTRECHT EN DE EIGENAREN

COMMISSIE VAN WIJZEN WERVENGEBIED UTRECHT



A Inhoudsopgave

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen 5

2 De opdracht 13

Inleiding 13

Nadere omgrenzing van de opdracht 14

Opbouw van het advies 15

3 De door ons gevolgde werkwijze 16

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten 19

De voorgeschiedenis 19

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie 21

Staat, status en functie van de werfkelders 23

Enkele andere aspecten 23

5 De resultaten van onze inventarisatie 25

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen 25

Juridische verhoudingen 27

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders 28

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen 33

Algemeen 33

De eigendom van de wegen 33

De eigendom van de werfkelders 35

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen 37

De eigendom van trekankers 37

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren 38

7 Rechten en plichten 39

Algemeen 39

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade 41

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden 47

Voorzorgsmaatregelen 52

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen 54

Gemeenten en samenwerking 54

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen 55

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel) 56

Uitvoering van de opgaven 57

9 Samenwerking in het herstel via een stichting 61

Algemeen 61
De stichtingsvorm 61
Het overlegorgaan 66
Bouw- of herstelbegeleiding 67
Mediation 67
Geschilregeling 67
Samenwerkingsovereenkomsten 68
Financiële aspecten 68

B Lijst van bijlagen

1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen
2 Kaart van het wervengebied
3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving
4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief
5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren
6 Spreiding van de reacties
7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

C Verklarende woordenlijst (met enkele gebruikte afkortingen)

asdruk	het deel van het gewicht van een voertuig dat via de wielen van één as wordt overgebracht op de ondergrond
aslastbeperking	maatregel waarbij de maximaal toegestane *asdruk* van voertuigen wordt beperkt
B&W	het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
BW	Burgerlijk Wetboek
CvWW	Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
huiskelder	de kelder onder het (grachten)pand, veelal verbonden met de *werfkelder*
kademuur	grondkerende constructie tussen de gracht en straat
keldergewelf	gebogen bouwconstructie voor het overspannen van een kelder
kluiskelder	een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst (zonder tussenliggende werf)
kluismuur	muur van een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst
mandeligheid	gemeenschappelijke eigendom van een onroerende zaak die nuttig is voor twee of meer erven
onderloopheidscherm	een aaneengesloten scherm tussen de palen van de fundering, dat ervoor zorgt dat er geen zand of grond tussen de palen door naar het water kan stromen waardoor er geen gaten in de *fundering* vallen
opstalrecht	het recht om in, op of boven de grond van een ander een gebouw of werk (bijvoorbeeld een kelder) in eigendom te hebben
raad	de gemeenteraad van Utrecht
rak	deel van een gracht tussen twee bruggen (er zijn 26 rakken)

RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (vroeger: Rijksdienst voor de Monumentenzorg)
spookkelder	los gelegen kelder onder de openbare weg waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed
straatkelder	*werfkelder* onder de straat zonder naastgelegen water
spuwer	natuurstenen waterafvoer (van de straat door de muur naar de gracht of de *werf*)
trekanker	een anker aan de buitenzijde van de werfmuur die de werfmuur vastmaakt aan de werfkelder door een verbinding met de keldermuur
VvE	vereniging van eigenaren (van een in appartementsrechten gesplitst gebouw)
walmuur	kademuur die grenst aan de gracht en de *werf*
watergevel	direct aan de gracht grenzende achtergevel van een grachtenpand
weeskelder	los gelegen kelder zonder (bekende) eigenaar
werf	openbare ruimte tussen *werfmuur* en de overgang van *walmuur* naar gracht
werfkelder	kelder meestal haaks op de gracht, met een toegang op de werf en vaak ook een verbinding met een *huiskelder* (NB: in dit advies wordt het begrip “werfkelder” ook wel gebruikt als overkoepelend begrip voor alle soorten kelders onder een weg, zoals een *werfkelder* in de hier beschreven betekenis, een *kluiskelder* en een *straatkelder*)
werfmuur	muur die de *werfkelder* afsluit aan de werfzijde
WKM	project herstel wal- en kluismuren (vanaf 2008)

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen

Vooraf: van conceptadvies naar eindadvies

Op 30 oktober 2020 hebben B&W van de gemeente Utrecht, samen met eigenaren van werfkelders en in opdracht van de raad van de gemeente, de Commissie van Wijzen voor het wervengebied Utrecht ("CvWW") ingesteld. De CvWW bestond uit drie leden: de heren mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis (voorzitter), prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots en drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, en is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit als secretaris. De CvWW heeft op 1 maart 2021 een conceptadvies uitgebracht aan de raad en B&W van de gemeente Utrecht en de eigenaren van werfkelders. In een periode van ruim drie weken daarna heeft een ieder kunnen reageren op het concept. Voor u ligt nu het eindadvies, waarin rekening is gehouden met de ingekomen reacties, waaronder een uitgebreid commentaar van 24 maart 2021 van B&W. Al deze reacties hebben de CvWW reden gegeven tot nader grondig beraad over haar bevindingen en aanbevelingen. Dit heeft geleid tot enkele wijzigingen, die in het advies worden besproken en toegelicht, en tot een ruim aantal verduidelijkingen. De CvWW handhaaft de kern van haar oordeel en advies, die zijn gebaseerd op de waarneming dat in de loop van de jaren een ernstig gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente is ontstaan. B&W hebben geschreven dat zij dit beeld herkennen en dat zij het als hun maatschappelijke verantwoordelijkheid zien om het vertrouwen van hun "buren" te herstellen. De CvWW ziet in de reactie van B&W nog voorzichtigheid in het omarmen van de gedachte aan een ruimere invulling van zorgplichten en het nemen van ruimhartige verantwoordelijkheid voor schade aan de werfkelders. Deze voorzichtigheid is te begrijpen; de CvWW ziet de scherpe en deels kritische vragen van B&W als een uiting van het standpunt dat overtuigende antwoorden op deze vragen nodig zijn om deze ruimere verantwoordelijkheden te kunnen nemen. Het gaat immers om de besteding van publieke middelen en de democratische verantwoording daarover. Daarmee biedt deze eerste reactie hoop op een betere invulling van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht van de gemeente, en daarmee op het noodzakelijke herstel van vertrouwen. De CvWW wenst de raad, B&W en de eigenaren wijsheid en succes in het toekomstige herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied, waaronder de werfkelders.

Algemene inleiding, aard van deze samenvatting

De CvWW is onafhankelijk en heeft een dubbele opdracht: zij moet adviseren over (1) de rechten en plichten van eigenaren en gemeente en de eigendomsverhoudingen, en (2) de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente bij het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Het wervengebied is uniek in de wereld, heeft nationale betekenis als erfgoed en is een van de iconen van de binnenstad van Utrecht.

Met dit eindadvies geeft de CvWW uitvoering aan haar opdracht.

Deze samenvatting, met conclusies en aanbevelingen, is zelfstandig leesbaar en geeft een beknopt maar volledig beeld van onze bevindingen. De CvWW heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken *stakeholders* en verschillende gemeentelijke afdelingen. Daarnaast heeft de CvWW vele gesprekken met eigenaren gevoerd. Ook heeft zij kennisgenomen van tientallen documenten: ambtelijke stukken uit het verleden en het heden, technische rapporten, juridische studies en boeken over het wervengebied. Niet alles wat dit onderzoek heeft opgeleverd laat zich eenvoudig in de mal van eigendomsverhoudingen, rechten en plichten en samenwerkingsvormen gieten. Want onder deze meer formele vraagstukken speelt zich

de echte werkelijkheid af. Daarom ligt in deze samenvatting het accent op bevindingen die onder de oppervlakte – zeg maar door de keldergewelven – van dit rapport lopen. In de conclusies vat de CvWW haar oordeel over de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten samen. De aanbevelingen bevatten het advies over samenwerkingsvormen en suggesties voor een daarbij passende juridische structuur.

Gebrek aan vertrouwen
Een eerste bevinding die in het overgrote deel van de gesprekken met eigenaren van werfkelders naar voren kwam, is een gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Dit speelt in veel opzichten, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders vormen hierbij de boventoon. De vraag is vervolgens: hoe heeft deze situatie kunnen groeien? Om tot een antwoord te komen heeft de CvWW eerst de belangen, de onderlinge verhoudingen en vroegere onderzoeksresultaten geïnventariseerd.

De belangen in het wervengebied lopen parallel.
De opdracht geeft de CvWW mee om "niet uit te gaan van belangentegenstellingen". Opmerkelijk is dat inhoudelijke belangentegenstellingen nauwelijks aan de orde zijn, in ieder geval niet tussen gemeente en eigenaren. Beide hebben het belang van het erfgoed hoog in het vaandel staan: de gesprekken met eigenaren wezen vooral op veel liefde voor het erfgoed en de gemeente wilde tot een aantal jaren geleden het wervengebied zelfs op de UNESCO-werelderfgoedlijst krijgen. En zowel eigenaren als gemeente vinden constructieve veiligheid een eerste vereiste. Voor veel eigenaren is dat reden om scherp en kritisch te blijven ten opzichte van handhaving van de aslastbeperking in het gebied. Blijft over de functionaliteit. Ook daar lopen de belangen niet ver uiteen. De gemeente heeft het functionele belang van bereikbaarheid al decennia geleden verbonden met de belangen van erfgoed en veiligheid door de introductie van een aslastbeperking van twee ton langs de grachten in het wervengebied. Het is immers bekend dat een te hoge aslast risico's geeft voor de stabiliteit van de werfkelders en kans op schade geeft. Een andere functionaliteit – of beter: voorwaarde voor functionaliteit – is de waterdichtheid van de werfkelders. Ook dat is niet een belang dat alleen door eigenaren wordt gehuldigd; de gemeente heeft zelf in het begin van de jaren '90 van de vorige eeuw in goed overleg met de eigenaren een actie tot gezamenlijk herstel opgezet. Waterdichte werfkelders zouden immers andere functies in de werfkelders mogelijk maken, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. Dat zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen. Dit doel is ook bereikt. Kortom: de belangen die in onze opdracht centraal staan, lopen tussen gemeente en eigenaren feitelijk al parallel. Natuurlijk zijn er *stakeholders* met andere belangen. Daarbij gaat het vooral over de aslastbeperking. Voor de bevoorrading van de binnenstad en voor grotere bouwprojecten zou het behulpzaam zijn als de aslast in ieder geval op strategische plekken of routes hoger zou kunnen zijn.

Een vergeten burenplicht
Het echte probleem zit hierin dat de parallel lopende belangen niet als een gezamenlijk belang worden gezien. In ieder geval niet door de gemeente. Even is dat wel zo geweest, namelijk in de periode 1993-2002, toen het gezamenlijke herstelproject van de werfkelders is uitgevoerd. Daarbij zijn, zoals gezegd, veel kelders ook waterdicht gemaakt. Ook toen ging er een fase van aandacht voor de juridische verhoudingen met vragen over rechten en plichten aan vooraf, en die heeft uiteindelijk tot een gezamenlijke aanpak en actie geleid. Deze gezamenlijkheid is na afloop van dat project echter uit het zicht verdwenen.

De opvatting van de gemeente dat de gezamenlijke belangen scherp te scheiden zijn in een publiek belang, dat zij vertegenwoordigt, en een privaat belang dat van de eigenaren is, lijkt in eerste aanleg

logisch. Normaal gesproken kunnen eigenaren van een gewoon woonhuis ook niet bij de gemeente aankloppen bij scheurvorming of lekkage, hoewel het ook een gemeentelijk belang is dat huizen veilig zijn en gezond om in te wonen. Maar in het wervengebied wringt deze opvatting. Hier is vanuit de historie immers de situatie gegroeid dat eigenaren van werfkelders de gemeente in veel gevallen aan drie zijden als zeer directe “buur” hebben: door de weg als bovenbuur, de werfmuur als voorbuur en de fundering of ondergrond als onderbuur. Ook al betekent dit niet dat de gemeente hiermee een buur in de gebruikelijke zin is, het leidt er wel toe dat de gemeente hier in de uitoefening van haar publieke taak een “burenplicht” heeft. Een gebrekkige handhaving van de aslastbeperking heeft langs de grachten de consequentie dat er scheuren in de dragende delen van de werfkelders komen, met schade en veiligheidsrisico’s: gebrekkige hemelwaterafvoer leidt tot lekkage, uitspoeling van zand door een onvolkomen oeverbeveiliging leidt tot aantasting van de fundering, en onvoldoende aansluiting van werfmuren op de werfkelders leidt ook tot lekkages. Je zal maar een buur hebben die bij gevolgen als deze niet altijd thuis geeft, in algemene zin afhoudend is en dan laat weten dat lekkages je eigen probleem zijn en dat je maar moet aantonen dat de scheuren een gevolg zijn van overtredingen van de aslast. Ondanks de vele acties die de gemeente wel heeft ondernomen is dit het overheersende beeld van de gemeentelijke werkwijze dat uit het onderzoek van de CvWW naar boven komt.

Hier komt bij dat alle optredende schade ook het unieke erfgoed aantast, zij het vaak op plekken die voor het algemene publiek minder zichtbaar zijn. Alles bijeen vraagt het van de gemeente dat zij aan haar zorgplicht voor het beheer en onderhoud in het wervengebied een veel nauwkeuriger invulling geeft, zowel vanuit het belang van het erfgoed zelf maar vooral ook vanuit een burenplicht die in vergetelheid is geraakt. Zorgplicht en burenplicht, ook wel *noaberschap*, zijn in het unieke wervengebied dure plichten, waarbij het woord “duur” een morele betekenis heeft.

Van onderzoek naar onderzoek

Een andere invulling van de gemeentelijke zorgplicht kan ook aanzienlijke financiële consequenties hebben. Mogelijk ligt hierin ook een van de redenen waarom in het afgelopen decennium verschillende onderzoeken hebben plaatsgevonden, vooral technische onderzoeken, maar ook nogal eens juridische onderzoeken. Aan de aanbevelingen uit dergelijke onderzoeken, die zich vooral richtten op het achterhalen van oorzaken van schade, de schade zelf en de juridische rechten en plichten, is niet of onvoldoende zichtbaar uitvoering gegeven. Er zijn verkeersmaatregelen getroffen of geïntensiveerd, maar de handhaving liet te wensen over. Het vraagstuk van de gezamenlijke belangen van eigenaren en gemeente werd ook pas urgent toen het project voor het herstel van de wal- en kluismuren aanbelandde bij de eerste kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht. Daar bleek onmiskenbaar dat kluismuur en werfkelders één geheel vormen, dat uitgespoeld zand van de fundering ook de werfkelder en soms zelfs het achtergelegen pand beschadigt en dat dagelijkse vrachtwagens over de gracht niet ten goede komen aan de kwaliteit van het gezamenlijke erfgoed. Wat op dat momentum volgde was deels voorspelbaar: een grote behoefte aan meer onderzoek, onder meer op technisch en juridisch vlak. Met als wezenlijke verandering dat het onderzoek fundamenteler van aard lijkt; het is gericht op het bepalen van de uiterste belastbaarheid van de werfkelders en het diagnosticeren van schade en er is meer nadruk komen te liggen op samenwerking tussen gemeente en eigenaren. Het streven om het nu goed te doen wordt tegelijk belast door het gebrek aan vertrouwen dat de afgelopen jaren bij eigenaren is ontstaan, en bij meerdere eigenaren is omgeslagen naar wantrouwen.

Naar de conclusies en aanbevelingen

De CvWW hoopt met dit advies bij te dragen aan herstel van het vertrouwen. Dit begint met een goed beeld van de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten van gemeente en eigenaren. Duidelijkheid daarover is een eerste basis voor samenwerking. Wie is waarop aan te spreken in het

wervengebied? Rechtsregels moeten in dit verband duidelijkheid en houvast bieden, en geen bron zijn voor haarkloverij of eindeloze geschillen. De CvWW adviseert tot een zo eenvoudig mogelijke structuur, ook voor hier en daar ingewikkelde juridische kwesties. Daarbij formuleert zij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Dit laatste is nodig omdat zij geen bindende en algemeen geldende uitspraken kan doen over de eigendomsverhoudingen en de daarmee verbonden rechten en plichten. Zij heeft immers niet “pand voor pand” onderzoek gedaan naar oude akten, kadastrale registraties enzovoort. Het is echter wel mogelijk om algemene vuistregels te formuleren.

Na deze conclusies volgen aanbevelingen over de samenwerking. Hierbij maakt de CvWW onderscheid tussen de uitvoering van het beheer en onderhoud, gezamenlijke planvorming en samenwerking in het herstel van de werfkelders. Voor de samenwerking in dit herstel beveelt de CvWW ook een bepaalde juridische structuur aan.

Conclusies over eigendomsverhoudingen en rechten en plichten

De eigendomsverhoudingen
De eigendomsverhoudingen zijn in algemene zin duidelijk. De gemeente is de eigenaar en de beheerder van de wegen. Zij is ook de eigenaar van de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. En zij is verlener van zogenoemde opbreekvergunningen voor de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen, inclusief de handhaving daarvan.

De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de met de kelders verbonden grachtenpanden. Hier geldt de juridische leer van de “horizontale natrekking”: ook al ligt de werfkelder in gemeentegrond, de horizontale verbinding met het achterliggende grachtenpand is bepalend voor de eigendom. “Losse” kelders zonder bekende eigenaar, de zogeheten wees- en spookkelders, behoren in het algemeen toe aan de gemeente. Hier geldt de verticale natrekking: de eigenaar van de weg is ook eigenaar van hetgeen daaronder ligt. Voor de “straatkelders” geldt hetzelfde: afhankelijk van de feitelijke situatie zijn ze ofwel van de gemeente ofwel bestanddeel van het pand waarmee ze zijn verbonden.

De rechten en plichten, waaronder verantwoordelijkheden voor schade
De rechten en plichten van gemeente en eigenaren vloeien uit deze eigendomsverhoudingen voort. Als beheerder van de wegen is de gemeente verantwoordelijk voor de regulering van het verkeer over de grachten en voor de handhaving van de genomen maatregelen, met inbegrip van de regels gericht op een aslastbeperking tot twee ton. De gemeente is ook verantwoordelijk voor een goede en doeltreffende afvoer van het hemelwater en voor de riolering. En zij is verantwoordelijk voor het doelmatige beheer en onderhoud van haar eigendommen: de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. Zo ook voor de regulering van de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen. De veelomvattende taak van dit beheer en onderhoud, dat het overgrote deel van het wervengebied omvat, kan worden gezien als een uiterst belangrijke zorgplicht. Omdat deze zorgplicht betrekking heeft op monumentaal erfgoed dat uniek in de wereld is, is de verantwoordelijkheid groot om hier goed invulling aan te geven. Onderdeel van deze zorgplicht is de hiervoor geïntroduceerde burenplicht ten opzichte van de eigenaren van de werfkelders.

Verantwoordelijkheden voor schade
Het zorgen voor goed onderhoud van de werfkelders is de taak van de eigenaren, maar schade die ontstaat door het tekortschieten van de gemeente in háár taak moet voor rekening van de gemeente komen. Voor de gemeente ziet de CvWW bij schade aan werfkelders een ruime

verantwoordelijkheid. De middeleeuwse kelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en de onder het openbare gebied gelegen kelders. Een goede staat van de kelders is essentieel voor het behoud van het erfgoed, dat een algemeen belang vormt waarvoor nu juist de overheid verantwoordelijk is. De zorgplicht voor het beheer en onderhoud van het overgrote deel van dit erfgoed is zoals al vermeld een publieke verantwoordelijkheid. Schade die een gevolg is van de wijze waarop die verantwoordelijkheid tot uitvoering is gekomen, komt daarmee voor rekening van de gemeente.

De CvWW werkt deze algemene beoordeling uit in bewijsvermoedens, op een wijze die in het Burgerlijk Wetboek is vastgelegd voor schades door mijnbouw in het Groningenveld. Daarbij is dan de hoofdregel dat bepaalde, nader te omgrenzen, schades worden *vermoed* te zijn veroorzaakt door gedragingen van de gemeente. De gemeente heeft echter de mogelijkheid om aan te tonen of aannemelijk te maken – op het verschil tussen deze begrippen gaat de CvWW nader in – dat dit vermoeden niet gepast is. Als zij hierin slaagt, geldt een uitzondering op de hoofdregel. Het omgekeerde, een vermoeden ten nadele van de eigenaar, kan ook voorkomen. De introductie van bewijsvermoedens van deze aard is bedoeld als verheldering en vereenvoudiging, als een manier om te “dejuridiseren”. Dergelijke bewijsvermoedens passen in het rechtssysteem, waarin uitzonderingen mogelijk zijn op de normaal geldende regels voor het verdelen van de bewijslast (wie moet wat bewijzen?) bijvoorbeeld op grond van “*de eisen van redelijkheid en billijkheid*”. Bij de bewijsvermoedens maken we een onderscheid. Enerzijds zijn er werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders gelden de hierna beschreven bewijsvermoedens. Anderzijds zijn er werfkelders, ongeveer 20% van het totaal, die niet hebben deelgenomen aan die hersteloperatie en ook niet langs andere weg in de recente geschiedenis hersteld. Op deze groep van werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Het advies bevat de volgende bewijsvermoedens:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage, worden vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hierbij is te denken aan: een te zware belasting van de weg, ontoereikende afvoer van hemelwater, beschadiging door leidingaanleg, wortelgroei bij bomen en zettingen door nabije bouwwerkzaamheden van de gemeente of andere zettingsproblemen, bijvoorbeeld door (grond)waterstandsveranderingen. Een soortgelijk vermoeden geldt bij schade die is ontstaan na de aanleg of het herstel van leidingen in de weg of boven de werfkelders. Het vermoeden bestaat dat alle werfkelders (vanouds) constructief zijn opgewassen tegen verkeer dat de aslastbeperkingen in acht neemt. De gemeente mag tegenbewijs leveren door aan te tonen dat de hier bedoelde schade een of meer oorzaken heeft die buiten haar invloed liggen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om onoordeelkundig uitgevoerde particuliere verbouwingen, autonome veroudering of nalatigheid in het onderhoud door eigenaren.[1]
- De kosten van het “binnenwerk” in de werfkelders komen in beginsel voor rekening van de eigenaren. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. De kosten van het binnenwerk zijn echter voor rekening van de gemeente voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat het gaat om gevolgen van scheuren in de gewelven, de muren en de vloer.

[1] Voor de goede orde: met deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast.

- Schade in werfkelders door optrekkend vocht wordt vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de eigenaar verantwoordelijk is. Dit vermoeden kan opzij worden gezet als de eigenaar aannemelijk maakt dat de vochtoverlast is ontstaan door een oorzaak die bij anderen, zoals de gemeente, ligt.

Bij de kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Anders gezegd: op deze kelders passen we de regeling van de eerdere hersteloperatie toe. Zie het als een “spijtoptantenregeling”.

Deze bewijsvermoedens moeten – om gemeente en eigenaren te kunnen binden – worden opgenomen in een bepaalde (juridische) structuur. Deze komt hierna ter sprake in het onderdeel over samenwerking. Ten aanzien van de in noot 1 genoemde waterdichtheid doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag is na tien jaar afgelopen. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter rond 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag worden gedragen door de eigenaar.

Aanbevelingen over samenwerking en samenwerkingsvormen

Na deze uiteenzetting over de bevinding dat de belangen tussen gemeente en eigenaren niet alleen parallel lopen, maar ook gezamenlijk zijn en zelfs uitmonden in een “burenplicht” of *noaberschap*, komt de vraag aan de orde hoe deze gezamenlijkheid vorm kan krijgen. Het is goed hierbij onderscheid te maken tussen (1) de uitvoering van het beheer en onderhoud, (2) gezamenlijke planvorming en (3) samenwerking in het herstel. Voor suggesties over de samenwerking is de CvWW ook te rade gegaan bij de eigenaren. Zij noemen vooral randvoorwaarden voor de uitvoering: zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht, zorg voor één goed aanspreekpunt, zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke praktische oplossingen, ga uit van gelijkwaardigheid, laat dit ook zien in de wijze van communiceren, zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (door een kennisbank), doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied en kom in actie als het urgent is – en voer niet alleen het zoveelste onderzoek uit.

Samenwerking in het beheer en onderhoud
In een minimale variant van beheer en onderhoud is het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Als de gemeente een goede invulling geeft aan haar zorgplicht voor beheer en onderhoud in het wervengebied, voorkomt dat veel schade. Het gaat om: het daadkrachtig en effectief weren van te zwaar verkeer uit het wervengebied, tijdig onderhoud van de wal- en kluismuren en van de werfmuren, prognose en verkleining van de invloed van bouwwerkzaamheden op nabije constructies, het op orde hebben van de oeverbeveiliging in de grachten, zorgen voor een deugdelijke hemelwaterafvoer en goed onderhoud van de bomen. Het *noaberschap* in de relatie met de eigenaren van de werfkelders zou vervolgens in heel eenvoudige dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig, zij het dat vanzelfsprekend ook van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder

wordt gevergd. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een "responsieve gemeente", dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken met eigenaars in het wervengebied heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. Alle randvoorwaarden die eigenaren hebben geformuleerd kunnen zo met deze werkwijze worden verbonden. Dit leidt tot twee nadere aanbevelingen:

- De herintroductie van de functie van keldermeester; kort gezegd: een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die het gebied en de mensen kent en zowel zelfstandig voor oplossingen van voorkomende problemen kan zorgen als intermediair is naar de verschillende uitvoeringsonderdelen.
- Betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van de verschillende onderdelen in het wervengebied. Bewoners kennen hun pand en de omgevingsfactoren als geen ander. Hun participatie in monitoring en observatie kan ook behulpzaam zijn in het omgaan met de onzekerheden die in de technische onderzoeken en de beoordeling naar voren komen. Er is dan in elk geval een gezamenlijk beeld van de feitelijke toestand.

Samenwerking in de planvorming

Het is voor iedereen duidelijk dat er een veelheid van zeer uiteenlopende vraagstukken in het wervengebied speelt. Dit leidt tot het advies om te komen tot een integrale of samenhangende visie op de toekomst van het wervengebied. Zo'n visie kan een uitwerking zijn van de *Omgevingsvisie binnenstad* die in de afgelopen periode is opgesteld; dit heet ook wel een "gebiedsprofiel". Uitkomst daarvan kan een integraal programma voor de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied zijn. Daarin zijn constructieve veiligheid en schadebeperking harde randvoorwaarden. Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het nodig om rekening te houden met de verschillen tussen rakken. Deze verschillen kunnen bijvoorbeeld betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, zoals die voor de bereikbaarheid en het parkeren. In de tweede plaats is het raadzaam om meteen ook "de netwerklaag" – kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming, enzovoort – op te nemen in de visievorming. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. Een dergelijk proces kan veel doeleinden dienen, waaronder het herwinnen van vertrouwen van eigenaren.

Samenwerking in het herstel van de werfkelders

De CvWW adviseert tot samenwerking in een op te richten stichting waarin vertegenwoordigers van eigenaren en gemeente samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Het model van een stichting heeft eerder, in de jaren 1993-2002, goed gefunctioneerd bij het herstelplan voor de werfkelders. Daarbij ging het ook om het waterdicht maken. Niemand is verplicht om deel te nemen aan de stichting, maar iedere eigenaar die daarvoor kiest kan voor herstel van zijn werfkelder een samenwerkingsovereenkomst met de stichting aangaan. Zo'n overeenkomst vormt de grondslag voor de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden. Binnen deze samenwerking gelden de eerder genoemde bewijsvermoedens. De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente en voor het overige van de eigenaren, indien het gaat om maatregelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Zij kan ook subsidies van derden krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van monumentensubsidies. Een stichting in de hier voorgestelde opzet heeft onder meer de volgende kenmerken:

- Het doel is: het uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor een duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied.
- Het bestuur bestaat uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente, met een externe, onafhankelijke voorzitter.
- Er komt een permanent overlegorgaan, met vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente onder leiding van een externe en onafhankelijke voorzitter. Dit overlegorgaan wordt in een vroeg stadium betrokken bij plannen en kan spreken over belangen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Het heeft geen formele bevoegdheden.
- Om de kwaliteit van de feitelijke uitvoering te bevorderen en om eigenaren waar nodig bij te staan volgt de aanbeveling om een vorm van bouw- of herstelbegeleiding toe te voegen. Deze begeleiding kan lopen van schade-inventarisatie tot een herstelplan en van offertebeoordeling tot aan begeleiding in de feitelijke uitvoering.
- Doet zich toch een potentieel conflict voor, dan wordt zo mogelijk geprobeerd om door mediation het geschil in de kiem te smoren.
- Als ook mediation niet tot een oplossing leidt, bestaat de mogelijkheid van bindend advies door een of meer externe deskundigen – uit een daarvoor beschikbare groep personen – om laagdrempelig, snel en relatief goedkoop tot een oplossing te komen.

De CvWW komt ook met enkele andere aanbevelingen:

- De gemeente moet zorgen voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn “oog en oor” voor waarnemingen in dit gebied. De gemeente draagt zorg voor een kennisbank over het wervengebied en doet dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners.
- Voordat in dit kwetsbare gebied werkzaamheden worden uitgevoerd, moet er een deugdelijke nulmeting zijn. Er moet ruim aandacht zijn voor voorzorgsmaatregelen. De fragiele evenwichtstoestand vraagt om goede prognoses van het effect op nabije objecten en extra monitoring tijdens bouwwerkzaamheden. De betrokkenen moeten hierover tijdig en goed worden geïnformeerd.

Verdere samenwerking

De CvWW beveelt tot slot aan om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. Eerst moet vertrouwen terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een keldermeester. En door een geolied herstelproces, waarbij op zijn minst duidelijkheid en eensgezindheid bestaat over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, met inbegrip van de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw, gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een hernieuwde basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die voortbouwen op de samenwerking in het herstelproces. Op deze basis is het ook mogelijk om vooruit te kijken en de opgaven voor de werfkelders te koppelen aan opgaven door de energietransitie en klimaatadaptatie. De hier bepleite samenwerking is ook een gezamenlijke “ontwerpopgave”; niet iets dat kan worden aangeraden in een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

2 De opdracht

Inleiding

2.1 Op 30 oktober 2020 hebben B&W, na een gezamenlijke voordracht van de gemeente en enkele participerende eigenaren in het wervengebied van de gemeente, de "Commissie van wijzen wervengebied Utrecht" ("de CvWW") ingesteld. De CvWW bestaat uit de volgende personen:

- mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis, oud-rechter, tevens voorzitter;
- prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar constructiemechanica aan de TU Delft;
- drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, programmamanager bij de gemeente Enschede.

De CvWW is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit, zelfstandig adviseur, die als secretaris is opgetreden. De volledige opdracht van de CvWW is opgenomen in **Bijlage 1**. De CvWW is onafhankelijk, en dus ook ten opzichte van de gemeente en van de eigenaren.

2.2 De centrale vraag aan ons, als de leden van de CvWW, is: "*te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied*". Uit deze centrale vraag vloeien de in **Bijlage 1** tevens weergegeven deelvragen voort. Aan ons is gevraagd het concept van ons advies uiterlijk in februari 2021 gereed te hebben. In nader overleg met de gemeente en eigenaren hebben wij als streefdatum 1 maart 2021 genoemd. Op deze datum hebben wij een conceptrapport aangeboden aan de opdrachtgever. Wij hebben het ook op onze website geplaatst en toegestuurd aan degenen (eigenaren en anderen) met wie wij eerder contact hebben gehad. Op basis van de nu te ontvangen reacties zijn wij tot dit definitieve rapport gekomen.

2.3 De opdracht bevat drie hoofdelementen: veiligheid en schade, behoud en beheer van het erfgoed en functionaliteit. Een ander belangrijk aspect is de leefbaarheid van het wervengebied.

2.4 Onze opdracht is veelomvattend. In de binnenstad van Utrecht bevinden zich ongeveer 750[2] werfkelders, die dateren uit de middeleeuwen. **Bijlage 2** bevat een kaart waarop de grenzen van het wervengebied zijn te zien. Centraal daarin zijn de waterlopen langs de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht. De problemen die zich daarbij nu voordoen hebben een lange voorgeschiedenis. Het gebied heeft een uniek en monumentaal karakter. Het is mede daardoor van bijzondere betekenis voor de stad Utrecht en is zelfs van nationale waarde. Naast de Domtoren zijn de stadswerven, met een totale lengte van ongeveer 4 km, *iconen* van de (binnen)stad, met grote beeldbepalende en toeristische waarde.

2.5 De huidige problemen met de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de werfkelders zijn van zeer uiteenlopende aard. Het geheel van problemen vraagt om een integrale aanpak. Er moeten niet alleen oplossingen komen voor technische of juridische problemen, het is ook noodzakelijk dat er een besef groeit van onderling verbonden verantwoordelijkheden, van eigenaren, mogelijk andere betrokkenen en de gemeente. En dit

[2] Het precieze aantal blijkt niet uit de ons bekende stukken.

besef moet ook doorklinken in de dagelijkse praktijk van de uitvoering van plannen, regelgeving en beleid. **Bijlage 3** toont enkele tekeningen van dwarsdoorsneden van de werfkelders, muren, werven en waterlopen.

Nadere omgrenzing van de opdracht

2.6 De ons gegeven opdracht vermeldt dat het ons vrijstaat om in het advies, gemotiveerd, "*af te wijken van de strikte regels van het recht*". Hiervoor is ruimte als wij menen dat de gegeven feiten en omstandigheden daartoe aanleiding geven.[3] Wij zullen, op de hierna toe te lichten beperkte manier, van deze vrijheid gebruikmaken.

2.7 Het is ook van belang om vast te stellen wat *niet* onder onze opdracht valt. Dit is een veelheid van onderwerpen en aspecten. Gemeenschappelijk aan de hierna volgende thema's is dat ons advies niet rechtstreeks daarop betrekking heeft, maar dat wij ons daarin veelal wel hebben verdiept. Het gaat steeds om belangrijke randvoorwaarden of de context waarin ons advies moet worden gezien.

- Buiten onze opdracht valt in de eerste plaats de beoordeling van individuele dossiers (in bouwtechnisch of in juridisch opzicht), met beschouwingen over schuld en aansprakelijkheid. Nog afgezien van het gegeven dat wij als CvWW slechts adviseren, zijn wij geen rechterlijke instantie. Wij bepalen niet, na hoor en wederhoor, wie in lopende of toekomstige zaken gelijk of ongelijk heeft en kunnen dus niet bindend vaststellen hoe de juridische posities liggen. Dit betreft uiteraard ook mogelijke juridische geschillen tussen buren, bijvoorbeeld na bouwkundige ingrepen of verwaarlozing in een bepaalde kelder met gevolgen voor de daarnaast gelegen kelder(s). Wij hebben ook geen onderzoek in de kadastrale registers uitgevoerd. Wel hebben we *kennisgenomen* van diverse individuele problemen en juridische dossiers. Die hebben ons een goede illustratie gegeven van de huidige situatie en van de problemen die zich daarbij kunnen voordoen en waren behulpzaam bij het vinden van algemene patronen.
- Ook het uitvoeren van eigen technische of bouwkundige opnamen en onderzoeken behoort niet tot onze opdracht. Wij hebben in dit opzicht slechts kennisgenomen van de resultaten van dergelijke onderzoeken in het (soms verdere) verleden en van tussenrapporten van lopende onderzoeken. Bij dit laatste betreft het inventariserende onderzoeken van Royal HaskoningDHV BV ("RHDHV"), Witteveen + Bos Raadgevende ingenieurs BV ("W+B") en Antea Group ("Antea"), alle in opdracht van de gemeente. Een van ons heeft enkele gesprekken van deze adviesbureaus met vertegenwoordigers van de gemeente bijgewoond. Algemene gegevens over de bouwkundige staat van de kelders en hun directe omgeving, waaronder de wal- en kluismuren, en over omgevingsfactoren zoals verkeersbelasting en mogelijke zettingen, vormen de context van onze advisering.
- Het beoordelen van stedenbouwkundige en planologische ontwikkelingen en visies, zoals de *Omgevingsvisie voor de binnenstad*, valt evenmin binnen onze opdracht. In zekere zin beschouwen wij de gedachten daarover, en de daaruit mogelijk voortvloeiende maatregelen, als een gegeven waarbinnen ons advies moet passen of waarvan wij in ons advies gebruik kunnen maken.
- Ditzelfde geldt voor het adviseren over oplossingen voor verkeersproblemen. Deze problemen en hun voorgeschiedenis komen echter wel in verschillende opzichten

[3] Zie artikel 2 lid 6 van de opdracht.

prominent naar voren: onder meer bij het duiden van de huidige staat van de werfkelders en bij het adviseren over belangrijke randvoorwaarden voor oplossingen van de problemen. Op diverse plaatsen komen wij hierop terug.

- Buiten de opdracht valt ook het begroten van de zuiver financiële aspecten van de problemen en het bedenken van oplossingen daarvoor. Wij beseffen dat “geld” een hoogst belangrijke voorwaarde is voor het uitvoeren van welke oplossing dan ook. Het ramen van de totale kosten van herstel en onderhoud van het wervengebied, en de werfkelders in het bijzonder, is echter geen onderdeel van onze opdracht en valt overigens ook buiten onze deskundigheid. De besluitvorming over het beschikbaar stellen van de financiële middelen voor herstel en behoud is in handen van de gemeentelijke organen, in het bijzonder de raad, en van de individuele eigenaren voor zover de kosten voor hun rekening (moeten) komen. Uiteraard hebben onze aanbevelingen wel ingrijpende financiële gevolgen. Waar nodig gaan wij daarop nog in.

Opbouw van het advies

2.8 Ons advies is als volgt opgebouwd. De samenvatting met conclusies en aanbevelingen is opgenomen in de hieraan voorafgegane § 1, de opdracht in § 2. Wij geven hierna allereerst een beschrijving van de manier waarop wij te werk zijn gegaan (§ 3). Daarop volgt in § 4 een beknopte weergave van de voorgeschiedenis, met de historie van het wervengebied en de historie van de problemen die reden hebben gegeven tot de opdracht aan onze commissie. In § 5 komen onze eigenlijke bevindingen aan bod: in feitelijke zin (wat hebben wij vastgesteld?) en in juridisch en bouwkundig opzicht. In § 6 geven wij ons oordeel over de eigendomsverhoudingen en § 7 bevat een overzicht van de rechten en plichten in het wervengebied. Vervolgens bespreken wij in § 8 het kernelement “samenwerking” en mogelijke vormen van samenwerking. Dit wordt uitgewerkt in § 9, die een schets geeft van de door ons aanbevolen stichtingsvorm.

3 De door ons gevolgde werkwijze

3.1 Ons onderzoek viel in een ongelukkige tijd. De beperkingen als gevolg van COVID-19 hebben ons zeer in de weg gezeten. Wij hebben daardoor niet ook *op locatie* ons werk kunnen doen, door rond te lopen in het wervengebied, daar te worden rondgeleid, kelders met eigen ogen te bekijken en belanghebbenden in hun eigen omgeving te spreken (individueel of samen met anderen). Mogelijk hebben wij daardoor bepaalde bijzonderheden gemist.

3.2 Een tweede algemene opmerking vloeit voort uit het feit dat op het moment waarop wij zijn begonnen, al op veel terreinen onderzoek werd gedaan en overlegvormen bestonden of daarmee een begin werd gemaakt. Zo bezien zijn wij op een rijdende trein gestapt. Veel onderzoeken zijn op dit moment, bij het uitbrengen van dit advies, ook nog niet afgerond. Daardoor hebben wij geen kennis kunnen nemen van de resultaten en van de commentaren daarop. Maar dit alles is – anders dan de beperkingen door de coronapandemie – onvermijdelijk bij een onderzoek als dit. Het gewone leven gaat immers door.

3.3 Onze eerste stap was het achterhalen van de namen en de adressen van de eigenaren in het wervengebied en daarbij in het bijzonder: de eigenaren met een werfkelder. Ook andere vaste belanghebbenden (de zogeheten *stakeholders*) wilden wij in kaart brengen. Tot onze verrassing bleek dit alles veel moeilijker te zijn dan wij hadden voorzien. Voor het opstellen van een lijst met namen en adressen waren wij aangewezen op de gemeente. Maar de gemeente bleek deze gegevens slechts zeer ten dele beschikbaar te hebben. Het heeft ons veel moeite gekost om een lijst met keldereigenaren en hun adressen samen te stellen. Later zijn daarop aanvullingen gekomen, maar een compleet overzicht ontbreekt nog steeds. Dit was een tegenvaller, en voor ons onderzoek ook lastig. Het gevolg van de incompleetheid van de lijst met namen en adressen is dat wij niet alle eigenaren hebben kunnen bereiken. Sommigen waren hierover begrijpelijkerwijs teleurgesteld.

3.4 Wij hebben alle ons bekende eigenaren en andere belanghebbenden (waaronder de gemeente zelf, in allerlei rollen en verantwoordelijkheden) op diverse manieren benaderd. De bij ons bekende eigenaren hebben per post een op naam gestelde brief gekregen. De tekst daarvan is bijgevoegd als **Bijlage 4.** Tot die eigenaren behoren zowel particulieren als rechtspersonen (verenigingen van eigenaren, bedrijven, beleggers en dergelijke). Afzonderlijke brieven zijn uitgegaan naar elf gemeentelijke diensten, maar ook naar veertien andere betrokkene partijen, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en Brandweer Veiligheidsregio Utrecht. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van onze opdracht. Daarnaast hebben wij een eigen website geopend, met onder meer documenten en uitnodigingen tot reacties, en zijn er berichten over de CvWW opgenomen in huis-aan-huis-wijkberichten. In al onze uitingen hebben wij onze onafhankelijkheid beklemtoond. In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren op onze brieven gereageerd. Zij zijn afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. In **bijlage 5** zijn de binnengekomen reacties op een kaart gezet. **Bijlage 6** geeft een indicatie van de spreiding van deze reacties over het gebied. De door ons ontvangen berichten waren deels afkomstig van *groepen* bewoners, die soms per rak zijn georganiseerd. Ook hebben wij van het grootste deel van de gemeentelijke diensten en van de andere betrokkenen een reactie gehad.

3.5 Verder hebben wij kennisgenomen van stukken van allerlei aard: boeken, oude en recente raadsstukken (waaronder die over een eerdere aanpak van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw), technische en andere rapporten, stukken die eigenaren ons hebben toegestuurd, enzovoort. In **Bijlage 7** zijn de belangrijkste door ons geraadpleegde documenten opgesomd, deels met verwijzing naar nog weer andere stukken. Tot deze documenten behoort een memo over juridische kwesties met betrekking tot de werfkelders dat in opdracht van de gemeente is opgesteld door het advocatenkantoor Van Benthem & Keulen (“VBK”). De gemeente heeft ons dit memo (“memo VBK”), van 12 november 2020, toegestuurd. Wij hebben over enkele belangrijke onderdelen van dit memo een *second opinion* ingewonnen bij een door ons aangezochte externe deskundige, mr. H.D. Ploeger, die is verbonden aan de TU Delft. Hij heeft op 26 januari 2021 zijn advies (gedateerd 20 januari 2021) toegestuurd. Wij hebben het memo en dit advies (“advies HP”) gepubliceerd op onze website. Wij hebben op 28 januari 2021 aan alle eigenaren en andere belanghebbenden die persoonlijk hadden gereageerd op onze uitnodiging om problemen en oplossingen aan ons door te geven, een afzonderlijke brief gestuurd over deze externe juridische rapporten, met de uitnodiging daarop desgewenst te reageren. Sommigen, onder wie enkele collectieven van eigenaren, hebben van deze mogelijkheid gebruikgemaakt.

3.6 Afzonderlijk vermelden wij hier de vele technische gegevens waarvan wij hebben kennisgenomen. In de loop van vele jaren zijn er allerlei opnamen en inventarisaties geweest. Soms is daaraan uitvoering gegeven, maar er zijn ook gevallen waarin de aanbevelingen zonder gevolg zijn gebleven. Van recente datum zijn enkele hierna te noemen interimrapporten van externe adviseurs van de gemeente, zoals RHDHV, W+B en Antea. Dit betreft onder meer een voorlopige expertbeoordeling van de constructieve veiligheid in verhouding tot geobserveerde schades, voor een aantal kelders.

3.7 Wij hebben half januari 2021 een communicatieplan gepubliceerd op onze website, waarin alle toen verrichte en voorgenomen vormen van communicatie van ons met directe belanghebbenden zijn opgenomen. Omstreeks half januari en half februari hebben we voortgangsberichten over onze activiteiten gepubliceerd. Wij hebben diverse (digitale) bijeenkomsten van de gemeente met groepen belanghebbenden, van bewoners tot vertegenwoordigers van Centrum Management Utrecht, bijgewoond. We hebben ook zelf dergelijke bijeenkomsten belegd, met (groepen van) eigenaren die ons een reactie hadden gestuurd. Enkele individuele eigenaren hebben wij telefonisch benaderd, sommige andere eigenaren hebben een schriftelijke reactie op specifieke opmerkingen en suggesties gekregen. Ook hebben enkelen van ons *on line* gesprekken met een of meer van de betrokken wethouders gehad.

3.8 Op 1 maart 2021 hebben wij – zoals aan ons was gevraagd – een conceptadvies gepubliceerd. Het is toegestuurd aan de opdrachtgevers (met inbegrip van de drie initiatiefnemers-eigenaren) en aan allen die eerder commentaren hadden ingestuurd. Het is ook op onze website geplaatst. Wij hebben daarop ongeveer tien schriftelijke reacties ontvangen, deels van een eigenaarscollectief, en daaronder ook een brief van 24 maart 2021 van B&W. We hebben zes *online*-bijeenkomsten gehad met groepen eigenaren of vertegenwoordigers van de gemeente. En er zijn enkele individuele contacten, per telefoon, geweest. Wij hebben het conceptadvies ook voorgelegd aan twee hoogleraren van de Radboud Universiteit, te weten prof. dr. T. Brandsen (bestuurskunde) en prof. dr. E. van der Krabben (planologie), voor hun commentaar daarop. Mede op basis van al deze reacties en het daarop gevolgde intensieve

nadere interne beraad zijn wij tot dit definitieve advies gekomen. In dit eindadvies gaan wij op enkele van de ontvangen reacties in. Hierbij worden B&W met name genoemd, omdat zij hun reactie openbaar hebben gemaakt, maar de anderen die een reactie hebben ingestuurd niet. Dit laatste vanwege de vertrouwelijkheid die wij hun hebben toegezegd. Voor de leesbaarheid van het advies beperken wij ons hier tot hoofdpunten. Een meer gedetailleerd commentaar is te vinden in twee afzonderlijke stukken, een voor eigenaren en een voor B&W, die wij tegelijk met de publicatie van dit advies hebben toegestuurd aan allen die een reactie op het conceptadvies hadden ingezonden.

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten

De voorgeschiedenis

4.1 De werfkelders hebben een lange voorgeschiedenis. De eerste werfkelders, met de daaraan grenzende veelal oudere werven, dateren van het begin van de dertiende eeuw. In de latere middeleeuwen zijn vele andere werfkelders gebouwd. Door de ligging direct aan de waterlopen was er een praktische mogelijkheid voor opslag. Het stelsel van grachten, bruggen en werven is een middeleeuws havencomplex. De werfkelders zijn veelal, in de loop van vele jaren, gegraven onder of in de hoger gelegen wegen (dijken) en vormden een gemakkelijke verbinding met de particuliere huizen aan de andere kant van de weg. Geleidelijk aan ontstond zo een bijzonder geheel van waterwegen, werven, wegen, bruggen, bomen en monumentale panden met kelders onder de wegen. Op sommige stukken ontbreken werven. Daar grenzen de kelders, gescheiden door de kluismuren, direct aan het water. Deze kelders worden ook kluiskelders genoemd. De hier aanwezige combinatie van waterlopen met de werven en de onder de inmiddels voor ieder toegankelijk geraakte, openbare, weg gelegen werfkelders, op zo grote schaal, is uniek in de wereld. Zo is het gehele wervengebied aangewezen als het rijksmonument *Stadsbinnengrachten en werven* en hebben veel afzonderlijke panden en andere objecten, zoals bruggen, de status van rijksmonument of gemeentelijk monument. De met deze panden verbonden werfkelders hebben daarmee als vanzelf ook een monumentenstatus. Het wervengebied maakt deel uit van het beschermde stadsgezicht *Utrecht binnenstad*.

4.2 In de loop van de tijd is bij veel werven, werfmuren, wal- en kluismuren en werfkelders schade ontstaan, zowel mechanisch (bijvoorbeeld scheuren in gewelven en muren) als bouwfysisch (bijvoorbeeld problemen met waterdichtheid en ouderdom). Deze zaken hebben veel perioden met slecht onderhoud gekend. Aan het einde van de jaren ’40 en in de jaren ’50 van de vorige eeuw zijn, op enkele uitzonderingen na, de werven, de wal- en kluismuren en de werfmuren in handen van de gemeente gekomen, deels door onteigening (“*in het belang van monumentenzorg*”) en voor het overige door minnelijke aankoop. In die periode en later – tot in de jaren ’80 – zijn de panden aangesloten op het openbare riool. De gemeente heeft, als eigenaar, de toegankelijkheid van de werven vergroot. Ze werden deel van het openbare gebied, waardoor, ook weer met enkele uitzonderingen, looproutes direct langs het water ontstonden.

4.3 Gaandeweg is er stelselmatige aandacht gekomen voor het herstel en het onderhoud van de werven en de werfkelders. Dit leidde tot diverse vormen van een collectieve aanpak van de daarmee samenhangende problemen. Soms was zo’n aanpak succesvol. Na verloop van jaren ontstonden nieuwe problemen, die deels met goed gevolg zijn verholpen en ook wel in hun uitvoering zijn gestrand. In 1985 is een begin gemaakt met een project voor de restauratie van de werfmuren over een lengte van 1 km. Hiervoor zijn zowel van het rijk als van de provincie subsidies verkregen.

4.4 In 1993 heeft de aanpak van de werfkelders een nieuwe impuls gekregen. De toestand werd in dat jaar als "*zorgwekkend*" beschreven. Bij 613 van de toen bekende 726 werfkelders[4] is de toestand geïnspecteerd. De toestand is bij 280 werfkelders als "*matig*" beoordeeld en bij 138 als "*slecht*". In een ontwerp raadsvoorstel uit november 1992 is te lezen dat de hoofdoorzaak van de scheurvorming ligt in de voortdurende wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Volgens ditzelfde voorstel wordt een ander probleem veroorzaakt door het binnendringen van vocht. In 1993 is de Stichting Herstel Werfkelders opgericht. Deze stichting had een privaatrechtelijke vorm, met een directe band met de gemeente. De meerderheid van de bestuursleden bestond uit eigenaren van werfkelders. De functies van secretaris en penningmeester werden vervuld door gemeenteambtenaren. Het doel van de stichting was de bevordering van de realisatie van het herstelplan voor de werfkelders, aanvankelijk alleen aan de Oudegracht aan de Tolsteegzijde, maar in de praktijk en gaandeweg in een veel ruimer gebied. De stichting moest dit doel bereiken door het sluiten van overeenkomsten waarbij eigenaren van de werfkelders aan de stichting de last geven om (1) werkzaamheden, zoals het herstel van scheuren en het waterdicht maken, uit te voeren en (2) de eigenaren daarbij te vertegenwoordigen. De statuten voorzagen in binding van de stichting aan het door de raad goedgekeurde plan, met inbegrip van een kostenverdeling tussen gemeente en eigenaren. Bij deze aanpak van de werfkelders zijn de straten opengelegd. Er zijn waterdichte lagen (met bitumen) aangebracht boven de (ton)gewelven. De eigenaren waren niet verplicht om mee te werken, maar een heel groot aantal van hen heeft dit wel gedaan. Een van de belangrijkste redenen om deel te nemen lag in de mogelijkheid om de werfkelders waterdicht te maken. Dat vergrootte de gebruiksmogelijkheden, bijvoorbeeld voor wonen of bedrijvigheid, waaronder horeca. De gemeente heeft dit doel ook actief bevorderd, omdat een groei van de functies langs de werven kon bijdragen aan de aantrekkingskracht van de binnenstad. Uiteindelijk lag de participatiegraad onder de eigenaren op ongeveer 80%. Enkelen waren geen voorstander van het gebruik van de bitumen afdeklaag en hebben daarom niet meegedaan. Ook andere redenen zullen hebben bestaan om geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Daaronder vielen bijvoorbeeld beperkingen in de werfkelders zelf die in de weg stonden aan andere gebruiksmogelijkheden, onder meer door een te geringe hoogte. De kosten van de aanpak van de werfkelders (zonder de werf- en kluismuren, die eigendom zijn van de gemeente) en de daarboven gelegen straten, met alle daaronder gelegen openbare voorzieningen, zijn door de gemeente en de eigenaren gezamenlijk gedragen. Heel algemeen gezegd heeft de gemeente 60% van de kosten gedragen en is 40% voor rekening van de eigenaren gekomen. Het project heeft geduurd tot ongeveer 2002. De toenmalige wethouder Van Zanen heeft in het "Woord vooraf" van het boekje *Verborgen wereld aan de werf* (2002) met trots opgetekend dat het project Herstel en Waterdicht maken Werfkelders "*is afgerond*". Wij hebben van veel (oudere) eigenaren gehoord dat men over het algemeen tevreden was over de aanpak van dit project en over de bereikte resultaten.

4.5 Ondanks dit herstelprogramma zijn in de afgelopen jaren weer problemen aan het licht gekomen, met scheuren en vocht in de werfbogen en de muren, lekkages en allerlei andere problemen. Op meerdere plaatsen in en bij werfkelders zijn onveilige situaties ontstaan, met verzakkingen en instortingen. Naar onze waarneming is de gemeentelijke aanpak van deze problemen in deze periode vooral afhoudend geweest. Hierbij werd uitgegaan van gedeelde verantwoordelijkheden, met een nadruk op de verantwoordelijkheid van de eigenaren om de eigen werfkelder waterdicht te houden en constructief veilig. In geval van instortingen laat de

[4] Zoals ook in noot 2 is vermeld, is het totale aantal werfkelders niet precies te noemen. In oudere en recente stukken zijn wij diverse aantallen tegengekomen.

gemeentelijke aanpak zich kenschetsen als incidentgericht, en in mindere mate gericht op het achterhalen van oorzaken en het voorkomen van problemen.

4.6 In 2008 heeft de gemeente een begin gemaakt met een ander project, dat was gericht op het herstel van de funderingen van de wal- en kluismuren ("WKM") langs de historische grachten in de binnenstad, met als doel het waarborgen van de veiligheid van de constructies voor de komende 100 jaar. De uitvoering van het project is begonnen in 2013 en is in 2019 stilgelegd. Nadat ongeveer 63% van de werkzaamheden was uitgevoerd en de kosten al aanzienlijk hoger bleken te zijn uitgevallen dan aanvankelijk was begroot, heeft de gemeente noodgedwongen pas op de plaats gemaakt. Hierbij speelde mee dat het project zich in het eerste deel vooral heeft gericht op de walmuren langs de werven. Op die plekken is er door de tussenliggende werven geen directe relatie met de werfkelders. Toen het project de aanpak van de kluismuren bereikte, was er wel een direct verband met de (kluis)kelders daarachter. De daar aangetroffen funderingsvraagstukken raakten direct aan de staat van de kluiskelders, waardoor plots de noodzaak tot samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren van kluiskelders in beeld kwam. Daarbij kwam meteen de vraag naar voren wie nu waarvoor verantwoordelijk is. En ook: welke oorzaken liggen ten grondslag aan de geconstateerde problemen? De uitvoering is ook stil komen te liggen door deze samenhang; er kon niet verder worden gewerkt aan de kluismuren zonder dat tegelijk iets werd gedaan aan de geconstateerde problemen. Konden tot dat moment de problemen met de werfkelders nog worden opgevat als toevallige incidenten, zonder relatie met de gemeentelijke eigendommen, van dat moment af was dat niet meer mogelijk. De gemeente heeft daarop een extern bureau, Antea, ingeschakeld om de oorzaken van het vastlopen te analyseren en daarover te rapporteren. Het hierop gevolgde rapport van Antea dateert van 14 november 2019. Een van de aanbevelingen van Antea betrof het scheppen van zoveel mogelijk duidelijkheid over de technische staat van de wal- en kluismuren en de fundering, en over de verschillende eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Antea heeft beschreven onder welke voorwaarden het project alsnog succesvol kan worden afgerond. Alles bijeen heeft deze gang van zaken geleid tot een vernieuwd *Plan van Aanpak programma wervengebied*, dat op 9 juli 2020 door de raad is vastgesteld.

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie

4.7 De gemeente is de beheerder van de openbare wegen in het wervengebied en de eigenaar van bijna alle werven[5], kluismuren en werfmuren[6], de walmuren, de bruggen, het openbaar groen enzovoort. De vraag of de gemeente ook de eigenaar is van de wegen, komt hierna in de nrs. 6.2 en volgende afzonderlijk aan de orde.

4.8 Een groot deel van de werfkelders is in handen van particulieren (de eigenaren van het veelal daarmee verbonden pand aan de gracht). De panden aan de grachten (de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht) zijn over het algemeen in private handen. Veruit de meeste eigenaren zijn particulieren. Daarnaast zijn veel rechtspersonen eigenaar. Hierbij gaat het om (private) verenigingen van eigenaren (VvE's) en om bedrijven, zoals beleggers. Enkele honderden werfkelders vallen in deze categorieën. Bij de

[5] Een beperkt aantal werven is eigendom gebleven van de eigenaar van de daaraan grenzende werfkelder. Deze eigendom staat er niet aan in de weg dat de werf ook in die gevallen openbaar toegankelijk is.
[6] Ook bij de kluis- en werfmuren heeft in het verleden in enkele gevallen geen overgang (door onteigening of op andere wijze) aan de gemeente plaatsgevonden.

VvE's betreft het grachtenpanden die in appartementsrechten zijn gesplitst. De gemeente bezit zelf 32 werfkelders, die veelal zijn verhuurd aan derden. In een beperkt aantal gevallen hebben de werfkelders andere rechthebbenden dan de eigenaren van het grachtenpand. Kadastraal hebben zij dan een eigen nummer. Voor zover ons bekend is dit juridisch vormgegeven door de vestiging van een opstalrecht betreffende de kelder. Dit is het geval bij een aantal kelders op of bij de Oudegracht; niet op andere plaatsen. In de ons bekende gevallen heeft de gemeente daar voor de kelder een opstalrecht gevestigd, dat is "afgesplitst" van haar eigendom en aan bepaalde (onderhouds)voorwaarden is gebonden. Het is ook mogelijk een apart (van de rest van de eigendom afgesplitst) appartementsrecht voor de kelder te vestigen. Zo'n appartementsrecht is dan in handen van een eigenaar die niet het desbetreffende pand bezit. Er zijn ook "losse" kelders, die niet zijn verbonden met een achterliggend pand en waarvan de eigenaar onbekend is: de zogeheten weeskelders. Ten slotte zijn er "spookkelders": kelders waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed. In een raadsbrief van 19 juni 2020 hebben B&W melding gemaakt van 140 kelders waarvan het bestaan bekend is maar die niet worden gebruikt of door verbouwingen niet meer eenvoudig toegankelijk zijn, en van ongeveer 60 adressen met "*onbekende holtes*". Een van de kenmerkende elementen van het wervengebied is dat de (huis)kelders onder de panden zijn verbonden met werfkelders, die onder de openbare weg – veelal een van de genoemde grachten – liggen. Een vrij algemeen kenmerk van de werfkelders is daarmee dat zij deel uitmaken van het pand waarmee zij inwendig zijn verbonden. De huiskelder vormt in de regel één geheel met de werfkelder.

4.9 Bij de overgang van de werfmuren aan de gemeente, door onteigening of een daarop gerichte overeenkomst, is veelal een erfdienstbaarheid ten gunste van het perceel met de werfkelder gevestigd. Deze erfdienstbaarheid houdt in dat de keldereigenaren het recht hebben om in de werfmuren deuren en ramen te hebben (in de omvang waarin deze op het tijdstip van de overgang aanwezig waren) en om een in- en uitgang te hebben vanaf en naar de werf ter plaatse. Vastgelegd is ook dat het herstel van het hang- en sluitwerk van deze deuren en ramen en de vervanging van gebroken ruiten voor rekening van de keldereigenaar komen. Voor het overige heeft de gemeente zich verplicht tot herstel, vernieuwing en onderhoud van de werfmuren.

4.10 De werfkelders doen zich, ruimtelijk bezien, in diverse typen voor. Veruit de meeste werfkelders grenzen aan werven of direct aan het water; in dit laatste geval betreft het de kluiskelders. Sommige kelders liggen onder de openbare weg zonder naastgelegen water. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Choorstraat. Deze kelders worden wel aangeduid als "straatkelders".

4.11 Bij dit alles is van belang om op te merken dat de kadastrale registratie lang niet altijd compleet is. Voor een deel is dat het gevolg van een algemeen kenmerk van deze registratie. Sommige gebeurtenissen, zoals verkrijging door verjaring, leiden niet tot vastlegging in de registers. Bij de werfkelders en hun directe omgeving is de registratie ook door andere oorzaken gebrekkig. Van diverse kanten hebben wij gehoord dat de eigendomsbewijzen van de eigenaren van de grachtenpanden en de daarmee verbonden werfkelders in veel gevallen niet compleet zijn in de beschrijving van wat tot de eigendom behoort. De wees- en spookkelders hebben naar hun aard geen geregistreerde eigenaar. Zoals eerder vermeld, hebben wij niet zelf een onderzoek in de kadastrale registratie ingesteld.

Staat, status en functie van de werfkelders

4.12 De werfkelders verkeren in wisselende staat. Een deel is goed tot zeer goed onderhouden en constructief in orde. Een ander deel heeft problemen. Deze zijn van allerlei aard: scheuren, met soms gevaar voor de veiligheid, vochtoverlast, schimmel enzovoort. Mede afhankelijk van de bouwkundige staat en de omvang (grondoppervlak, hoogte) van de werfkelders is er een grote variatie in het gebruik van de werfkelders. Er zijn soms sterke verschillen tussen de rakken. Zo zijn de werfkelders aan de Kromme Nieuwegracht in het algemeen veel kleiner dan die aan de Oudegracht. Werfkelders hebben – uiteraard mede afhankelijk van hun grootte – soms een woonbestemming, al dan niet als deel van het daarmee verbonden woonhuis, of een bedrijfsbestemming. Dit alles geldt in het bijzonder voor de hogere werfkelders. Werfkelders met een bedrijfsbestemming zijn veelal in gebruik als kantoor, als atelier of voor bedrijfsmatige opslag. Vooral aan de Oudegracht hebben diverse werfkelders een horecabestemming. De lagere werfkelders worden vaker alleen gebruikt voor opslag. Het ligt voor de hand dat kelders die niet of weinig in gebruik zijn, zelden of nooit worden geïnspecteerd. Dan zal achterstallig onderhoud vaker kunnen voorkomen.

Enkele andere aspecten

4.13 Een belangrijk gegeven, dat nog nader aan de orde komt, is de verkeersfunctie van de grachten (de wegen boven de werfkelders). Het feit dat de werfkelders zijn gebouwd in tijden met heel ander verkeer is een belangrijke factor bij het ontstaan en het oplossen van de problemen. Ook de ligging aan open water – gemakkelijk voor bevoorrading – is van belang. Dit gegeven vormt een van de bepalende elementen van het wervengebied, maar is tegelijk een aandachtspunt. Denk aan overmatige pleziervaart en de gevolgen van de diepte en de stroming voor de staat van de fundering van de bebouwing (uitspoeling van zand). Ook het grondwaterpeil is van invloed op de fundering en daarmee op de aanpalende kelders. Werkzaamheden zoals het herstel van kades of van woningen kunnen bronbemaling nodig maken, en ook die kan – door aantasting van de fundering – gevolgen hebben voor de staat van de werfkelders en andere bouwwerken. In algemene zin geldt dat de aaneenschakeling van naburige metselwerkconstructies, de funderingen, de grond die zowel belasting als ondersteuning is, en het water tezamen door de jaren heen een fragiel evenwichtssysteem hebben gevormd dat de tand des tijds heeft doorstaan. Een ingreep in één van de componenten raakt al gauw een andere component. Alles hangt constructief met elkaar samen. Ingrepen die invloed hebben op de zogenoemde randvoorwaarden of ondersteuningen van de gewelven kunnen deze negatief beïnvloeden, evenals de hoge externe belastingen, waaronder gewicht van boven. Bovendien betreft het metselwerk dat – anders dan gewapend beton – ongewapend is en daarmee gevoelig is voor scheurvorming. Dit alles noopt tot voorzichtigheid en voorzorg.

4.14 Onder of naast de wegen, en soms dwars door de werfkelders, komen allerlei vormen van infrastructurele voorzieningen voor. Hierbij gaat het om kabels en andere leidingen, bijvoorbeeld voor de stadsverwarming. Leidingen daarvan lopen in delen van de Nieuwegracht zelfs *door* de tongewelven van de werfkelders heen. Daarnaast betreft het de riolering, die voor een belangrijk deel *langs* de wal- en kluismuren is gelegd, en andere voorzieningen voor waterafvoer. Dit aspect, dat in het ruimtelijke beleid ook wel “de netwerklaag” wordt genoemd, is temeer relevant door een aantal grote gemeentelijke opgaven, waaronder de energietransitie – vooral de warmtetransitie in de gebouwde omgeving – en klimaatadaptatie. Bij dit laatste gaat het om de omgang met toenemende wateroverlast; en dit terwijl ook de

huidige hemelwaterafvoer in het wervengebied al een probleem kan vormen.

4.15 Een kenmerkend en beeldbepalend aspect van het wervengebied is het openbaar groen. Op de werven staan veel – deels al oude – bomen, met kruinen op straathoogte. Het wortelstelsel heeft zich in de loop van vele jaren een moeizame weg gebaand tussen de ondergrond van de werven en de werfkelders, met de reële mogelijkheid van schade aan opstallen of de bestrating.

4.16 En ten slotte is de Utrechtse binnenstad ook en vooral een aantrekkelijk en karakteristiek gebied met een veelheid aan functies. Het is een geliefd woon-, werk- en winkelgebied en het trekt veel toeristen, ook over het water. Ook hier zien wij verschillen tussen de grachten, waarbij bedrijfsfuncties vooral op de Oudegracht voorkomen en de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwegracht zich veel meer kenmerken door woonfuncties. De karakteristieke werven en de daarmee verbonden werfkelders spelen een belangrijke rol bij de aantrekkelijkheid van het gebied. Een voorwaarde voor het vervullen van dit geheel aan functies is een goede bereikbaarheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers, en voor bevoorrading, waarbij ook voldoende parkeervoorzieningen nodig zijn. Het zal duidelijk zijn dat ook hierin verschillen tussen de grachten of zelfs de rakken optreden.

5 De resultaten van onze inventarisatie

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen

5.1 Een vaak terugkerend thema in veel van onze contacten met eigenaren van werfkelders is het gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Niet alle reacties maken hier melding van, en wij kennen de ervaringen van degenen die niet hebben gereageerd uiteraard niet. Het is in theorie denkbaar dat de non-respondenten in algemene zin tevreden zijn en “niets te melden” hebben, maar het kan ook zijn dat mensen zijn afgehaakt omdat zij geen vertrouwen meer hebben in welke collectieve acties ook. Ook kan het zijn dat eigenaren die hun werfkelder actief gebruiken of bijvoorbeeld een grote passie hebben voor behoud van het wervengebied, een grotere neiging hebben gehad om ons te informeren dan andere eigenaren. Bij deze laatste categorie (“andere eigenaren”) is mogelijk vooral te denken aan de verhuurde panden. Hoe dit ook zij: in veel van onze contacten had het gebrek aan vertrouwen een prominente plaats. Een ander algemeen aspect is dat veel respondenten hebben geprobeerd om in goed contact met de gemeente te komen over problemen in hun werfkelders. Het verlies van vertrouwen hangt samen met een groot aantal verschillende factoren en achtergronden. Wij geven hiervan in willekeurige volgorde een opsomming:

a. Veelvuldig zijn er wisselingen van contactpersonen (“aanspreekpunten”) binnen de gemeente geweest. Daarbij was er vaak een gebrekkige overdracht van dossiers als een contactpersoon wordt opgevolgd door een ander. Mede daardoor ontbreekt het bij de gemeente veelvuldig aan een “collectief geheugen” en is er een groot gebrek aan continuïteit in de aanpak.
b. Meermalen hebben eigenaren ons, aan de hand van concrete voorbeelden, gevallen genoemd van opeenvolgende opnamen in hun kelders of de werfmuren en de fundering daarvan – soms met duikers die de situatie onder de waterspiegel hebben opgenomen – waarover zij vervolgens nooit een terugkoppeling hebben ontvangen. Soms werden zelfs scheurmeters in een werfkelder geplaatst en later weer weggehaald, zonder enig bericht. Ook verzoeken om dergelijke informatie alsnog te krijgen, hebben volgens onze zegslieden geen effect gehad of hooguit heeft geleid tot terughoudende reacties van de gemeente. In veel gevallen is ook onduidelijk tot welke actie(s) onderzoeken hebben geleid, behalve (soms) nieuw onderzoek.
c. De handhaving op de aslastbeperking schiet tekort, ondanks soms dagelijkse meldingen van bijvoorbeeld te zwaar verkeer. In het verlengde hiervan hebben wij signalen gekregen die erop wijzen dat de gemeente in haar contacten gedurende de afgelopen jaren een oorzakelijk verband tussen overtredingen van de aslastbeperking en schade aan de werfkelders bewust buiten beeld heeft gehouden.
d. Reacties van de gemeente op serieuze problemen worden als afhoudend en als onnodig juridiserend ervaren. Tot deze problemen behoren lekkages als gevolg van hemelwater vanaf de weg en langs de werf- of kluismuren. De gemeente volgt hierbij samengevat de volgende beantwoordingslijn: “U bent zelf verantwoordelijk voor de waterdichtheid van uw werfkelder, de gemeente heeft daar geen belang bij, en als u vindt dat de gemeente u schade heeft berokkend, dan kunt u daarvoor een schadeclaim indienen.”
e. Er zijn soortgelijke ervaringen met de handhaving betreffende de staat van de gebouwde omgeving. Bij constructief onveilige situaties in de werfkelders kiest de gemeente voor bestuursrechtelijke handhaving, waarbij de eigenaar onder dreiging van een dwangsom of bestuursdwang wordt gelast de werfkelder te herstellen. En dit

ondanks een door eigenaren ervaren samenhang met bijvoorbeeld veelvuldige en forse overtredingen van de aslastbeperking of samenhang met werkzaamheden aan aanpalende constructies.

f. Ook hebben wij gehoord over abrupte confrontaties met besluiten die zonder waargenomen inbreng van belanghebbenden “van bovenaf” worden opgelegd. Hiertoe behoort druk van de gemeente om *per omgaande* medewerking te verlenen aan het herstel van een werfkelder omdat de gemeente haar eigen naastgelegen kelder(s) wil opknappen.
g. Er zijn ook eigenaren die de communicatie van de gemeente best goed vinden, met als toevoeging dat wanneer het onderwerp “schade” naar boven komt, de communicatie afhoudend wordt en vaak zelfs stopt.
h. Eigenaren ervaren ook een gebrek aan expertise bij de gemeente. Volgens hen ontbreekt het aan ambtenaren die “alles” weten van het wervengebied, de problemen kennen en een beeld hebben van oplossingen. Die zich eigenaar voelen van de complexiteit aan vraagstukken die daar spelen en “handelingsvaardig” zijn, in actie komen bij problemen, dat wil zeggen: niet afhouden en juridiseren en niet slechts overgaan naar weer een nieuw onderzoek.
i. Juist in de periode van onze betrokkenheid speelt ook mee dat de gemeente het onderzoek (ten behoeve van ons als CvWW) naar rechten en plichten en eigendomsverhoudingen heeft laten uitvoeren door haar “huisadvocaat” VBK. Een ruim aantal eigenaren heeft hierin een schijn van belangenverstrengeling gezien. Daardoor is het vertrouwen in het huidige proces nog verder onder druk komen te staan.
j. Hetzelfde geldt voor het huidige proces waarin de gemeente participatie opzet met vertegenwoordigers van rakken. Bij de daarbij te zetten stappen ligt de nadruk op het verzoek om schriftelijk te reageren op de technische en juridische onderzoeken die de gemeente heeft uitgezet. Deze reacties “worden dan meegenomen in de actualisatie van het programmaplan voor het wervengebied”. Er zijn bewoners die zich ongemakkelijk voelen bij dit beperkende frame en er niet een begin in zien van de nagestreefde samenwerking tussen gelijkwaardige partners in het wervengebied.
k. En tot slot: argwaan en wantrouwen hebben zich doorgezet tot het einde van ons onderzoek. Een deel van de respondenten heeft er weinig vertrouwen in dat de gemeente iets gaat doen met voor haar onwelgevallige conclusies en aanbevelingen uit ons conceptadvies.

5.2 Deze en dergelijke negatieve ervaringen staan een voortvarende en effectieve, breed gedragen aanpak in de weg. Dit is extra spijtig omdat zeer velen zich nauw betrokken voelen bij de omgeving van hun panden en kelders. Sommigen hebben mooie historische beschrijvingen gestuurd van hun pand. Uit dit alles blijkt een grote liefde voor de binnenstad en het wervengebied of het eigen rak in het bijzonder. Werken aan herstel van vertrouwen is dan ook een eerste opgave om een basis te leggen onder toekomstige samenwerking in het dit gebied. Allerlei onderdelen van het *Plan van Aanpak programma Wervengebied* (april 2020) en de opdracht tot de kort geleden in gang gezette technische en bouwkundige onderzoeken laten zien dat de gemeente zich hiervoor inspant, maar wij hebben bij de eigenaren daarover ook scepsis ervaren.

5.3 Wij voegen hieraan toe dat ook ambtenaren zelf niet altijd gelukkig zijn met het keurslijf waarin zij zich bevinden. In het bijzonder gaat het dan om de punten die in nr. 5.1 na de letters

d en e zijn vermeld en als onnodig juridiserend worden ervaren. Uit deze waarneming volgt dat de gemeente er nog niet in is geslaagd een integrale verbinding tot stand te brengen tussen de complexiteit aan problemen in het wervengebied en de instrumenten die daarop kunnen worden ingezet. Hiertoe behoort ook de wijze van omgang met belanghebbenden, waarbij naast eenzijdig handhavend of afhoudend optreden ook uit een ander, meer op samenwerking gericht, gedragsrepertoire zou kunnen worden geput.

5.4 Een ander algemeen punt betreft de onvolledige en moeilijk beschikbare registratie van de belanghebbende eigenaren en hun panden. Wij noemden al de moeilijkheden die wijzelf hebben ondervonden bij onze zoektocht naar de namen en adressen van de keldereigenaren. Maar de registratie kent meer gebreken. De kadastrale registraties blijken niet zelden incompleet te zijn en overdrachtsakten die betrekking hebben op de panden-met-werfkelder zijn ook lang niet altijd volledig. Een ander punt van registratie heeft betrekking op meldingen, vooral van schade. Volgens recente informatie van de gemeente aan ons zijn er in de afgelopen drie jaren 68 meldingen (met mogelijk enkele dubbelingen) bij de gemeente binnengekomen. De gemeente heeft plannen voor een project om met inschakeling van een externe specialist eigenaren beter en gerichter bij te staan.[7]

5.5 Wij hebben al aangestipt dat er in het wervengebied veel onderlinge verschillen zijn. De grachten zijn niet eender, er zijn brede en smalle werven en kelders die direct aan het water grenzen (zonder tussenliggende werf) en grote en kleine werfkelders (met zeer uiteenlopende hoogten en gebruik). Ook de bouwkundige staat van de kelders toont grote verschillen. Dit betreft ook de funderingen van de wal- en kluismuren, die soms vrijwel ontbreken en in andere gevallen deugdelijk zijn. Daarnaast zijn er de genoemde wees-, spook- en straatkelders. Geregeld ontbreekt goede documentatie over al deze aspecten en variaties. In dit advies kunnen wij dus niet uitgaan van één basispatroon.

5.6 Bij een overzichtelijke verdeling van eigendomsverhoudingen en daarmee verbonden verantwoordelijkheden in het wervengebied heeft iedereen belang. Dit thema vormt ook een van de hoofdpunten van onze opdracht. Zoals wij eerder al hebben vermeld, kunnen wij geen bindende uitspraken doen over de eigendomsverhoudingen. Individuele eigenaren kunnen dus geen zekerheid ontlenen aan dit advies. Wij *adviseren* slechts en wij beschikken bovendien niet over alle individuele gegevens (zoals oude akten) die daarvoor geraadpleegd zouden moeten worden. Ook hebben wij geen onderzoek per pand ingesteld, laat staan dat wij zorgvuldig alle daarbij betrokkenen hebben gehoord. Op basis van de gegevens waarover wij wel beschikken, komen wij tot “vuistregels” of “standaardmodellen”, die naar onze mening een stevige basis hebben in de wet en de langjarige praktijk, maar waarop in bijzondere gevallen uitzonderingen mogelijk zijn. Op veel punten formuleren wij een *hoofdregel,* waarop binnen strikte grenzen *uitzonderingen* mogelijk zijn. De belangrijkste spelers daarbij zijn de (kelder)eigenaren en de gemeente. Het hierna volgende overzicht moet dus worden gelezen met inachtneming van deze beperkingen.

Juridische verhoudingen

5.7 Er is onduidelijkheid over de juridische verhoudingen in het wervengebied. Dit was een van de redenen voor de instelling van de CvWW. De grachten met de werven, bruggen, openbaar

[7] Zie ook het gemeentelijke *Plan van Aanpak programma wervengebied*, p. 22 en 23, waarin deze aspecten ook worden genoemd.

groen, wal- en kademuren, kluismuren en werfkelders vormen soms een juridisch doolhof, dat "voer voor juristen" oplevert en ertoe leidt dat de onderlinge verhoudingen op scherp worden gezet. En dit temeer bij grote schade – dreigende of zelfs al opgetreden schade – en bij lastige vragen over de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid daarvoor. Dergelijke vragen kunnen ook de verhoudingen tussen private buren betreffen, al dan niet in samenloop met de verhouding tot de gemeente of andere partijen. Hierbij kan vanuit het perspectief van de eigenaren van de werfkelders de gemeente – als de eigenaar van de daarboven gelegen weg (zie nrs. 6.2 en volgende), de eventuele onderliggende fundering en de aangrenzende werf- of kluismuur – ook als ("driezijdige") buur worden gezien. Voor alle betrokkenen staat er veel op het spel. Zoals gezegd hebben wij kennisgenomen van het memo VBK en van het advies HP, en ook van de soms zeer uitgebreide beschouwingen van eigenaren, deels ook met commentaar op deze stukken. Over allerlei relevante juridische kwesties bestaat geen eenstemmigheid. Wij gaan daar uiteraard nader op in.

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders

5.8 De toestand van de werfkelders is vanzelfsprekend ook, en in belangrijke mate, een bouwkundig en "technisch" probleem. Hierbij zijn twee hoofdelementen aan de orde: de veiligheid en schade. Het begrip veiligheid verwijst naar het gevaar voor instortingen en mogelijk slachtoffers. Hier kunnen grote individuele risico's in het geding zijn. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit. Bij het begrip schade is het nodig eerst een goede diagnose te stellen (welke schade is er) en vervolgens te beoordelen hoe die is te behandelen en te repareren. Daarnaast moet worden vastgesteld hoe toekomstige schade is te voorkomen of te beperken. Dit is een zaak van secundaire prioriteit (in verhouding tot de veiligheid). Er zijn uiteenlopende soorten schade (of dreigende schade). Er kunnen scheuren optreden in de gewelven en de muren, met mogelijk fysiek gevaar voor de stabiliteit van de constructie en daarmee voor de veiligheid, en er kan wateroverlast zijn; door lekkage vanaf de daarboven gelegen weg en van opzij (bijvoorbeeld door een ondeugdelijke verbinding tussen werf- of kluismuren en de keldermuren). Ook kan er sprake zijn van optrekkend vocht van onderaf, in het bijzonder als gevolg van een hoge grondwaterstand.

5.9 In de loop van de tijd zijn er veel onderzoeken en enkele hersteloperaties geweest. In de jaren 1993-2002 zijn, zoals vermeld, veel werfkelders waterdicht gemaakt. In 2009 heeft de gemeente het rapport *Situatie waterkering Utrechtse Grachten* laten opmaken. Dit rapport had betrekking op de wal- en kluismuren en hun fundering, waarvan de staat is opgenomen mede na duikinspecties. In het rapport is beschreven dat de houten paalfunderingen van de walmuren in een matige tot slechte staat verkeren en een "restlevensduur" van naar schatting hooguit tien jaar hebben. Ook de onderloopheidschermen zijn in slechte staat bevonden. Dit leidt tot uitspoeling van grond van achter de wal- of kluismuren, met als gevolg verzakkingen in de bestrating op de werven. Het rapport vermeldt ook de gevolgen van de aanwezige bomen. Deze spelen, mede door hun grootte, een rol bij de geconstateerde problemen. De bomen kunnen het fundament van de muren aantasten en een opwaartse druk geven op het oppervlak van de werven. Dit heeft geleid tot maatregelen waarbij het straatwerk is opgehoogd. Gevolg daarvan is dat de bestrating op tegenschot kan komen te liggen, waardoor regenwater vanaf de boomstam naar (en in) de werfkelders loopt. Het onderzoek uit 2009 vormt de basis onder de latere aanpak van de wal- en kluismuren. De kostenraming in het rapport komt ook exact overeen met de bedragen die daarvoor in de latere aanpak zijn begroot. Terzijde voegen wij hieraan toe dat het rapport goed laat zien waar de staat van de wal- en kluismuren en van de fundering goed, matig of slecht is. Funderingen in slechte staat

werden onder meer aangetroffen langs de Kromme Nieuwegracht. Ondanks vragen van bewoners heeft het nog tot 2019 geduurd voordat een begin is gemaakt met de aanpak van dit deel van de grachten. De toestand die daar toen werd aangetroffen is inmiddels bekend.

5.10 De tot dusver verrichte onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea zijn gericht op het opstellen van eenvoudige, snelle en grofmazige modellen ("spoor 2") en meer nauwkeurige modellen ("spoor 1"). Hierdoor ontstaat een beter zicht op de hoofdaspecten veiligheid en schade, en op de samenhang daartussen. Hoe meer "weetbare kennis" er is, des te beter kan het belang van veiligheid en schadeherstel worden afgewogen tegenover andere belangen, zoals die van het verkeer en de toegankelijkheid. Een voorbeeld hiervan: als op basis van goed onderzoek bekend is welke kelders het zwakst zijn, kunnen die als eerste worden aangepakt en ontstaat er meer ruimte voor andere doeleinden binnen het wervengebied. Wij lichten dit toe aan de hand van een voorbeeld. De bereikbaarheid van de binnenstad is van groot (functioneel) belang. Soms is, binnen strakke regulering, enig zwaar verkeer daarvoor onvermijdelijk. Denkbaar is dat herstel van enkele minder sterke werfbogen, de "zwakste schakels", of versterking op strategische punten de meest doelmatige oplossing is om dit doel op een veilige manier te bereiken. Of dit het geval is, moet uiteraard uit degelijk onderzoek blijken.

5.11 Wij vermelden hier in algemene zin de belangrijkste mogelijke invloeden op de werfkelders, de wal- en kluismuren en hun fundering. De veelheid van invloeden onderstreept het belang van een integrale of op zijn minst samenhangende aanpak:

a. Zoals gezegd: de werfkelders zijn niet gebouwd op zwaar verkeer. Te zwaar – maar ook: te frequent en te snel rijdend – verkeer kan grote schade aan de onder de weg gelegen kelders veroorzaken. Het gaat hierbij zowel om statische belasting als om dynamische belasting. In 1975 is langs de grachten een aslastbeperking ingesteld. Deze geldt nog steeds, al laat, zoals wij eerder hebben opgemerkt, de handhaving te wensen over. In onze onderzoeksperiode ontvingen we soms bijna dagelijks meldingen van eigenaren, met foto's van vrachtauto's en zelfs een betonmixer – met een mogelijk gewicht van 41 ton – langs de grachten. En dit terwijl in het overgrote deel van het gebied langs de grachten een aslastbeperking van maximaal twee ton geldt. Ter vermijding van een mogelijk misverstand voegen wij hieraan toe dat dit niet wil zeggen dat een aslast onder de twee ton geen invloed kan hebben. Zo is het denkbaar dat verzwakkingen in een eerder stadium, ook door zwaarder verkeer, zijn ingetreden en dat een "toevallige" kleine latere belasting fataal wordt. Wij kunnen dit echter niet goed beoordelen.
b. Om het aantal overtredingen van de aslastbeperking terug te dringen is er met ingang van 2 maart 2021 een nieuw verkeersbesluit van kracht. Op grond hiervan gelden nu voor de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en enkele toegangswegen een vrachtwagenverbod en breedtebeperkingen. Daardoor mogen vrachtwagens en andere voertuigen breder dan 2,2 meter niet meer over de grachten rijden. De binnenstad blijft wel bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Sommige eigenaren hebben ons laten weten dat zij de positieve gevolgen van deze nieuwe maatregel ervaren. Maar er zijn ook relativeringen. Zo hebben enkelen ons erop gewezen dat de breedtebeperkingen niet voor alle grachten in volle omvang gelden. Ook is ons gezegd dat de maatregelen in bepaalde gevallen tot *gevaarlijker* verkeerssituaties kunnen leiden, bijvoorbeeld als iemand bij eenrichtingverkeer extra hard rijdt om tegen het verbod in snel op de beoogde plek wil komen. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade die is ontstaan doordat auto's te snel over een

verkeersdrempel rijden. Wij vermelden al dergelijke opmerkingen slechts, maar verbinden daar geen advies aan. Zoals in nr. 2.7 is gezegd, vallen oplossingen voor verkeersproblemen buiten onze opdracht.

c. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade door auto's die te snel over een verkeersdrempel rijden. En ook dat de (dynamische) belasting van bijvoorbeeld een over de hobbelige klinkers stuiterende pizzascooter hoger kan zijn dan die van een langzaam rijdende vrachtwagen. Trilschade kan ook volgens diverse eigenaren ook ontstaan door het gebruik van trilplaten om het terug te plaatsen zand te verdichten.
d. Ook de statische belasting van het parkeren van voertuigen langs de gracht is meermalen genoemd als oorzaak van schade. Er zijn eigenaren die op dit punt vrezen dat het toelaten van autoverkeer, met de daarbij behorende parkeerplaatsen in dit gebied, een "verdienmodel" voor de gemeente blijft vormen, en om die reden niet aangepast zal worden.
e. Ook allerlei vormen van bijzonder verkeer verdienen de aandacht. Dit kan betrekking hebben op bevoorrading (ook privé, bijvoorbeeld door pakketbezorging), calamiteiten (brand, ambulances), verhuizingen, het ophalen van afval en bouwverkeer bij bouwwerkzaamheden. In dit verband doet de gemeente er alles aan om haar eigen taken, zoals afvalinzameling, uit te voeren met wagens die binnen de grenzen van de aslastbeperking blijven. Voor de bevoorrading van het winkelgebied is de aslastbeperking een grote opgave, omdat ook autobussen al snel op een aslast van twee ton zitten. Ook de verduurzaming van het autoverkeer loopt niet vanzelf parallel met de aslastbeperking; elektrisch aangedreven voertuigen zijn gemiddeld immers zwaarder.
f. De gebrekkige hemelwaterafvoer van of via de wegen naar de grachten is op veel plekken een punt van zorg. Spuwers die dicht zitten, bijvoorbeeld door bladeren en soms zelfs met cement, drainage die niet goed werkt, grindopvangbakken op de werven die ontbreken, enzovoort. De gebrekkige afvoer is niet alleen een oorzaak van lekkages, maar leidt, als water in de tongewelven trekt, ook tot een vermindering van het draagvermogen. De druksterkte van metselwerk kan afnemen zodra het verzadigd is met water. Daarmee raakt het ook de veiligheid.
g. Ook de bomen en vooral hun wortels kunnen invloed hebben op de werven en de werfkelders. Hoe kleiner de ruimte voor de wortels, hoe groter de kans op schade. Enkele eigenaren hebben ons meegedeeld dat wortels bij hen tot in het huis en in de riolering zijn doorgegroeid en scheuren hebben veroorzaakt.[8] Met het oog op dergelijke problemen heeft de gemeente in 2012 een *Bomenvisie Utrechtse Werven* opgesteld.
h. Een andere invloed hangt samen met de werkzaamheden die nodig zijn voor het aanleggen of vernieuwen van kabels en leidingen, onder meer door energiemaatschappijen. Deze werkzaamheden vinden plaats in de laag boven de tongewelven. Soms lopen leidingen, zoals eerder vermeld, zelfs door de tongewelven; dit betreft bijvoorbeeld het warmtenet onder de Nieuwegracht. Verder zijn er noodzakelijkerwijs aftakkingen door het erfgoed heen om in de woningen te komen. De werkzaamheden worden gereguleerd via een stelsel van opbreekvergunningen op basis van de *Verordening kabels en leidingen Utrecht 2013,* waarbij ook op

[8] Een enkele eigenaar heeft ons verzocht een aanbeveling te doen over het zo nodig verwijderen van bomen. Daaraan geven wij geen gevolg, omdat dit buiten onze opdracht valt. Wij geven een advies over mogelijke aansprakelijkheden en daaruit voortvloeiende verplichtingen tot herstel of vergoeding van schade, maar de vraag of bomen behouden moeten worden – en zo ja, onder welke voorwaarden – valt daarbuiten.

archeologische waarden worden getoetst. Er is geen tot nauwelijks toezicht op de uitvoering. Wel zullen, naar ons is meegedeeld, in het *Handboek voor kabels en leidingen* specifieke eisen worden opgenomen voor het werken boven de werfkelders. Eigenaren hebben ons voorbeelden genoemd van problemen die kennelijk na (en door) werkzaamheden met leidingen en de aanleg van leidingdoorgangen zijn ontstaan. Hiertoe behoren ook de gevolgen van het werken met trilplaten, die worden gebruikt om het zand te verdichten dat in een gat wordt teruggeplaatst.

i. Aan ons zijn ook negatieve ervaringen met de wijze van herbestrating meegedeeld. Volgens diverse betrokkenen wordt hierbij niet altijd voldoende aandacht besteed aan de waterafvoer of is er geluidsoverlast in de werfkelders ontstaan door de "losse" wijze waarop de straatklinkers zijn gelegd.
j. Het lijkt erop dat het herstel van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren invloed heeft gehad op de staat van werfkelders. Ons is in meerdere gesprekken gezegd dat in werfkelders kort na afloop van dergelijke werkzaamheden lekkages zijn opgetreden of sterk zijn verergerd. Hierbij gaat het soms ook over het losraken van de aanhechting van de werfkelders en (de voorgevel van) het pand of over schade *in* panden.
k. Omgekeerd geldt dat het uitblijven van een samenhangende aanpak bij het eerdere herstel van werf- en kluiskelders tot schade heeft geleid. De staat van de wal- en kluismuren heeft immers invloed op de bouwkundige staat van de kelders. Als de fundering van de wal- en kluismuren gebrekkig is of zelfs bijna ontbreekt, vergroot dat in sterke mate de kans op schade aan de kelders.
l. Ook het vaarwegbeheer is van belang, zowel voor pleziervaart, rondvaart en bevoorrading – onder meer de "bierboot" – als voor boten voor afvalinzameling. De stroming die boten veroorzaken is een punt van aandacht. Voor de pleziervaart zijn er drie routes door Utrecht, waarbij de route met de hoogste doorvaarhoogte (3,2 meter) langs de Oudegracht loopt. Wordt de doorgang voor deze schepen afgesloten, dan moet een deel van deze kleinere schepen via het met vrachtschepen gevulde Amsterdam-Rijnkanaal.[9] Dat is onwenselijk. Onderwerpen van regulering zijn onder meer: een verbod om de schroef van een schip in werking te hebben als het schip vast ligt en een toegangsbeperking voor bepaalde boten in de kwetsbare – vaak smallere – delen van de grachten. Daarom geldt er in de Plompetorengracht, de Drift, de Kromme Nieuwegracht en de Nieuwegracht een beperking tot boten aangedreven door spierkracht.
m. Vanzelfsprekend hebben ook de taken van het waterschap (het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, HDSR) invloed. Deze taken omvatten het peilbeheer en het waterkwaliteitsbeheer. HDSR heeft de taken in 1995 overgenomen van de gemeente. HDSR gaat over de waterkolom en de waterbodem. Daaronder valt de taak om te baggeren; de diepte van de waterbodem is formeel vastgelegd in een "legger" van het waterschap. Het baggeren is toegestaan tot een bepaalde overdiepte (in de legger staat bijvoorbeeld 1,50 meter; er mag dan tot 2 meter worden gebaggerd). De gemeente gaat over de "oeververdediging", waarmee is bedoeld: de handhaving van een goede staat van de wal- en kluismuren en de fundering daarvan. Hier zit dus een onderlinge afhankelijkheid: zeker bij baggeren tot een bepaalde overdiepte is het nodig dat de oeververdediging op orde is. Het peilbeheer is een kwestie van nauwkeurigheid in de Utrechtse grachten: staat het water te hoog, dan kan het de

[9] In een van de commentaren op ons conceptrapport is een opmerking gemaakt over een nu beschikbare alternatieve route via de recent geopende Catharijnesingel. Wij vermelden deze opmerking zonder eigen oordeel daarover.

werfkelders in stromen, staat het te laag, dan kan dat gevolgen hebben voor de houten funderingspalen. De bewegingsruimte zit in + of - 10 cm waterhoogte. Tegelijk is het ook vrij nauwkeurig te reguleren. Als het nodig is, kan er 12 m^3 per seconde in gepompt worden en 30 m^3 per seconde er uit. Wel moet de stroming niet te hard zijn. Te harde stroming kan bijdragen aan uitspoeling van zand onder de oeververdediging. Dit laat onverlet dat stroming nodig is om geurhinder door het water te voorkomen. Gezien de kwetsbaarheid van de oeververdediging bij de Kromme Nieuwegracht – in het bijzonder in rak 21 – zijn er gesprekken tussen HDSR en de gemeente over het ondieper maken van de grachten (van 1,80 meter naar 1,20 meter door het ophogen met zand en/of puin), waardoor de waterbodem tot grotere hoogte steun kan bieden aan de oeververdediging. Het risico van een hogere stroomsnelheid neemt dan wel toe.

n. Bronbemaling bij werkzaamheden kan zowel tot zettingen als tot aantasting van funderingspalen leiden. De bronbemaling wordt gereguleerd door HDSR aan de hand van een vergunningstelsel. Het plaatsen van damwanden in de bodem leidt tot waterbarrières, waardoor een deel van de watervoerende laag wordt afgesloten. Dit kan gevolgen hebben voor de grondwaterstand onder de bebouwing, met verdere gevolgen zoals wateroverlast in de kelders en aantasting van het metselwerk. Ook het tijdelijk afgraven van zand tijdens de werkzaamheden kan de stabiliteit van de kelders ondermijnen, met gevolgen bijvoorbeeld voor de voorgevels van de panden.
o. Schade aan werfkelders kan ook ontstaan door gebrekkig onderhoud van de kelders door de eigenaren. Ook onoordeelkundig uitgevoerde verbouwingen en andere constructieve ingrepen, zoals het weghalen van tussenmuren, kunnen schade veroorzaken. Ingrepen bij buurkelders kunnen evenzeer problemen veroorzaken.

5.12 Uiteindelijk leiden al deze invloeden – samengevat – slechts tot enkele soorten schade:

- scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren van de werfkelders en scheuren tussen werfmuren en werfkelders en tussen kluismuren en kluiskelders;
- schade aan het binnenwerk door (1) lekkage via scheuren en via voegen en (2) scheuren in het pleisterwerk door scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren;
- optrekkend vocht.

Over de scheuren merken wij nog het volgende op. Uit de verschijningsvorm daarvan is niet altijd direct af te leiden is wat de schadeoorzaak of -oorzaken zijn. Eenzelfde schadepatroon kan verschillende en ook meer dan één (gecombineerde) oorzaken hebben. Er zijn meerdere scenario's mogelijk die tot de schade hebben geleid, elk met een bepaalde mate van waarschijnlijkheid. Uiteindelijk gaat het om de best verklarende, meest waarschijnlijke scenario's. In dit proces van schadediagnose spelen omgevingskenmerken, schadekenmerken en gebouwkenmerken een rol. Kortom: causaliteit en toerekening van schade zijn in technische zin – maar ook in juridische zin – een complexe kwestie. Voor het eerste aspect zijn technische onderzoeken heel behulpzaam. Daarbij houden wij voor ogen dat in veertien van de zojuist in nr. 5.11 genoemde vijftien oorzaken de gemeente een rol speelt of kan spelen. Voor de laatste oorzaak, onder de letter o, komen wij tot het oordeel dat gebrekkig onderhoud geen oorzaak kan zijn van scheuren in de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de periode 1993-2002. En voor ondeugdelijke verbouwingen geldt dat deze meestal eenvoudig aan te tonen zijn. Al deze omstandigheden kunnen ook gevolgen hebben voor de juridische beoordeling van de schadeoorzaken en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden. Wij komen hierop terug in § 7.

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen

Algemeen

6.1 In nr. 2.7 hebben wij vermeld dat het niet onze taak is om in dit advies uitspraken te doen over individuele eigendomskwesties. Als dat wel binnen onze opdracht zou hebben gelegen, zou dat een nauwkeurig en op alle individuele bijzonderheden afgestemd onderzoek hebben gevraagd. Dat is heel veel werk, mede doordat de documentatie op dit punt vaak onvolledig is. Onze antwoorden op de vragen van de opdracht bevatten inzichten en oplossingen die naar onze mening voor het overgrote deel van de gevallen opgaan. Dit rechtvaardigt het geven van *hoofdregels*. Daarop zijn dan, in bijzondere gevallen, *uitzonderingen* mogelijk. Deze structuur, met hoofdregels en uitzonderingen, maakt het ons mogelijk tot algemene uitspraken te komen die voor de meeste gevallen het gewenste houvast bieden. Een individuele eigenaar kan daaraan dus niet direct rechten ontlenen, maar ons advies kan naar wij hopen wel helpen om meer duidelijkheid te krijgen over problemen die een snelle oplossing in de weg zitten.

De eigendom van de wegen

6.2 De wegen zijn, als openbare weg, voor een ieder toegankelijk. Zij zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente. Dit gegeven staat niet ter discussie. De vrij algemene opvatting is dat de gemeente tevens de eigenaar van de wegen is, ook van de gedeelten die boven de particuliere werfkelders liggen. Enkele eigenaren hebben, mede met een beroep op historische gegevens, de eigendom van de gemeente in twijfel getrokken of betwist.[10] Dit leidt tot de vraag wie eigenaar van de weg is; een vraag die ook de eerste van de aan ons gestelde juridische vragen vormt.

6.3 De kadastrale registratie geeft geen antwoord op deze vraag. Afgezien van het al vermelde gegeven dat deze registratie nooit volledig uitsluitsel geeft over de eigendom, moeten wij ervan uitgaan dat de gegevens die in deze openbare registers zijn te vinden juist op dit punt heel incompleet zijn. Bovendien dateren de registers van ver na de aanleg van de werven, de wegen in het wervengebied en de werfkelders. Zoals gezegd, hebben wij zelf geen kadastrale onderzoeken ingesteld – laat staan naar alle vele honderden werfkelders en hun directe omgeving –, maar in diverse door ons geraadpleegde bronnen is te lezen dat eerder steekproefsgewijs uitgevoerd onderzoek geen duidelijkheid biedt.[11] Soms hebben grotere stukken weg, bijvoorbeeld die tussen twee bruggen, één kadastraal nummer, en dit niet altijd met duidelijke vermelding van een eigenaar. Ook allerlei andere varianten komen voor. De ons bekende overdrachtsakten bevatten op dit punt geen duidelijke afspraken. Ook individuele eigenaren hebben hierop gewezen.[12] Het geregeld voorkomende gegeven dat alle grond

[10] In een van de ontvangen reacties is op dit punt verwezen naar de tekening (aangeduid als "*Artist impressie*") in § 4.1 van de gemeentelijke publicatie *Kelders in het stadshart Utrecht* van oktober 2020. Daarop is de ondergrond van de werf- en kluiskelders weergegeven met een kleur die duidt op "privaat bezit". Wij menen dat deze tekening geen uitsluitsel geeft over – en ook niet is bedoeld als – het juridische standpunt van de gemeente. Afgezien daarvan komen wij in het navolgende tot een eigen beoordeling van deze eigendom.
[11] Zie onder meer: G.M. van den Broek e.a., *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied Utrecht (Universiteit Utrecht, 2014), p. 22 en 23.
[12] In een reactie van een collectiviteit van eigenaren hebben wij gelezen over de ontkenning van "*het bestaan van een eigendomssplitsing binnen hun gebouwen*". Daaraan is een beschouwing over de eigendom van de

waarop de weg tussen twee bruggen is gelegen kadastraal als één perceel (met één nummer) geldt, vormt overigens wel een aanwijzing voor eigendom in handen van de gemeente. Hierbij kan in het midden blijven welk *belang* een keldereigenaar erbij zou kunnen hebben om eigenaar te zijn ook van het stuk openbare weg boven zijn kelder.

6.4 Hoe zit ook zij, bij deze stand van zaken vormt artikel 13 van de Wegenwet het vertrekpunt bij onze benadering. Dit artikel heeft twee leden en luidt als volgt:

> 1. *De eigendom van wegen wordt, zoolang en voor zoover niet het tegendeel blijkt, vermoed te zijn bij de provincie, de gemeente of het waterschap, door welke of door hetwelk de weg wordt onderhouden.*
>
> 2. *Dit vermoeden werkt niet tegen dengene, van wien wel het onderhoud is overgenomen doch niet de eigendom.*

Dit artikel, dat uit 1930 dateert, schept in lid 1 dus het rechtsvermoeden dat de gemeente, die zoals we zagen de openbare wegen in het wervengebied onderhoudt, ook de *eigenaar* van deze wegen[13] is.[14] Het artikel is een voorbeeld van een publiekrechtelijke regeling (de Wegenwet) met een privaatrechtelijke regel van eigendomsrecht. Het omvat naar zijn aard ook situaties die in 1930 al bestonden en mogelijk al een lange geschiedenis hadden. Beschouwingen over het (verre) verleden van de werfkelders in de verhouding tot de daarboven gelegen openbare wegen hebben dus geen zelfstandige betekenis voor het antwoord op de vraag wie de eigenaar van de weg is. Een vermoeden als dat van dit artikel levert geen dwingend bewijs van eigendom op. Tegenbewijs is mogelijk. Lid 2 voorziet afzonderlijk in de mogelijkheid dat er oorspronkelijk één eigenaar van de weg en het aan de weg gelegen pand is die alleen de onderhoudsverplichting aan de gemeente heeft overgedragen maar de eigendom heeft voorbehouden. In beide gevallen rust de bewijslast ten aanzien van dit "tegendeel" dus op de pandeigenaar (keldereigenaar). Wij hebben geen concrete voorbeelden gezien van eigenaren die dit bewijs kunnen leveren, maar wij hebben ook hiernaar geen afzonderlijk, laat staan compleet, onderzoek ingesteld. Akten die zijn opgemaakt tussen twee opeenvolgende eigenaren van werfkelders en bijbehorende panden geven geen uitsluitsel over de verhouding tot de gemeente, als deze geen partij is geweest bij die akten. Het staat vast dat de gemeente al sinds jaar en dag het standpunt inneemt dat zij de eigenaar van de wegen is. Dit komt overeen met het hier aangehaalde vermoeden van de Wegenwet. Voor zover ons bekend, zijn er geen eigenaren (geweest) die deze aanspraak in een procedure hebben betwist. Dit alles brengt ons tot de conclusie dat de gemeente de eigenaar van de wegen in het wervengebied is. Wij gaan voorbij aan de (niet volkomen uit te sluiten) *mogelijkheid* dat dit in een enkel geval anders ligt. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, geven wij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat ook als bewezen is dat de gemeente geen eigenaar

---

boven de werfkelder gelegen weg gekoppeld. Dit lijkt ons niet een relevant gezichtspunt. Wij gaan hierop in nr. 6.6 nader in.

[13] Het begrip "weg" omvat niet alleen de stenen (of het asfalt) van de rijweg. Weg en grond zijn één, zoals H.P.J.A.M. Hennekens het heeft geformuleerd in zijn proefschrift *De openbare weg en het privaatrecht* (1977), p. 4. Hij acht scheiding van weg en grond onjuist, zowel feitelijk als juridisch.

[14] De memorie van toelichting bij het ontwerp van deze wet vermeldt dat hierin geen "*onbillijkheid*" tegenover mogelijke rechten van particulieren ligt. Meestal zal het vermoeden immers wel overeenkomen met de werkelijkheid. En in andere gevallen zal de rechthebbende, als het recht nog enig praktisch belang voor hem heeft, er wel in slagen het vermoeden te ontzenuwen. Aldus deze memorie van toelichting.

van een deel van de weg is, deze weg op basis van de Wegenwet gewoon openbaar blijft (zie artikel 4 van de Wegenwet) en dat de eigenaar het verkeer daarover moet dulden (artikel 14 lid 2 van de wet).

De eigendom van de werfkelders

6.5 Volgens artikel 5:20 lid 1 BW omvat de eigendom van de grond "*voor zover de wet niet anders bepaalt*" zowel de bovengrond als de aardlagen die zich daaronder bevinden en de gebouwen die "*duurzaam met de grond zijn verenigd*", bijvoorbeeld door vereniging met andere gebouwen en werken. Dit laatste is anders voor zover dergelijke gebouwen en werken bestanddeel zijn van de zaak van iemand anders. De eigenaar van de bovengrond – in dit geval dus de weg – is dus eigenaar van alles wat zich daarboven en daaronder (in de grond) bevindt. Kortom: "verticale natrekking" is de hoofdregel.

6.6 Op deze hoofdregel vormt de eigendom van de werfkelders een uitzondering *in die gevallen* waarin de werfkelders in verbinding staan met (en daardoor "bestanddeel" zijn van) de particuliere panden die aan de wegen zijn gelegen. Hieruit volgt dat de redenering dat de werfkeldereigenaar eigenaar is van de "bovengrond" van de kelder, niet opgaat. Er is immers een hiërarchie tussen de verticale natrekking (hoofdregel) en de horizontale natrekking (uitzondering). Het is overigens niet steeds eenvoudig om te bepalen wat een "bestanddeel" is. Volgens artikel 3:4 lid 1 BW is alles wat "*volgens verkeersopvatting onderdeel van een zaak uitmaakt*" bestanddeel van die zaak. Veel zal afhangen van de precieze feitelijke situatie. Daarbij kan bijvoorbeeld van belang zijn wie toegang heeft tot de kelder (wie heeft de sleutel). Door de hier beschreven uitzonderingssituatie, ook wel "horizontale natrekking" genoemd, behoren de kelders toe aan de eigenaren van de panden in kwestie. Het in noot 12 aangestipte thema van het al dan niet bestaan van een "eigendomssplitsing" in geval van horizontale natrekking doet hierbij niet ter zake. De hoofdzaak (in dit geval het pand) en het bestanddeel (de werfkelder) vormen immers bijna altijd één ongesplitste zaak.

6.7 Het gegeven dat de gemeente de eigenaar is van de weg heeft verder tot gevolg dat zij ook de eigenaar is van de ondergrond *onder* de werfkelders.[15] Het belang hiervan lijkt gering, maar kan aan de orde komen bijvoorbeeld als de werfkeldereigenaar zijn kelder wil verdiepen. Daarvoor is hij dan, afgezien van eventuele publiekrechtelijke vergunningen, afhankelijk van toestemming van de grondeigenaar, in dit geval dus de gemeente. Voor zover ons bekend, heeft de gemeente bij eerdere verdiepingen dit aspect niet aan de orde gesteld. Wij gaan ervan uit dat zij dit beleid zal voortzetten.

6.8 De gemeentelijke eigendom van de weg heeft nog een ander gevolg. De gemeente is daardoor ook de eigenaar van de wees- en spookkelders. Dit is een rechtstreekse toepassing van de hoofdregel van artikel 5:20 lid 1 BW met de daarin neergelegde verticale natrekking. Als deze bijzondere categorie kelders niet verbonden is met het nabijgelegen pand (en de kelders dus geen bestanddeel van dat pand zijn), is er geen plaats voor horizontale natrekking. Deze vorm van natrekking is immers een uitzondering op de hoofdregel van verticale natrekking. Een zoektocht naar degenen die het laatst als eigenaar konden gelden, kan daarom achterwege

[15] Hierbij zien wij af van de eigendom van de daarin gelegen kabels en leidingen. Daarvoor geeft artikel 5:20 lid 2 BW een afzonderlijke (sub)regel, die kort samengevat inhoudt dat de eigendom van een kabel- of leidingnet voor het transport van water, energie of informatie, dat onder de grond van een ander ligt, toebehoort aan de aanlegger van dat net.

blijven. Dit geldt vanzelfsprekend niet voor “losse” werf-, kluis- en straatkelders waarvan wel een eigenaar bekend is. Dan betreft het immers geen wees- of spookkelder.

6.9 Een bijzondere positie nemen de “straatkelders”, zoals die onder de Choorstraat, in. Daar rijst de vraag of die, evenals de “normale” werfkelders, door horizontale natrekking zijn verbonden met een achterliggend pand. Ook hier geldt dat dit het geval zal zijn als ze een “bestanddeel” van dat pand zijn, dat wil zeggen: daarmee intern zijn verbonden en daarvan volgens verkeersopvattingen deel uitmaken. De precieze individuele situatie, met inbegrip van de wijze van constructieve verbondenheid, zal hier de doorslag geven. Als er alleen een mogelijkheid van toegang tot de straatkelder bestaat, waarvan al sinds jaar en dag geen gebruik meer wordt gemaakt, is er – mede afhankelijk van andere relevante omstandigheden – misschien reden om te concluderen dat de straatkelder geen bestanddeel van het pand is. Dan is er geen horizontale natrekking en herleeft de hoofdregel van de verticale natrekking. Dit betekent dan dat de eigenaar van de straat, te weten de gemeente, de eigenaar is van de daaronder gelegen straatkelder.

6.10 In het memo VBK is de mogelijkheid besproken dat de bovenmuren van de werfkelders, de (ton)gewelven, gezamenlijk eigendom zijn van de keldereigenaren en de gemeente. Aan deze mogelijkheid van gezamenlijke eigendom (juridisch aangeduid als “mandeligheid”) ligt de gedachte ten grondslag dat het keldergewelf een dubbele functie vervult: het is onderdeel van de dragende constructie van de kelder en draagt ook de daarboven gelegen weg. Deze mandeligheid zou dan ook kunnen gelden voor de bouwkundige elementen van de werfkelder die de door de weg uitgeoefende krachten afdragen naar de fundering én voor de fundering zelf. Wij verwerpen deze mogelijkheid. De wet bestempelt een gemeenschappelijke “*scheidsmuur*” als gemeenschappelijk en mandelig, maar een plafond is geen muur. Het gewelf ondersteunt de daarboven gelegen weg, maar is daarvan geen constructief onderdeel.[16]

6.11 Enkele eigenaren hebben onze aandacht gevraagd voor de mogelijkheid dat een eigenaar – *om niet*, dan wel tegen een bepaalde, nader vast te stellen, vergoeding – afstand doet van de werfkelder ten gunste van de gemeente. Ons is niet gebleken dat deze mogelijkheid veel steun heeft; noch bij andere eigenaren noch bij de gemeente. Dit neemt natuurlijk niet weg dat betrokkenen hiervoor in een concreet geval een regeling kunnen treffen. Hoe dit ook zij: strikt juridisch gezien zou sprake kunnen zijn van zo’n afstand als de verbinding tussen de huiskelder en de werfkelder duurzaam wordt verbroken, bijvoorbeeld door de bouw van een gesloten tussenmuur. Dan is de werfkelder geen “bestanddeel” meer van het pand en herleeft automatisch de hoofdregel van de verticale natrekking, met de gemeente als de (nieuwe) eigenaar. De band met het pand moet dan wel volledig zijn verbroken; zo kan er, als de pandeigenaar als enige de sleutel voor de toegang via de werf behoudt, reden zijn voor een andere uitkomst. Ook hier zal echter veel afhangen van de verdere omstandigheden van het hier besproken geval. Bij deze kenschets passen twee kanttekeningen. Ten eerste: in het Nederlandse recht is het niet mogelijk afstand te doen van eigendom van een onroerende zaak. In dit concrete voorbeeld biedt het recht mogelijk in zoverre een oplossing dat er meteen, van rechtswege, een nieuwe eigenaar is. Ten tweede: het eenzijdig afstand doen van een werfkelder, die daarmee aan de gemeente vervalt, kan de gemeente op extra kosten jagen. Denk aan een kelder die noodzakelijk en kostbaar herstel behoeft. Los van de mogelijke overgang van eigendom is de vorige eigenaar daardoor tegenover de gemeente mogelijk aansprakelijk uit onrechtmatige daad.

[16] In deze zin ook advies HP, p. 8.

6.12 In hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies hebben B&W onze aandacht gevraagd voor de zogeheten watergevels, dat wil zeggen: de particuliere achtergevels voor de grachtenpanden waarvan de gevelmuur direct in het water staat. Zij vragen om een "aanvullend advies" daarover. Wij zijn daartoe maar heel beperkt in staat. De vraag was nieuw voor ons; voor zover wij konden nagaan, is die niet eerder aan de orde gesteld. Voor zover ons bekend, zijn de achtergevels niet opgenomen geweest in de onteigeningsbesluiten (of de daarmee overeenstemmende minnelijke verwervingen door de gemeente) van de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw. Als dat wel het geval is geweest, is de gemeente de eigenaar van de watergevels en de fundamenten daarvan. Dan ligt de parallel met de kluismuren voor de hand. Als de gemeente destijds – of op enig ander moment – deze eigendom niet afzonderlijk heeft gekregen, ligt het voor de hand om aan te nemen dat de eigendom bij de eigenaar van de grachtenpanden in kwestie berust. Dan zijn de watergevels immers bestanddeel van deze panden. Als gevolg daarvan valt het beheer dan in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het grachtenpand. Maar ook dan kan er reden zijn voor een uitzondering op deze hoofdregel volgens de – hierna uit te werken – overwegingen.

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen

6.13 Vooral door de in nr. 4.2 genoemde verwervingen (deels door onteigening) is de gemeente de eigenaar van vrijwel alle werven. Ditzelfde geldt voor de kademuren, de wal- en kluismuren en het overgrote deel van de werfmuren. Deze "buitenmuren" zijn dus in andere handen dan de direct daarmee verbonden werfkelders. De gemeente is ook de eigenaar van de bruggen en van de bomen in het openbare gebied.

De eigendom van trekankers

6.14 De trekankers – voor zover aanwezig – zijn bedoeld om de werf- en kluismuren te hechten aan de overige keldermuren. Ze bevorderen een goede afdichting en moeten daarmee voorkomen dat er zand tussen de beide soorten muren weglekt. Door de wijze van aanhechting zijn de trekankers in de regel op te vatten als bestanddeel van de werf- of kluismuur waarop zij zijn vastgemaakt. De gemeente, als de eigenaar van de werf- en kluismuren, is dan door natrekking eigenaar ook van de trekankers. Gegeven de eigendom van de trekankers zijn het onderhoud en het beheer van de trekankers een verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze hoofdregel over de verantwoordelijkheid van de gemeente kan uitzondering lijden als er concrete aanwijzingen zijn voor het tegendeel, bijvoorbeeld op basis van eigendomsbewijzen. Wij kennen daarvan overigens geen voorbeelden. Ook is het mogelijk dat een trekanker los is geraakt van de keldermuur die eigendom is van de eigenaar van de werfkelder in kwestie, bijvoorbeeld door verwaarlozing door deze eigenaar in geval van oxydatie. Ook in zo'n geval kan er, afhankelijk van de verdere omstandigheden, reden zijn voor een uitzondering op de hoofdregel. De bewijslast daarvoor rust op de gemeente, als de aansprakelijke partij volgens de hoofdregel.

6.15 Het ligt voor de hand om aan te nemen dat er wat de trekankers betreft ten laste van de werfkelder (als "dienend erf") en ten behoeve van de grond met de werf- of kluismuur (als "heersend erf") een erfdienstbaarheid bestaat. Op grond daarvan moet de keldereigenaar dulden dat zijn keldermuur door de trekankers verbonden is met de daaraan grenzende werf- of kluismuur.

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren

6.16 Met enig voorbehoud – mede gevolg van het feit dat wij de diverse feitelijke situaties niet hebben kunnen waarnemen en niet bekend zijn met de verschillende manieren waarop de eigendomsakten hierover mogelijk een regeling bevatten – maken wij nog een enkele opmerking over de eigendom van de stoepen tussen de eigenlijke weg en het (grachten)pand in kwestie en over de daaraan grenzende opgangen naar de voordeur van het pand. Het is aannemelijk dat de stoepen, door hun openbare bestemming, de eigendom van de weg volgen. De gemeente geldt dan dus als de eigenaar. Wij beschouwen de hier bedoelde opgangen als bestanddeel van het pand. Zij zijn daarmee dan in dezelfde handen als het pand. Dit heeft gevolgen voor het beheer (onderhoud), met de kanttekening dat de gemeente verantwoordelijk kan zijn voor het herstel van beschadigingen door verkeer. Op dit aspect komen wij in algemene zin nog terug.

7 Rechten en plichten

Algemeen

7.1 Terecht is buiten discussie dat het onderhoud en het herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en de bomen voor rekening komen van de gemeente, die de beheerder en naar ons oordeel in de regel ook de eigenaar van deze objecten is. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten van het vastgelopen project Herstel Wal- en Kluismuren, waarmee in 2008 een begin is gemaakt en dat vanaf 2013 in uitvoering is genomen.

7.2 Op grond van artikel 3.5 van de Waterwet behoort "*een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater*" in beginsel tot de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente. Artikel 3.6 van de Waterwet bepaalt daarnaast, kort gezegd, dat de gemeente ook zorgt voor maatregelen in het openbaar gebied om "*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming*" zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. B&W hebben in hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies geschreven dat deze zorgplichten slechts inspanningsverplichtingen van de gemeente zijn. In het eerste geval betekent het volgens B&W dat de gemeente niet de rechtstreeks afdwingbare verplichting heeft om te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt. Dit is op zichzelf waar, maar betekent niet dat deze bepalingen van de Waterwet geen rol kunnen spelen bij een eventuele aansprakelijkheid van de gemeente. Om te beginnen is het van belang om vast te stellen of de gemeente heeft voldaan aan haar zorgplicht, waarover in de desbetreffende memorie van toelichting is vermeld dat die "*zoveel mogelijk moet worden nagekomen*".[17] Bovendien leggen de hierna nader toe te lichten bepalingen van het civielrechtelijke burenrecht gewicht in de schaal. Deze bepalingen vergroten de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan die zorgplicht, in ieder geval in de relatie tot directe buren die daarvan schade kunnen ondervinden. In dit verband is ook de gemeentelijke zorgplicht voor het behoud van het erfgoed van belang. Bij de verplichtingen op grond van de Waterwet gaat het hier nu eenmaal niet slechts om algemene uitgangspunten van een publiekrechtelijke regeling, maar om een bijzondere verwevenheid, ook in ruimtelijke zin, tussen private en publieke erven in een kwetsbaar, monumentaal gebied. Bij de privaatrechtelijke beoordeling van de mogelijke onrechtmatigheid van overheidshandelen kan een eventuele overtreding van publiekrechtelijke zorg- of inspanningsverplichtingen een bijkomende rol spelen. Deze gezichtspunten leiden ons onder meer tot de – hiermee nader gefundeerde – conclusie van aansprakelijkheid van de gemeente voor de gevolgen van tekortkomingen van haar in haar verplichtingen voor een adequate waterafvoer in het wervengebied.

7.3 Bij de werfkelders liggen de rechten en plichten genuanceerder. In beginsel is iedere eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom en ligt het dus op zijn[18] weg

[17] De memorie van toelichting bij een wijziging van de Wet op de waterhuishouding, die in 2009 is opgegaan in de Waterwet, houdt over de toen geïntroduceerde nieuwe zorgplicht voor de hemelwaterafvoer het volgende in: "*De nieuwe wettelijke taak heeft het karakter van een zorgplicht, die zoveel mogelijk moet worden nagekomen. De woorden «zoveel mogelijk» duiden erop dat er van een inspanningsverplichting sprake is. (…) Bij de concrete invulling van de zorgplicht hebben gemeenten beleidsvrijheid om op het lokale niveau de integrale afweging te maken op welke wijze het beste kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu, volksgezondheid)"* (zie *Kamerstukken II*, 2005/06, 30 578, nr. 3).
[18] Of: haar. Dit geldt voor alle gevallen ons advies waarin wij de hij-vorm gebruiken.

om met het oog daarop te zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Uitgangspunt is daarmee dat de eigenaar opdraait voor schade aan zijn object en voor schade die anderen mogelijk lijden door de ondeugdelijkheid daarvan. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij instortingen. Bij de ons bekende gevallen van een opstalrecht (met de gemeente als de blooteigenaar en een andere partij als de houder van een opstalrecht op een “los gelegen” werfkelder) geldt dit uitgangspunt voor de “opstaller”. Vaak zullen de daarop betrekking hebbende verplichtingen ook zijn vastgelegd in de opstalvoorwaarden die de gemeente heeft bedongen.

7.4 Er zijn echter factoren die het ingewikkelder maken en in andere richting (kunnen) wijzen. De verantwoordelijkheid voor de goede en veilige staat van de werfkelders ligt bij derden als *hun* gedragingen – of gebeurtenissen die binnen hun verantwoordelijkheid vallen – schade aan de werfkelders veroorzaken. Het is hoogst aannemelijk dat dit zich, in de verhouding tot de gemeente, voordoet onder meer bij schade door te zwaar, te frequent en/of te snel rijdend verkeer op de grachten, en soms ook bij schade door geparkeerde voertuigen. Daarop zijn niet alle werfkelders berekend en behoeven zij ook niet (ten laste van de eigenaar) berekend te zijn. Dat is ook de reden dat de gemeente al in de jaren ’70 van de vorige eeuw een aslastbeperking van twee ton langs de grachten heeft ingevoerd. Gebreken in het toezicht en tekortschietende handhaving van die aslastbeperking vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Handhaving van de eigen regels behoort mede tot de taken van de gemeente, die daarvoor in dit geval ook bijzondere opsporingsambtenaren (boa’s) in dienst heeft. Wij beseffen dat handhaving voor de gemeente niet altijd gemakkelijk is. Het gaat veelal om kortdurende overtredingen, door steeds wisselende overtreders. Dit gegeven doet naar ons oordeel niet af aan de hier geschetste algemene verantwoordelijkheid van de gemeente. Daarvoor is te minder reden als de gemeente is gewaarschuwd voor overtredingen maar desondanks nalaat nadere maatregelen te treffen of in te grijpen. Een toezichthouder of degene die belast is met handhaving is niet automatisch en onder alle omstandigheden (naast de primaire veroorzaker, de “overtreder”) aansprakelijk voor schade die bij voldoende toezicht of effectieve handhaving mogelijk niet zou zijn opgetreden, maar in dit geval is een dergelijke aansprakelijkheid wel gerechtvaardigd. Hiervoor bestaan diverse redenen. Het is lastig – en vaak onmogelijk – om de primaire overtreder te achterhalen. Het is vaak ook niet één overtreder die voor het geheel van schade zorgt; het is juist de optelling van de gedragingen van vele overtreders, gedurende vele jaren, die een belangrijk deel van de schade aan de werfkelders veroorzaakt. De gemeente is de instantie die bij machte is verboden in te stellen en – ondanks de zonet vermelde beperkingen – toe te zien op de naleving daarvan. Het gaat om verkeer op háár weg. Daar komt bij dat de gewelven van de werfkelders in de loop van de tijd hebben bewezen verkeer van enige omvang en enig gewicht (indicatie: een aslast twee ton) te kunnen dragen, hoewel ze daarop nooit ontworpen waren. Doordat repeterende overbelasting en andere externe invloeden hebben geleid tot verzwakkingen en constructieve scheuren, is niet bekend of er nog steeds voldoende “verborgen reserve” in deze oude constructies zit. Het is dan ook een zorgplicht voor de gemeente om zowel onderzoek uit te voeren naar de resterende draagkracht als maatregelen te treffen, dat wil zeggen: tot actie over te gaan. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat de gemeentelijke nota *Voorstel aanpak werfkelders* uit 1993, het jaar waarin een begin is gemaakt met het herstel van de werfkelders, al melding maakte van de noodzaak van het tegengaan van zwaar verkeer om het toen ingezette herstel een duurzaam karakter te geven. De nota houdt hierover het volgende in: “*Het voorliggende herstelplan voor de werfkelders is afgestemd op handhaving van de wieldrukbeperking*.” Volgens de nota vormt de belasting door relatief zwaar verkeer, waaronder ook geparkeerd verkeer, zelfs de hoofdoorzaak van de scheurvorming tussen de

aansluiting van de werfkelders en de werfmuren. Intentie van de aanpak was om de situatie na afloop van het herstel "*te consolideren door onder andere de bevoorrading van de bedrijven op verantwoorde wijze te laten plaatsvinden*". Als laatste vermeldt de nota naar aanleiding van vele gesprekken met particuliere eigenaren nog dit: "*Bovendien blijkt, dat een vrij algemene irritatie bestaat omtrent de onvoldoende handhaving van de wieldrukbeperking. Deze schadeoorzaak is bekend.*" Het zal duidelijk zijn dat de geschiedenis zich op dit punt heeft herhaald.

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade

7.5 Het voorkómen van schade is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente én de eigenaren. Ook hierbij heeft de gemeente een bijzondere taak. In diverse opzichten en om meer dan één reden heeft zij de eindverantwoordelijkheid (met de daarbij horende regierol) voor het schadeherstel en het latere behoud. De bescherming van de publieke waarde en betekenis van het wervengebied als gemeenschappelijk erfgoed behoort bij uitstek tot het domein van de gemeente, als de hoeder van het algemeen belang. Illustratief is dat de onteigeningen van werven en wal-, kluis- en werfmuren in de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden "*in het belang van monumentenzorg"*. De gemeente heeft ook veel "profijt" van de monumentale en toeristische waarde van het wervengebied. Bij deze publieke taak en verantwoordelijkheid past ook de daarop afgestemde democratische controle, waarbij de raad de centrale plaats inneemt. Ook overigens vervult de gemeente in veel opzichten een centrale rol, en wel:

- als de eigenaar en in elk geval de beheerder van de zaken met een publieke bestemming (zoals: wegen, bruggen, waterlopen, werven, wal- en kluismuren, riolering, bomen enzovoort), met de daaruit voortvloeiende handhavende taken;
- als de verantwoordelijke voor de waterafvoer (zie het aangehaalde artikel 3.5 van de Waterwet en onze beschouwing daarover);
- als de vergunningverlener in allerlei opzichten (onder meer voor graafwerk voor kabels en leidingen);
- als regelgever (bijvoorbeeld voor verkeersmaatregelen) en
- als toezichthouder (bijvoorbeeld op grond van de Woningwet).

Hier komt bij dat, zoals gezegd, schade aan de (particuliere) werfkelders vaak – maar natuurlijk niet altijd – samenhangt met gebrekkig onderhoud van (of werkzaamheden aan) zaken met een publieke bestemming of onvoldoende uitvoering van regelgeving, waaronder handhaving van de aslastbeperkingen. Alles bijeengenomen zien wij een veelomvattende zorgplicht voor de gemeente voor het publieke domein en voor alles wat zich, in allerlei vormen, in het grensgebied met het private domein voordoet.

7.6 Dan rijst de volgende vraag: wat is in deze gezamenlijke verantwoordelijkheid de taak (of plicht) van de eigenaren? Wij zien hier drie elementen:

- het voorkomen van gevaar en schade door het uitvoeren van voldoende onderhoud aan de kelder;
- het "oordeelkundig" laten uitvoeren van eventuele verbouwingen, dat wil zeggen: op basis van voldoende bouwkundige expertise en expertise op het gebied van erfgoed;
- waar dat nodig is: het verlenen van medewerking aan de gemeente bij herstelwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan de werf- en kluismuren.

7.7 In hun reactie op ons conceptrapport hebben B&W indringende vragen gesteld over het begrip bestuurlijke zorgplicht. Zij nodigen ons uit om toe te lichten hoe wij vanuit juridische plichten

tot die bestuurlijke plicht komen, tegen de achtergrond van hun verplichting tot een goede afweging en verantwoording voor de inzet van publieke middelen. Wij reageren hierop als volgt. Wij beschrijven de rechten en de plichten van alle betrokkenen, gemeente én eigenaren; en dit uiteraard voor zover het relevant is voor het behoud en waar nodig het herstel van de werfkelders in dit kwetsbare gebied. De gemeente heeft publiekrechtelijke verplichtingen, zoals die voor een adequate waterafvoer, voor handhaving van de aslastbeperking en eventuele andere verkeersmaatregelen, voor het behoud van dit collectieve erfgoed en veel meer. De gemeente is bovendien, zoals wij ook in nr. 5.7 hebben vermeld, langs drie zijden "buur" van de werfkelders: aan de voorzijde van de werfkelder bevindt zich de werf- of kluismuur, aan de bovenzijde ligt de weg en ook de ondergrond van de werfkelder behoort (door verticale natrekking) toe aan de gemeente. Het onderhoud van werf- en kluismuur, de regulering van verkeer, het afvloeien van hemelwater over de weg en het onderhoud van eventueel aanwezige fundering zijn in handen van de gemeente, op basis van haar publieke taak. Ook al wordt de gemeente in het gewone spraakgebruik niet gezien als een "privaatrechtelijke" buur (*noaber*), de wet beschouwt een gemeente wel degelijk als "buur" ook als zij "slechts" eigenaar en beheerder van een openbare weg is.[19] Dit roept de vraag op of de gemeente zich in dit bijzondere geval niet meer als goede buur zou kunnen of zelfs moeten gedragen. Wij beantwoorden deze vraag positief: ook de gemeente heeft verplichtingen als goede buur, in privaatrechtelijke zin.

7.8 Deze verplichtingen als buur hebben ook consequenties voor de uitvoering van de publiekrechtelijke zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten. Hieronder noemen wij enkele van de belangrijkste plichten als voorbeeld:

- *Aslastbeperking.* De aslastbeperking komt voort uit het bewustzijn dat zich onder de weg werfkelders bevinden en dat deze slechts een beperkte draagkracht hebben. Ongetwijfeld is de aslastbeperking deels in het leven geroepen uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Maar ook het belang van behoud van erfgoed en van bescherming van eigendom zal hieraan ten grondslag hebben gelegen.
- *Handhaving van de aslastbeperking.* Als een aslastbeperking nodig is voor het behoud van de werfkelders en daarmee van het erfgoed, zal deze beperking ook moeten worden gehandhaafd. Dit geldt temeer omdat vóór het herstel van de werfkelders in 1993 de handhaving van de aslastmaatregel als een noodzakelijke voorwaarde voor zinvol herstel is gepositioneerd (zie ook in nr. 7.4). De recente historie laat zien dat de gemeente er niet in is geslaagd aan deze verplichting een goede uitvoering te geven.
- *De zorgplicht voor hemelwaterafvoer.* Zoals wij al enkele malen hebben vermeld gaat het hier om een zorgplicht die "zoveel mogelijk" moet worden nagekomen. De ook genoemde beleidsvrijheid van de gemeente ligt vooral in de vrijheid om een integrale afweging te maken over de manier waarop *het beste* kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu en volksgezondheid). Bij het begrip "functie" is in het wervengebied een bijzonder gegeven dat in de ondergrondse werfkelders (ook) wordt gewoond en gewerkt. Het zijn onder meer deze ondergrondse functies die het gebied ook in dit opzicht uniek maken. Deze omstandigheid vormt een reden om langs de grachten van Utrecht een ruimere inhoud te geven aan de zorgplicht voor hemelwaterafvoer dan in openbaar gebied waar zich geen ondergrondse functies (lees: "onderburen") bevinden.

[19] Zie de artikelen 5:42, 5:49 en 5:50 BW.

- Deze aangescherpte zorgplicht geldt temeer omdat het de gemeente zelf was die de zojuist beschreven functies in de werfkelders heeft gepropageerd. Reden daarvoor was dat – volgens de eerder aangehaalde nota uit 1993 – een waterdichte werfkelder "*ons inziens ook een hogere waarde heeft voor de binnenstad als economisch, cultureel en toeristisch geheel. Daarom achten wij het van belang zoveel mogelijk eigenaren te stimuleren tot deelname in dit project.*" Vervolgens is ongeveer 80% van de eigenaren ertoe verleid om deel te nemen aan de hersteloperatie, waarbij het toegevoegde perspectief van waterdichtheid voor velen doorslaggevend was. De recente historie laat zien dat de gemeente afhoudend is (geworden) in deze aangescherpte zorgplicht ten opzichte van haar "onderburen".
- Een laatste gegeven dat de zorgplicht voor hemelwater aanscherpt is de al eerder genoemde omstandigheid dat de druksterkte van metselwerk kan afnemen met 10 tot 40% als dit verzadigd raakt met water. Daarmee raakt een goede hemelwaterafvoer ook de veiligheid.
- Het voorgaande geldt ook voor het onderhoud van werfmuren, kluismuren, bomen en oeverbeveiliging. Al deze taken vragen om een uitvoering waarin de belangen van "buren" worden meegewogen.
- En *last but not least*: alle voorgaande zorgplichten en beheer- en onderhoudsplichten vinden plaats binnen de context van een zorgplicht voor het behoud van uniek historisch erfgoed, en dragen ook bij aan het behoud van dat erfgoed.

7.9 Als wij – zoals ook van ons mag worden verwacht – op enige afstand kijken naar de manier waarop de gemeente in de afgelopen jaren is omgegaan met deze zorgplichten, zien wij daarin een "vergeten burenplicht". Wij worden hierin gesterkt doordat bijna alle door ons opgevangen geluiden erop wijzen dat de gemeente in de afgelopen jaren schade bij haar "buren" als gevolg van haar handelen of nalaten stelselmatig heeft afgehouden. Ook de verbinding met de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, lijkt uit het geheugen te zijn gewist. Dit is om meer dan één reden niet goed te begrijpen. Hierbij springt vooral in het oog dat de gemeente en de eigenaren van de werfkelders voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het unieke cultureel erfgoed in het wervengebied. Door de beperkte invulling van haar zorgplichten, waarbij geen rekening is gehouden met deze burenplicht, is veel schade aan dit erfgoed ontstaan.

7.10 Alle hiervoor genoemde verplichtingen van de gemeente – zorgplichten en uitvoerings-, beheer- en onderhoudsplichten, met de daarmee verweven burenplichten – samen zien wij als een bestuurlijke zorgplicht; "bestuurlijk" omdat degene met deze verplichtingen een overheidslichaam is. Uit het verzaken van deze plicht, daar waar dit het geval is, vloeien financiële verplichtingen voort, onder meer tot schadevergoeding. Dat is juridisch niets bijzonders. Vanzelfsprekend zal steeds in een concrete situatie moeten worden beoordeeld hoe de gemeentelijke plicht zich verhoudt tot mogelijke particuliere plichten, in dit geval van eigenaren in het wervengebied. Dat is soms een complexe zaak, door de nauwe verwevenheid van *deze* buren (waaronder dus ook de gemeente), met hun in elkaar overlopende eigendommen. Wij hebben oog voor deze complexiteit en zullen daarom nauwkeurig onze verdere afwegingen en keuzen toelichten. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, gaat onze sterke voorkeur daarbij uit naar regels van algemene strekking, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen daarop. Dit om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden, om onnodige juridisering tegen te gaan en om de almaar gegroeide impasse waarin het herstel van het wervengebied zich bevindt, te verkleinen.

7.11 Wij komen tot de aanbeveling aan de gemeente om in algemene zin – en dus behoudens de hierna te beschrijven uitzonderingen – verantwoordelijkheid te nemen voor schade aan de werfkelders. Uitgangspunt is weliswaar dat een eigenaar verantwoordelijk is voor het behoud van zijn eigendom. Schade en waardevermindering door slijtage en natuurlijk verval komen *in beginsel* geheel voor zijn rekening. Dit geldt ook voor de gevolgen van gebrekkig onderhoud. Maar de gelding van deze algemene uitgangspunten en regels wordt hier sterk beïnvloed door andere gegevens. Deze gegevens wegen naar ons oordeel veelal zwaarder. Hierin zien wij aanleiding om in dit bijzondere en unieke geval van de werfkelders in het Utrechtse wervengebied zo nodig – maar niet in de kern, zo voegen wij hieraan al direct toe – af te wijken van de strikte regels van het recht. Wij lichten dit als volgt nader toe. De middeleeuwse werfkelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en onder het openbare gebied gelegen kelders in de Utrechtse binnenstad en staan daardoor niet op één lijn met andere onroerende zaken. De invloed van de openbare ruimte – met alle daarbij behorende functies zoals (zwaar) verkeer of openbaar groen – op de staat van de werfkelders is onmiskenbaar. Lekkages “van bovenaf” zijn veelal het gevolg van gebreken in de waterafvoer en daardoor veroorzaakte omstandigheden. Voor die gevolgen is in de verhouding tot de werfkeldereigenaren in beginsel, bij wijze van vuistregel, de gemeente verantwoordelijk. Dit is ook het geval bij een onvoldoende (geworden) aanhechting van de werf- of kluismuur en de keldermuur. Deze aanhechting was een van de kernpunten in de aanpak vanaf 1993. Ook toen erkende de gemeente overigens al dat die aanhechting haar verantwoordelijkheid was. Deze algemene overwegingen rechtvaardigen de algemene hoofdregel dat de gemeente substantieel bijdraagt aan de kosten van het herstel, waaronder deels ook herstel van de binnenruimten. In zoverre is er dus een grondslag voor het maken van een uitzondering op de hier al enkele keren beschreven uitgangspunten en regels. De uitzondering heeft een algemeen karakter en “*overrulet*” in zoverre dus het uitgangspunt of beginsel van verantwoordelijkheid van de eigenaar van de werfkelder.

7.12 Op dit punt is het goed om alvast aan te kondigen dat wij in de nrs. 7.22 en volgende een onderscheid zullen maken tussen twee soorten werfkelders. Enerzijds de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en de werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders geldt de hier genoemde uitzondering. Anderzijds zijn er werfkelders waarvan de eigenaren destijds niet hebben meegedaan en die in het recente verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld. Buiten de operatie van toen is, zoals ook eerder is gezegd, ongeveer 20% van de werfkelders gebleven. Op deze beide categorieën werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Dit laat onverlet dat eigenaren van deze werfkelders wel kunnen deelnemen in de samenwerkingsvorm die wij in § 9 van dit advies introduceren en daarmee kunnen profiteren van de daaraan verbonden voordelen. Daarnaast stellen wij voor om voor deze groep de kostenverdeling voor het herstel en waterdicht maken die toen tussen gemeente en eigenaren is toegepast, te herintroduceren.

7.13 Deze overwegingen brengen ons tot de volgende aanbevelingen voor de hiervoor omschreven groep van werfkelders:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage komen in beginsel voor rekening van de gemeente. Dit geldt ook voor scheuren in de muren en vloeren en de aansluitingen tussen de werf- en kluismuren en de werf- en kluiskelders. De wijze waarop dit gebeurt werken wij uit in het hierna, in de nrs. 7.18 en volgende, te noemen bewijsvermoeden. Voor de goede

orde: met deze aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zeggen wij niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. Op scheuren door zettingen gaan wij in nr. 7.24 afzonderlijk in.

- Voor de waterdichtheid zelf doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag bedraagt tien jaar. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter ongeveer 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is de bitumenlaag te vervangen, of dat het opportuun is dat te doen als de weg met het oog op een hersteloperatie toch wordt opengebroken, komen wij tot de aanbeveling om de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de eigenaar en de gemeente (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag komen dan geheel voor rekening van de eigenaar.
- De eigenaar van de werfkelder neemt in beginsel de kosten van het “binnenwerk” voor zijn rekening. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; kort samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. Te denken is aan scheuren in eventuele pleisterlagen, en door seizoenswisselingen (met veranderingen in warmte en koude), schimmels, uitslag, veroudering van de mortel en dergelijke; mogelijk ook vorstschade. De kosten van het binnenwerk komen echter voor rekening van de gemeente als en voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat de werkzaamheden noodzakelijk zijn door scheuren in de gewelven, de muren en de vloeren. Daarvoor is in beginsel immers de gemeente verantwoordelijk. Een en ander wordt uitgewerkt in bewijsvermoedens.
- Bij kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Wij lichten dit toe in nr. 7.22.
- Maatregelen ter voorkoming van optrekkend vocht en herstel van daardoor veroorzaakte schade komen in beginsel, met een uitwerking in de vorm van een bewijsvermoeden, voor rekening van de eigenaar van de werfkelder. Met optrekkend vocht kan elke eigenaar, ook elders, te maken hebben.
- In de verhouding tot de individuele eigenaren is een eventuele verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap toe te rekenen aan de gemeente. Deze kan zich dan zo nodig verhalen op HDSR. Een dergelijke toerekening is, zo nodig ook weer in afwijking van de strikte regels van het recht, verantwoord en geboden door de lastige bewijspositie waarin de individuele eigenaar anders zou komen te verkeren, in samenhang met het gegeven dat overheidslichamen gemakkelijker onderling hun problemen kunnen oplossen.

Bij deze aanbevelingen is het goed hier expliciet een voorwaarde te parafraseren die ook is geformuleerd vóór de hersteloperatie van 1993, namelijk: invulling geven aan deze verantwoordelijkheden is alleen zinvol als de gemeente op een ruimere, meer doeltreffende en structurele wijze uitvoering gaat geven aan haar zorg-, onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied.

7.14 De hier gegeven hoofdregels en de daarop te enten bewijsvermoedens ten laste van de gemeente lijden uitzondering als de gemeente het bewijs levert van een andere, niet aan haar toe te schrijven, oorzaak, of zo’n andere oorzaak aannemelijk maakt. Het kan van de aard van

de uitzondering afhangen welke eisen hier aan dit tegenbewijs moeten worden gesteld. Tegenbewijs kan bijvoorbeeld betrekking hebben op (de gevolgen van) ondeskundig uitgevoerde werkzaamheden in opdracht van de eigenaar zelf. Omgekeerd berust de hier weergegeven primaire aansprakelijkheid van de werfkeldereigenaar ook steeds op een bewijsvermoeden, waartegen deze eigenaar tegenbewijs – in de vorm van het aannemelijk maken van oorzaken die buiten zijn verantwoordelijkheid vallen – kan leveren.

7.15 Een tegenwerping tegen de hier aanbevolen vrij algemene – en mogelijk verregaande – verantwoordelijkheid van de gemeente zou kunnen inhouden dat alle huidige eigenaren hun eigendommen hebben verkregen in een tijd waarin de gevolgen van (te) zwaar verkeer op de grachten zich al hebben laten gelden. Hieraan kan het argument worden verbonden dat in de aankoopprijzen dit nadeel al is verdisconteerd. Daarop doorgeredeneerd zou dan de gedachte kunnen opkomen dat een financiële bijdrage van de gemeente die gebaseerd is op verantwoordelijkheid voor het toelaten van te zwaar verkeer “dubbelop” is; de aankoopwaarde van het pand-met-kelder zal immers al lager zijn geweest door deze potentiële schade. Wij onderschrijven een dergelijke redenering niet. Daardoor zou immers per saldo het nadeel bij de eigenaren terechtkomen (of blijven). Dit is niet redelijk. Soortgelijke overwegingen gelden voor de mogelijke tegenwerping dat de eigenaren van werfkelders op de hoogte zullen zijn geweest van de bijzondere risico’s die aan deze kelders kleven en dergelijke risico’s dus bij voorbaat hebben aanvaard.

7.16 Tussen een overheid (zoals hier de gemeente) en de individuele burgers bestaat een bijzondere relatie. Een overheidsorgaan moet altijd rekening houden met publieke verantwoording, met een zuinig en effectief beheer van de openbare middelen en met de eis dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld. De mogelijkheid dat bepaalde gedragingen tegenover de ene burger of gevallen waarin het overheidsorgaan ten opzichte van die burger iets nalaat, een precedent scheppen in de verhouding tot andere burgers, kan het overheidsorgaan beducht maken voor medewerking aan het herstel van schade van individuele eigenaren waarmee publieke middelen gemoeid zijn. De overheid moet er anderzijds voor waken dat dit richtsnoer niet te strak wordt. Een bijzonder gebied zoals het wervengebied kan bijzondere maatregelen of bejegeningen van de gemeente rechtvaardigen of zelfs nodig maken. Door het unieke karakter van dit gebied, met zijn openbare wegen boven historische werfkelders, gaan vergelijkingen met andere situaties, elders, niet op. Als er echt maatwerk wordt geleverd, dat is afgestemd op bijzondere situaties, is het gevaar voor ongewenste of onbedoelde precedentwerking klein en behoeft daarvan geen verlammende werking uit te gaan. De op zichzelf begrijpelijke vrees voor precedentwerking moet niet leiden tot afhoudend en defensief gedrag.

7.17 Bij dit alles is het in veel opzichten en voor allerlei doeleinden nodig dat er een deugdelijke inventarisatie en registratie komt van het eigenaarschap, de technische staat van de muren, de werfkelders enzovoort. Het behoort bij uitstek tot de verantwoordelijkheid van de gemeente, als de “spin het web”, om hiervoor te zorgen. Dit vereist een structuur waarin, voor zover mogelijk, toekomstige veranderingen snel en volledig kunnen worden verwerkt. Zo’n registratie moet vermelden wat uit het verleden bekend is (denk aan een beschrijving van de bouwkundige situatie en de vastlegging van onderzoeken uit het verleden en van wat er vervolgens is uitgevoerd). De registratie moet toegankelijk zijn voor belanghebbenden. Hieruit moet ook snel duidelijk worden welke meldingen voor een bepaald pand of rak in het verleden zijn gedaan, en wat daarmee al dan niet is gebeurd. In een dergelijk systeem kunnen ook de

waarnemingen uit de verderop in ons advies te beschrijven mogelijkheden voor permanente monitoring van de toestand van de werfkelders een plaats krijgen. Het is om diverse redenen van groot belang dat de eigenaren en bewoners hierin een rol krijgen; zij zijn “oog en oor” van de toestand van de kelders en de directe omgeving daarvan en kunnen een rol spelen in het monitoren van de stand van zaken. Maar dan moeten hun waarnemingen en meldingen wel een voor hen zichtbaar gevolg krijgen.

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden

7.18 Het is niet eenvoudig om binnen (het bereik van) een gemeente algemene regels te laten gelden die recht doen aan de hier vermelde verdeling van verantwoordelijkheden, rechten en plichten. Dergelijke regels zijn van civielrechtelijke aard en horen thuis in het BW of vloeien voort uit de voorschriften van dit wetboek. Soms bevat het BW bijzondere regels voor een bepaald (territoriaal) gebied. Artikel 6:177*a* lid 1 BW[20] is daarvan een voorbeeld. Het betreft schade door mijnbouw in het Groningenveld. Deze bepaling bevat een bewijsregel. Wij bevelen een soortgelijke bewijsregel aan voor het wervengebied. De bewijsregel komt dan kort gezegd hierop neer dat bepaalde, welomschreven, schade *wordt vermoed* te zijn veroorzaakt door het gebruik van de openbare weg of andere oorzaken waarvoor de gemeente aansprakelijk is, *tenzij* er concrete – door de gemeente te bewijzen of aannemelijk te maken – aanwijzingen voor het tegendeel zijn. Bij dit laatste is te denken aan bijvoorbeeld schade door kennelijk onvoldoende onderhoud of ondeskundig uitgevoerde bouwwerkzaamheden van de werfkeldereigenaar. Een zelfde constructie kan worden gekozen voor de situaties waarin de oorzaak in beginsel in de risicosfeer van de eigenaren liggen. Strikt genomen is hiervoor een afzonderlijk vast te leggen bewijsvermoeden overigens niet nodig. Het Nederlandse recht kent immers het uitgangspunt dat een ieder in beginsel verantwoordelijk is voor schade aan zijn eigendommen. Daaruit volgt dat een eigenaar die meent dat de schade voor rekening van een ander – in dit geval de gemeente – moet komen, moet aantonen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor die ander verantwoordelijk is. Ons voorstel houdt in dat deze en dergelijke bewijsregels worden opgenomen in de statuten van de hierna te introduceren stichting van eigenaren en gemeente samen (zie verder § 9) en daarmee de gemeente en de aangesloten eigenaren binden.

7.19 Wij gaan hier nog wat nader op in, mede omdat B&W in hun reactie op ons conceptadvies, waarin deze mogelijkheid van bewijsvermoedens ook al was opgenomen, de zorg hebben uitgesproken dat zo’n opzet tot verdere juridisering leidt. Wij delen deze zorg niet. In de bestaande situatie verkeren eigenaren met schade die naar hun overtuiging is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, in een “onmogelijke” bewijspositie. Het is voor hen heel lastig, om niet te zeggen onmogelijk, om het bewijs te leveren dat er inderdaad omstandigheden van dergelijke aard in het spel zijn. Het inschakelen van eigen deskundigen is kostbaar en tijdrovend, en individuele eigenaren voelen zich klein ten

[20] Dit artikellid luidt als volgt: “*Bij fysieke schade aan gebouwen en werken, die naar haar aard redelijkerwijs schade door beweging van de bodem als gevolg van de aanleg of de exploitatie van een mijnbouwwerk ten behoeve van het winnen van gas uit het Groningenveld of […] zou kunnen zijn, wordt vermoed dat die schade veroorzaakt is door de aanleg of de exploitatie van dat mijnbouwwerk.”*

opzichte van een “machtige” en van eigen deskundigheid voorziene gemeente, die een veel breder veld kan overzien en naar de ervaring van velen in de afgelopen jaren de verantwoordelijkheid voor schade heeft afgehouden. Dit is onbillijk, en zeker als er – zoals hier het geval is – structurele oorzaken aanwezig zijn die wijzen op verantwoordelijkheid van de gemeente, bijvoorbeeld wegens het verzaken van háár verplichtingen, die van publiekrechtelijke en van burenrechtelijke aard kunnen zijn. De mogelijkheid van een bewijsvermoeden ten nadele van de gemeente in bepaalde, welomschreven gevallen, heft deze structurele onbillijkheid op. Dat is in onze ogen geen vorm van juridisering, maar van het tegendeel: dejuridisering. Het gevolg daarvan is ook niet, zoals B&W kennelijk vrezen, dat het nu de gemeente is die in een “onmogelijke” bewijspositie komt te verkeren. Wij komen immers tot aanbevelingen waarin de mogelijkheid van tegenbewijs, of de lichtere vorm daarvan (het aannemelijk maken), wordt uitgewerkt en gefaciliteerd. Dit past in ons algemene streven om uit te gaan van hoofdregels met een generiek karakter, die de meeste gevallen dekken, maar waarop door afwijkende specifieke omstandigheden uitzonderingen mogelijk zijn. Het leveren van (tegen)bewijs door de gemeente zal overigens niet zelden ook gemakkelijker zijn dan het leveren van bewijs van het tegendeel door individuele eigenaren. Zoals gezegd, overziet de gemeente immers een ruimer veld en beschikt zij structureel over een veel bredere eigen deskundigheid. De bewijsmoeilijkheden die zich over en weer aandienen staan dus niet op één lijn. Anders gezegd: zij kunnen niet tegen elkaar worden weggestreept. En afgezien daarvan is het, heel in het algemeen gezegd, redelijker en bevredigender dat de gemeente in een niet eenvoudige of vrijwel “onmogelijke” bewijspositie verkeert dan dat er voor een veelheid van individuele eigenaren een “onmogelijke” bewijspositie in het verschiet ligt. Waarbij te bedenken is dat dit zich alleen kan voordoen als er aanwijzingen zijn voor het gelijk van de een én dat van de ander. Wij verwijzen hier tot slot naar § 9, waarin wij voorstellen doen om bij serieuze tegenstellingen en conflicten verregaande juridisering te voorkomen door vormen van mediation en van geschilbeslechting door bindend advies.

7.20 In nr. 2.6 hebben wij in herinnering geroepen dat wij de vrijheid hebben om, gemotiveerd, “*af te wijken van de strikte regels van het recht”.* Ons voorstel voor bewijsvermoedens kan worden gezien als zo’n afwijking, omdat het een regel – zij het bij wijze van vertrekpunt – toevoegt aan de bestaande algemeen werkende rechtsregels. Maar hierbij verdient wel de aandacht dat artikel 150 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv), dat betrekking heeft op de verdeling van de bewijslast, zelf al de structuur heeft van een hoofdregel, met de mogelijkheid van uitzonderingen. De hoofdregel is – kort samengevat – dat degene die zich beroept op de gevolgen van bepaalde feiten of rechten (zoals hier: aansprakelijkheid van de gemeente op grond van omstandigheden waarvoor zij verantwoordelijk is) dergelijke feiten moet bewijzen. Er is plaats voor een uitzondering op deze hoofdregel onder meer als “*uit de eisen van redelijkheid en billijkheid*” een andere verdeling van de bewijslast voortvloeit. Het is dus mogelijk dat de rechter, in een eventuele procedure over deze kwestie, van oordeel is dat de eisen van redelijkheid en billijkheid tot gevolg hebben dat de bewijslast niet op de eigenaar maar op de gemeente rust. Het door ons voorgestelde bewijsvermoeden past in dit systeem. Anders gezegd: ons advies houdt op dit punt niet méér in dan dat wij om de door ons genoemde redenen de uitzonderingsbepaling van artikel 150 Rv generiek van toepassing verklaren voor een groot deel van de werfkelders. De toegevoegde waarde daarvan is dat er vooraf duidelijkheid is over een hoofdvraag waarover anders een mogelijk ingewikkelde en lange juridische strijd moet worden gevoerd.

7.21 Ons streven naar vermindering van juridisering wordt ook gediend door een zo groot mogelijke duidelijkheid-vooraf over de mogelijkheden om aan het bewijsvermoeden te ontkomen door het leveren van tegenbewijs of het aannemelijk maken van feiten die het bewijsvermoeden opzijzetten. Het vermindert ook de kans op onbillijke uitkomsten. Wij hebben al enkele keren iets gezegd over omstandigheden die het gewenst maken dat het bewijsvermoeden niet opgaat. Wij geven hiervan enkele voorbeelden. Bepaalde schade aan een werfkelder wordt vermoed te zijn veroorzaakt door te zwaar of te snel rijdend dan wel te frequent verkeer, en komt daarmee in beginsel voor rekening van de gemeente. Maar er kunnen aanwijzingen zijn voor de conclusie dat deze specifieke schade geheel of voor het grootste deel het gevolg is van andere omstandigheden, die tot de verantwoordelijkheid van de eigenaar of de eigenaar van een buurpand behoren. Te denken is dan bijvoorbeeld aan:

- zichtbare jarenlange verwaarlozing van de werfkelder, die zich manifesteert in een vorm die het aannemelijk maakt dat de schade geheel of grotendeels dáárdoor is veroorzaakt;
- verbouwingen in of bij de werfkelder die de constructie hebben aangetast en kennelijk tot de onderzochte schade hebben geleid;
- een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt en nu waterdicht wordt gemaakt voor dergelijk gebruik.

Het zou niet redelijk zijn om de kosten van herstel dan geheel voor rekening van de gemeente te brengen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de kosten van het waterdicht maken van een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt.

7.22 Vier onderwerpen verdienen hierbij nog afzonderlijke aandacht. Het eerste betreft de positie van de eerder al aangeduide eigenaren van de panden die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002 en die ook niet op andere wijze hun werfkelder in het niet al te lang voorbije verleden hebben hersteld. Zoals eerder beschreven, hebben de toen wel deelnemende eigenaren globaal 40% betaald van alle kosten van het waterdicht maken en de verdere herstelmaatregelen. De reactie van B&W op ons conceptadvies komt er, samengevat, op neer dat het onbillijk zou zijn om degenen die toen niet hebben meegedaan nu te “belonen” met een volledige vergoeding van die kosten. B&W schrijven dat zij “*het beeld*” hebben dat het veelal deze kelders zijn waarover zij nu meldingen van ernstige lekkages ontvangen. Ons was en is niet bekend of de huidige schades zich vooral voordoen bij deze categorie panden. Maar los daarvan onderschrijven wij op dit punt de opvatting van de gemeente. Er is geen goede grond om, voor zover het gaat om de kosten van herstel en waterdicht maken van de werfkelders, de hier bedoelde eigenaren in verhouding tot andere eigenaren te bevoordelen door het bewijsvermoeden dat tegen de gemeente werkt. In de lijn van de destijds gemaakte en breed gedragen afspraken is het redelijk om van de eigenaren om wie het hier gaat, een bijdrage van 40% van de totale kosten voor het herstel en waterdicht maken te vragen. Dit is te zien als een spijtoptantenregeling. Voor de werfkelders die wel onderdeel waren van de hersteloperatie van 1993-2002 zijn ons geen concrete voorbeelden bekend van recente schades die zijn toe te schrijven aan bijvoorbeeld het einde van de levensduur van de bitumen afdeklaag die in de jaren 1993-2002 is aangebracht. Integendeel: er zijn sterke aanwijzingen voor de algemene veronderstelling dat nadien opgekomen gebreken in belangrijke mate zijn toe te schrijven aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, zoals de almaar voortgegane verkeersdruk en gebreken in de afvoer van hemelwater. Voor de categorie eigenaren van werfkelders die destijds wel hebben meegedaan aan de hersteloperatie, bevelen wij de 60-40-verhouding dus niet aan. In algemene zin hebben

gebouwen te maken met veroudering (“*aging*”, “autonome degradatie”), maar het is bepaald onaannemelijk dat dit inmiddels heeft geleid tot schade bij werfkelders die in de jaren 1993-2002 zijn hersteld en waterdicht zijn gemaakt. Ook normaal te verwachten zettingen zijn bij deze al eeuwenlang bestaande gebouwen wel “uitgewerkt”.

7.23 De tweede opmerking betreft de mogelijkheid dat er meerdere oorzaken van de schade zijn aan te wijzen of voor de hand liggen. B&W hebben ons geschreven dat soms aan de hand van de aard van de scheuren kan worden vastgesteld wat daarvan de oorzaak is. Zo passen lengtescheuren in de gewelven (dat wil zeggen: scheuren loodrecht op de rijrichting) in het beeld van schade door te zwaar verkeer en hebben breedtescheuren (scheuren parallel aan de rijrichting) veelal een andere oorzaak, gerelateerd aan verschil-zettingen. Met het eerste zijn wij het eens, maar het tweede ligt niet zwart-wit. Als in een werfkelder die in de jaren 1993-2002 is hersteld en waterdicht is gemaakt intussen weer schade is opgetreden, ligt een oorzaak binnen de risicosfeer van de eigenaar niet voor de hand; behalve (weer) als er zo’n aanwijsbare oorzaak is aan te wijzen bijvoorbeeld door een ondeskundig uitgevoerde verbouwing in de jaren na de eerdere hersteloperatie. Bij een vermoedelijke of aannemelijke samenloop van oorzaken – zoals: te zwaar verkeer en mogelijk onvoldoende eigen onderhoud door de werfkeldereigenaar – is het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente veelal weer wel gerechtvaardigd.

7.24 Dit brengt ons tot de derde opmerking. Een lastige categorie schadeoorzaken wordt gevormd door zettingen van de ondergrond. Er zijn gevallen waarin een duidelijke oorzaak van dergelijke zettingen is aan te wijzen, zoals het uitvoeren van werkzaamheden in de directe omgeving of bewust aangebrachte veranderingen in de grondwaterstand. In algemene zin is er dan voldoende reden om het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente toe te passen. Dit is ook het geval als het gaat om werkzaamheden die de gemeente in het algemeen belang (“ten algemenen nutte”) heeft uitgevoerd. Dat is op zichzelf rechtmatig, maar het zou onredelijk zijn – en in bepaalde gevallen onrechtmatig – om onevenredig nadeel dat bepaalde eigenaren daarvan ondervinden, voor hun rekening te laten. Maar er zijn ook gevallen waarin geen oorzaak van zettingen valt aan te wijzen die een kenbare relatie hebben met gedragingen (of nalaten) van de gemeente. Denk aan de gevolgen van droge zomers of een algemene vernatting of van een algehele bodemdaling. Dergelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot veranderingen in de grondwaterstand en tot “autonome”, ongelijke, zettingen, met schade ook aan werfkelders. In dit verband wijzen wij ook op de lopende onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea, die al waren ingezet toen wij onze opdracht kregen en nu, aan het einde van de opdracht, nog lang niet zijn afgerond. In nr. 3.1 hebben wij hiervoor al de beeldspraak van het “op een rijdende trein stappen” gebruikt. Het is denkbaar dat de lopende onderzoeken inzichten geven over schadeoorzaken en schadepatronen die wij nog niet goed in beeld hebben. Wij kunnen daarover nu geen zinvolle uitspraken doen. Niettemin handhaven wij de door ons aanbevolen structuur van hoofdregels (met in het verlengde daarvan: bewijsvermoedens) met de mogelijkheid van uitzonderingen (door tegenbewijs). Als er sterke aanwijzingen zijn voor oorzaken buiten de macht van de gemeente én van de betrokken eigenaren, kan er reden zijn voor het maken van zo’n uitzondering. Hierbij is te denken aan de zonet bedoelde natuurlijke, “autonome” oorzaken, waarvoor ook geen oplossing kan worden gevonden in de zorgverplichting van de gemeente om “*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand*” voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen, zoals het al eerder aangehaalde artikel 3.6 van de Waterwet het formuleert. Een dergelijke uitzondering tast de basisstructuur van ons advies niet aan. Ook overigens is het goed om voor ogen te

houden dat wij geen uitspraken doen met een gelding van 100% voor alle gevallen. Maar deze beperking mag er niet toe leiden dat er over de hele linie fundamentele onzekerheid blijft bestaan. Wij weten ook veel *wel*.

7.25 De vierde opmerking betreft schade door lekkage in de voegen tussen gemeentelijk eigendom (de werf- en kluismuren) en particulier eigendom (de overige keldermuren). Het is aannemelijk dat voegwerk een van de zwakke plekken is. Dit geldt in zijn algemeenheid voor overgangen. Daarom zijn er dilatatievoegen, die de gevolgen van bewegingen van de muren ten opzichte van elkaar moeten beheersen. Metselwerk beweegt altijd in meerdere of mindere mate, bijvoorbeeld in een dag- of nachtcyclus en een seizoenscyclus. Het gegeven dat het hier gaat om schade bij de overgang tussen deze gemeentelijke eigendommen en private eigendommen rechtvaardigt naar ons oordeel niet dat de eigenaren in de regel moeten bijdragen in de kosten van het herstel van schade door lekkage in de voegen. In het al eerder genoemde raadsvoorstel uit 1993, dat ten grondslag heeft gelegen aan het herstelplan 1993-2002, hebben B&W als de "*hoofdoorzaak van de scheurvorming*" ter plaatse van de aansluiting van de werfkelders aan de werfmuren aangewezen de voortdurend wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Hieronder verstonden zij zowel het rijdende verkeer als het geparkeerde verkeer langs de balies aan de werfmuren. Wij menen dat deze generieke oorzaak ook nu nog gelding heeft, zeker na de toen in gang gezette hersteloperatie. Maar ook hier heeft deze zienswijze (slechts) de kracht van een bewijsvermoeden, dat opzij kan worden gezet als er sterke aanwijzingen zijn voor andere oorzaken. Denk bijvoorbeeld aan aantoonbaar falend onderhoud aan voegen "van binnenuit" in gevallen waarin de eigenaar daarmee bekend was of kon zijn en de gemeente daarvan onkundig was. Ook hier geldt dat wij niet alle concrete of denkbare gevallen kunnen overzien en met algemene aannamen, met daarop gebaseerde bewijsvermoedens, werken.

7.26 In algemene zin is de eigenaar van een object (gebouw) verplicht tot het onderhouden van het object. Dit volgt ook uit art. 1*a* lid 1 van de Woningwet, dat een zorgplicht legt op de eigenaar van een bouwwerk. Dit betekent dat deze plicht normaal gesproken niet op anderen rust. Een eigenaar heeft tot op zekere hoogte de vrijheid om zijn object te verwaarlozen. Maar anderen mogen daarvan niet de dupe worden. Als gebrekkig onderhoud van een werfkelder gevaar voor de veiligheid oplevert, dient de eigenaar maatregelen te nemen om dat gevaar af te wenden. Dit geldt dus ook voor de gemeente in haar hoedanigheid van eigenaar en beheerder van de weg: als een te zware belasting of gebrekkig onderhoud van de weg nadeel aan anderen (zoals de eigenaar van de daaronder gelegen werfkelder) berokkent, levert dit een onrechtmatige daad van de gemeente tegenover die anderen op. De gemeente dient dan maatregelen te treffen om dergelijk nadeel te voorkomen of te herstellen. Hetzelfde is het geval bij gebreken in de waterafvoer vanaf de openbare weg.

7.27 Deze overwegingen rechtvaardigen, samengevat, de regel dat schade die zich manifesteert in scheurvorming en lekkages wordt vermoed het gevolg te zijn van oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hiertoe behoren in het bijzonder de te zware belasting van de weg, een ontoereikende afvoer van hemelwater met daardoor onder meer het gevaar van weggespoeld zand onder de weg, onvoldoende onderhoud aan de oeververdediging waardoor funderingen kunnen worden aangetast en beschadiging door wortels van bomen. Hierbij bestaat de mogelijkheid van tegenbewijs, waarbij de gemeente moet aantonen dat er oorzaken in het spel zijn waarvoor de eigenaar van de werfkelder verantwoordelijk is. Deze regel geldt niet voor maatregelen die nodig zijn voor het herstel en waterdicht maken van de

werfkelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002. Wij komen tot de aanbeveling om van de eigenaren van deze kelders in beginsel een bijdrage van 40% van de kosten van deze operatie te vragen.

7.28 Samenvattend komen wij tot de volgende verdeling van verantwoordelijkheden voor de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, of die op andere wijze in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld en waterdicht gemaakt:

Aard van het probleem	**Aansprakelijke partij (bij wijze van bewijsvermoeden)**	**Uitzondering**
Scheuren in de gewelven, muren en vloeren en tussen werf- en kluismuur of tussen werf- en kluiskelder	Gemeente	Bij ondeugdelijk uitgevoerde ingrepen in de werfkelder door eigenaar of door buren
"Binnenwerk" werfkelder, met "dagelijkse" reparaties; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen aan de binnenkant van het gewelf	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de werkzaamheden nodig zijn als gevolg van scheuren in de gewelven, muren en/of vloer of andere omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is
Vervanging bitumenlaag	Gemeente en eigenaar elk voor de helft verantwoordelijk	
Vochtdoorslag "van onderop"	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de schade het gevolg is van een andere, niet aan de eigenaar toe te schrijven, oorzaak

7.29 De gemeente en nuts- en kabelbedrijven hebben een specifieke zorgplicht voor de leidingen die in de weg en boven de werfkelders liggen. Schending van deze zorgplicht leidt tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade voor anderen, zoals de eigenaren van werfkelders. Een eventuele verantwoordelijkheid van HDSR is – zoals wij in nr. 7.13 ook al hebben geschreven – in de verhouding tussen een eigenaar en de gemeente toe te rekenen aan de gemeente, die daarvoor zo nodig verhaal kan zoeken bij HDSR.

7.30 Eigenaren van naastliggende percelen hebben op grond van het burenrecht en de algemene regels van het aansprakelijkheidsrecht (onrechtmatige daad) de verplichting om hun pand zo te onderhouden en bij bouwactiviteiten zodanig te werk te gaan dat de buurpercelen daarvan geen schade ondervinden. Ook hier leidt schending van deze plicht tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade van anderen.

Voorzorgsmaatregelen

7.31 Voorzorg en maatregelen op dat gebied beginnen met inzicht. Met het oog daarop bevelen we aan dat de gemeente zorgdraagt voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn "oog en oor" voor waarnemingen in dit gebied. In bredere zin kan de gemeente inzetten op een kennisbank over

het wervengebied. Het ligt voor de hand dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners te doen. Onderdeel van de kennisbank kan bijvoorbeeld ook zijn een advies of richtlijn voor deugdelijk onderhoud van het erfgoed, waaronder in ieder geval de werfkelders, en waar je voor onderhoudsvragen terecht kan. Of voor subsidies.

7.32 Allereerst is degene die in dit gebied bouwactiviteiten gaat uitvoeren, verplicht alles te doen wat redelijkerwijs mogelijk is om te voorkomen dat deze activiteiten schade aan anderen of gevaar veroorzaken. Het gaat dan om fysieke schade aan objecten in de omgeving, maar ook om de mogelijke gevolgen van bijvoorbeeld bronbemaling. Dit geldt in algemene zin en zeker ook in dit kwetsbare gebied. Daarnaast is het, ook voor de eigenaren van die andere objecten, verstandig om de situatie van juist vóór deze activiteiten vast te leggen in een “nulmeting”. Voorafgaand overleg tussen de initiatiefnemer en deze eigenaren is ook hoogst gewenst. Als de eigenaren tevoren weten wat er gaat gebeuren, kunnen ook zij – wanneer dat op eenvoudige wijze binnen hun mogelijkheden ligt – maatregelen nemen om eventuele schade aan hun eigendommen te voorkomen. Maar de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de degene die gaat bouwen.

7.33 Bij dreigend gevaar, bijvoorbeeld voor instorting, of bij serieuze vrees daarvoor, dient de eigenaar van een werfkelder zijn medewerking te verlenen aan een onderzoek door de gemeente naar de situatie in en rondom zijn kelder. Zo nodig kan hij verplicht zijn tot herstel. Voor de draagplicht (wie betaalt uiteindelijk de kosten?) geldt het hiervoor in de nrs. 7.17 en verder geïntroduceerde bewijsvermoeden.

7.34 De zorgplicht van de gemeente omvat ook het doorzetten van het door haar in gang gezette onderzoek naar de resterende weerstand van de keldergewelven en het nemen en handhaven van maatregelen die de belasting beperken. Risicoanalyses zetten de belasting op een constructie af tegen de weerstand (capaciteit, draagkracht) ervan. Ruw gezegd: de belasting moet kleiner zijn dan de weerstand, met inachtneming van veiligheidsfactoren. De werkelijke weerstand van de keldergewelven, al dan niet beschadigd, is thans onbekend. Kennis uit onderzoek maakt het mogelijk om de weerstand beter in te schatten, zowel de weerstand tegen schade als die tegen bezwijken. In de tussentijd moet het zekere voor het onzekere worden genomen, met strikte verkeersbeperkende maatregelen. Bij meer kennis over en inzicht in de werkelijke draagkracht en mogelijke “verborgen reserves” is meer belasting mogelijk verantwoord. Ook kunnen op bepaalde trajecten de meest kwetsbare kelders worden opgespoord en vervolgens versterkt, zodat meer belasting kan worden toegelaten om ook andere belangen, zoals bereikbaarheid en bevoorrading, te dienen. Voorbeelden van versterkingsmogelijkheden zijn ophogingen boven de gewelven (geven meer druk in de gewelven en zijn dus gunstig) of het toevoegen van slimme compatibele wapening aan binnen- of buitenzijde van de gewelven. In feite zijn er twee knoppen om aan te draaien: de belasting reduceren (beperken verkeersbelastingen statisch en dynamisch, beperken opgelegde zettingsverschillen) of de weerstand verhogen (de constructie *upgraden*, versterken). Dergelijke afwegingsmogelijkheden kunnen op termijn in zicht komen.

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen

8.1 In het voorgaande hebben wij een advies gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied en de rechten en plichten die daarmee samenhangen. Daarmee is er een solide basis voor gedachten over toekomstige samenwerking, die is gericht op het beheer en onderhoud en op het herstel in het wervengebied. Met het oog daarop geven we eerst in zevenmijlslaarzen een algemeen beeld van gemeenten en samenwerking met inwoners. Vervolgens gaan we in op samenwerking in het wervengebied, waarbij we onderscheid maken tussen samenwerking in de totstandkoming van beleid en uitvoeringsplannen en samenwerking in de uitvoering zelf. We sluiten af met een advies over samenwerking in het herstel van werfkelders die schade hebben. Dat is een even noodzakelijk als te onderscheiden onderdeel van de uitvoering, waarvoor wij ook een bepaalde juridische samenwerkingsvorm adviseren[21].

Gemeenten en samenwerking

8.2 Gaan we ver terug in de tijd, dan zien we dat de oorsprong van lokaal bestuur mede ligt in de behoefte van ingezetenen om gezamenlijk en in onderlinge samenwerking om te gaan met gemeenschappelijk bezit of gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kon zijn een gezamenlijke meent voor het vee om te kunnen grazen of de omliggende “woeste grond” voor het kappen van hout of voor heideplaggen. Het doel van het besturen lag voornamelijk in het reguleren van het gebruik om de meent of de woeste grond te beschermen tegen overexploitatie en daarmee verval te voorkomen Het oogmerk van samenwerking zit daarmee – om het zo te zeggen – in het DNA van het lokale bestuur. We nemen in deze introductie bewust deze stap terug in de tijd omdat in stukken die zijn voorafgegaan aan de opdracht van de CvWW ook wel is verwezen naar de vroegere “*commons*” (meent) en naar de wijze waarop deze door de gezamenlijkheid van (private) ingezetenen werd bestuurd. En dan is het goed te weten dat deze wijze van besturen als een voorloper van (publiek) lokaal bestuur kan worden gezien.

8.3 In de groei van gemeenten in de afgelopen eeuw en in de toeneming van hun taken, waaronder de uitvoering van een voortdurend aanwassende last aan regelgeving, is een samenwerkende stijl ten opzichte van inwoners eerder uitzondering dan regel. Gemeenten stuurden vooral hiërarchisch en raakten verkokerd. De aandacht ging meer uit naar de uitvoering van taken dan naar de effecten daarvan op inwoners. In de afgelopen decennia groeit de inzet om samenwerking met inwoners hoger op de agenda te krijgen. Meestal gebeurt dat onder de noemer van “participatie”. Enerzijds vanuit een behoefte van inwoners om meer zeggenschap te hebben over het gemeentelijke beleid, waaronder in elk geval dat voor de eigen woon- en leefomgeving, en anderzijds steeds meer ook vanuit gemeenten zelf. Voor een deel is dit het geval omdat de vraagstukken zo complex zijn is geworden dat het noodzakelijk is om inzichten en wensen vanuit de samenleving – waaronder de inwoners – in het beleid en in de uitvoering te betrekken. Voor een ander deel omdat de gemeente niet

[21] Over de paragrafen 8 en 9 over samenwerking en de samenwerkingsvorm is een advies gevraagd aan de hoogleraren Brandsen en Van der Krabben (zie nr. 3.8). In hun reflectie over ons conceptadvies schrijven zij dat zij ons advies op hoofdlijnen steunen. Zij hebben ons voorzien van enkele adviezen die de effectiviteit van de door ons voorgestelde oplossingen kunnen verhogen. De adviezen en een inhoudelijk gesprek daarover met hen hebben geleid tot enkele kleine maar relevante aanpassingen en toevoegingen op het punt van de samenwerking en de samenwerkingsvorm. Deze zijn in dit eindadvies verwerkt.

meer de financiële mogelijkheden heeft om zelfstandig in alle noodzakelijke collectieve goederen te voorzien. Ook daarom is samenwerking met grotere en kleinere institutionele partners en met inwoners steeds meer nodig. De beweging van gemeenten om het bestaande, verkokerde systeem van besturen om te vormen naar een meer responsieve stijl van besturen, is echter ook een zoektocht. Onder responsief bestuur verstaan wij een wijze van besturen waarin de inwoners zelf weer meer centraal staan. Waarin er interesse is in hun belangen en standpunten en waarin er vertrouwen bestaat of groeit dat deze belangen en standpunten ook serieus worden genomen. Het gemeentebestuur heeft daarbij een meer dienende rol, die niet verward moet worden met een "volgzame" rol. De gemeente blijft immers de hoeder van het algemeen belang, en dit vergt dat met "leiderschap" het geheel van deelbelangen met elkaar wordt verbonden en tegen elkaar wordt afgewogen. Responsiviteit is vervolgens nodig in alle onderdelen van het beleidsproces: het maken van beleid en uitvoeringsplannen (waarin de deelbelangen met elkaar worden verbonden) en in de uitvoering zelf en liefst ook in de evaluatie van het beleid en de uitvoering daarvan.

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen

8.4 In nr. 5.11 hebben we een beeld gegeven van het grote aantal factoren dat van invloed is op de staat van de werfkelders, de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de weg. Een veelheid van actoren speelt daarbij een rol: de gemeente, eigenaren, HDSR, binnenstadpartners, bezoekers, de toeristische sector, vervoerders, enzovoort. En er is een veelheid aan vraagstukken: verkeer (vooral te zwaar verkeer), hemelwater, pleziervaart, bomen, bronbemaling, het werk aan de wal- en kluismuren zelf en nog vele andere aspecten. Het is, kortom, duidelijk dat het onderhoud en het beheer van het wervengebied – gericht op het in een goede staat houden van het erfgoed, de veiligheid en de functionaliteit – een complexe opgave vormen.

8.5 Het is relevant om hier op te merken dat de eerder genoemde belangen van de gemeente en de belangen van eigenaren voor een belangrijk deel parallel lopen. Dat geldt zeker voor de belangen van behoud van erfgoed en van veiligheid. Vrijwel alle eigenaren hebben in de gesprekken met ons gezegd hoe belangrijk zij behoud van het erfgoed vinden. Er zijn onder de eigenaren ook veel kennis over en liefde voor het erfgoed in het wervengebied. Hetzelfde geldt voor veiligheid: vooral met het oog op dat belang zijn veel foto's van vrachtwagens die over de grachten rijden aan ons gestuurd, met daaronder de soms wanhopige oproep om ACTIE! tegen de blijvende stroom aan voertuigen die met een veel te hoge aslast over de werfkelders rijden.

8.6 Het laatste belang is dat van functionaliteit. We onderscheiden twee functionaliteiten. De *eerste* is het belang van bereikbaarheid van het wervengebied. De gemeente heeft dit belang al jaren geleden verbonden met de belangen van behoud van erfgoed en veiligheid, en wel door de introductie van de al meermalen genoemde aslastbeperking. Als gevolg daarvan geldt er, zoals bekend, een verbod voor voertuigen met een aslast hoger dan twee ton. Voor zover wij kunnen overzien wordt deze "beperkte bereikbaarheid" door een groot deel van de eigenaren gedragen. Er is ook een deel dat streeft naar het weren van al het verkeer van de grachten. Daartegenover staat ook een ander belang, onder andere vertegenwoordigd door Centrum Management Utrecht en door de Universiteit Utrecht, die om verschillende redenen – denk aan de bevoorrading van winkels of aan het belang van grotere bouwwerkzaamheden – naar een hogere toegelaten aslast streven. Een *tweede* functionaliteit is die van de waterdichtheid van de werfkelders. Dit is een belang dat vooral wordt nagestreefd door een

belangrijk deel van de eigenaren. Het was overigens ook de gemeente zelf die het streven naar waterdichte werfkelders in de jaren ’90 heeft geïnitieerd, onder meer om meer functies in de werfkelders mogelijk te maken. Dit zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen – en dat heeft het ook gedaan. Waterdichtheid is in dit verband een noodzakelijke voorwaarde. Als wij dit alles overzien, lijken de inhoudelijke belangen van erfgoed, veiligheid en functionaliteit vrijwel volledig parallel te lopen tussen gemeente en eigenaren. Het enige echte verschil tussen gemeente en eigenaren ligt dan ook in de taakopvatting dan wel taakvervulling door de gemeente om aan die belangen tegemoet te komen en in de wijze waarop de gemeente met de eigenaren omgaat. Over dit vermelden wij nog dat de gemeente in het project van herstel van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw juist wel vanuit samenwerking opereerde. Op enig moment in de jaren na afronding van dit project in 2002 is deze stijl van samenwerking met de eigenaren van de werfkelders uit beeld verdwenen.

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel)

8.7 De complexiteit van alle op elkaar inwerkende vraagstukken vereist een integrale en samenhangende aanpak. Een uitspraak als deze is een gemeenplaats, maar daarom niet minder waar. Het wervengebied zelf is immers al “integraal”; het is de gemeentelijke organisatie die het gebied vanuit verschillende sectoren (“kokers”) benadert. De opdracht om het wervengebied meer integraal te benaderen is ook al van andere kanten gekomen, waaronder het rapport van Antea. Om tegemoet te komen aan de noodzaak tot een meer integrale en samenhangende aanpak zijn de voorbereidingen van de gemeente voor de invoering van de Omgevingswet mogelijk behulpzaam. Met het oog daarop heeft de gemeente kort geleden een concept voor een (integrale) ruimtelijke strategie voor de stad opgesteld, waarin de mogelijkheid bestaat om voor bepaalde gebiedsdelen, waaronder de binnenstad, “gebiedsbeleid” te maken. In dit verband is, met inbreng van bewoners en andere partners, een omgevingsvisie voor de binnenstad in voorbereiding. De omgevingsvisie introduceert een nieuw instrument: het “gebiedsprofiel”. Zo’n profiel is bedoeld voor gebieden waarin veel veranderingen worden verwacht of functies met elkaar schuren, of als het gebied een impuls nodig heeft. Het behoeft geen betoog dat deze drieslag in het wervengebied aan de orde is. Het gebiedsprofiel is niet bedoeld om een zwaar bureaucratisch instrument te worden, maar is vooral een hulpmiddel om tot een gezamenlijk beeld en samenwerking te komen. Alles bijeengenomen kan dit instrument een schot in de roos zijn voor het maken van integraal beleid in, en een integraal programma voor, de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied – al dan niet op te knippen in verschillende kleinere gebieden –, zo mogelijk in coproductie met de eigenaren van werfkelders en met betrokkenheid van andere belanghebbenden.

8.8 Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het noodzakelijk om recht te doen aan de verschillen tussen rakken. De verschillen zijn immers aanzienlijk. Ze onderscheiden zich bijvoorbeeld in uitstraling en functies; het ene rak is onderdeel van een bruisende binnenstad, het andere rak is onderdeel van een rustiger woon-, werk- of studeergebied. Verschillen als deze kunnen betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, onder andere op het gebied van bereikbaarheid en parkeren. Ten tweede is het raadzaam om meteen ook “de netwerklaag” of beter: de functies die meestal onderdeel zijn van de netwerklaag – denk aan kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming enzovoorts –, op te nemen in het gebiedsprofiel. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde

omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. De netwerklaag – in het wervengebied is dit de uiterst smalle laag tussen de weg en de gewelven van de werfkelders – vormt door haar beperkte ruimte een grote opgave voor het inventieve en innovatieve vermogen. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. In een dergelijk proces kan een goed beeld ontstaan van de wensen en belangen van eigenaren en andere gebruikers in het wervengebied, een toekomstig beeld van de verschillende rakken, en de rol die eigenaren en andere gebruikers kunnen hebben, onder meer in de grote opgaven van energie en klimaat.

8.9 Het belangrijkste verschil tussen het *Plan van Aanpak programma wervengebied* dat de gemeente heeft opgesteld en een gebiedsprofiel voor het wervengebied is de mate van toekomstgerichtheid. Het plan van aanpak richt zich vooral op “herstel” van het wervengebied en het voorkomen van problemen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan, vooral die door het te zware verkeer. De belangrijkste vernieuwing ligt in verkeersbeperkende maatregelen en “onderzoek naar alternatieven voor (goederen)vervoer en logistiek” (p. 20 van het Plan van Aanpak). Bij het gebiedsprofiel gaat het vooral om het gezamenlijk vormen van een toekomstbeeld, waarbij ook de nieuwe grote opgaven worden betrokken en nieuwe gedachten en opvattingen over de toekomst van het wervengebied ruimte krijgen. Laat tegelijk duidelijk zijn dat een krachtige inzet op “herstel” een eerste belangrijke voorwaarde is voor het herwinnen van vertrouwen. Dat proces moet dus vooral worden doorgezet. Dit neemt niet weg dat het gezamenlijk werken aan een nieuw toekomstbeeld waarbij ook eigenaren belang hebben, een belangrijke voorwaarde voor samenwerking kan zijn. Vergelijk het met het verleidende perspectief van een waterdichte werfkelder in de jaren ’90 van de vorige eeuw; het was vooral dat vernieuwende perspectief dat heeft gezorgd voor hoge participatie (80%) van eigenaren. Kortom: parallel aan de herstelwerkzaamheden kan overwogen worden gezamenlijk met eigenaren een gebiedsprofiel op te stellen. De uitkomsten daarvan kunnen vervolgens leiden tot een verbreding van de nu voorgestane aanpak gericht op herstel.

Uitvoering van de opgaven

8.10 De vraag is natuurlijk: gaat het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel nu werkelijk helpen in de huidige situatie? Het antwoord daarop is: alleen onder de voorwaarde van een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders. Als deze voorwaarde is vervuld, kan een gezamenlijk opgestelde visie richting geven, inspireren en bijdragen aan de noodzakelijke verbinding tussen gemeente en eigenaren. Alleen dan ook is er een basis voor een terugkeer van vertrouwen. Overigens is er op het punt van de uitvoering nog forse winst te boeken. Uit ons inventariserende onderzoek is immers naar voren gekomen dat het vertrouwen van veel eigenaren in de gemeente laag is, vooral door factoren die raken aan de wijze van uitvoering. Denk aan de vele wisselingen van contactpersonen, het ervaren gebrek aan expertise, het ontbreken van terugkoppeling van onderzoeken, de formele en afstandelijke opstelling en het ontbreken van daadkracht. In onze gesprekken met eigenaren hebben wij hun de vraag voorgelegd wat er in de toekomst dan wél nodig is voor samenwerking met de gemeente. Daaruit kwamen de volgende wensen naar voren, die even zovele randvoorwaarden vormen:

- zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht;
- zorg voor één goed aanspreekpunt;

- zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke oplossingen;
- ga uit van gelijkwaardigheid en laat dit ook zien in de wijze van communiceren;
- zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (kennisbank);
- doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied;
- kom in actie als het urgent is – en voer niet het zoveelste onderzoek uit.

Dit zijn randvoorwaarden die in zekere zin voor de hand liggen, en helemaal bij de bescherming van een belangrijk cultureel erfgoed als het wervengebied. In onze gesprekken hebben wij gemerkt dat inwoners snakken naar het vervullen van dergelijke randvoorwaarden. Deze voorwaarden vragen iets van de wijze van uitvoeren én van de wijze van organiseren van die uitvoering, namelijk het organiseren van samenhang tussen verschillende onderdelen van de organisatie. Door het grote belang van het wervengebied voor de stad Utrecht is het aan te bevelen dat de ambtelijke organisatie een werkwijze ontwikkelt waarbij gedurende een lange periode continu aandacht is voor de complexiteit aan opgaven in dit gebied. Dat kan bijvoorbeeld een “Programma Wervengebied” zijn, dat zich dan wel zou moeten richten op de volle breedte van vraagstukken die er spelen. Een goed uitgewerkt gebiedsprofiel kan hierbij ondersteunen.

8.11 Een integrale functionaris die in diverse van onze gesprekken is genoemd en ook in enkele boeken over het wervengebied naar voren komt, is die van de “werfmeester” of de “keldermeester”. Kort gezegd was deze vroegere functionaris een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die vrijwel iedereen kende en zowel zelfstandig kon zorgen voor oplossingen van voorkomende problemen als intermediair was ten opzichte van de verschillende uitvoeringsonderdelen. Ook de herintroductie van een dergelijke functionaris, mits deze uit het goede hout is gesneden en is voorzien van voldoende mandaat, hulpbronnen en doorzettingsmacht, kan bijdragen aan uitvoeringskracht en als gevolg daarvan aan het herwinnen van vertrouwen.

8.12 Wij voegen hieraan twee tussentijdse overwegingen toe. Een eerste overweging, die al enkele keren is genoemd, is dat de werfkelders aan drie zijden de gemeente als “buur” hebben. Zoals wij in nr. 7.7 hebben betoogd, betekent dit dat de gemeente zich ook meer als goede buur zou moeten gedragen, en haar gedurende langere tijd “vergeten burenplicht” tot onderdeel zou moeten maken van haar zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied. Dit temeer omdat de eigenaren van de werfkelders en de gemeente voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het cultureel erfgoed in het wervengebied. De door ons toegelichte uitbreiding van de zorgplichten en de onderhouds- en beheerplichten draagt in hoge mate bij aan terugkeer van vertrouwen en herstel van de onderlinge relatie. In dat geval ligt ook een (potentieel) partnerschap even voor de hand als in het verschiet, met – zoals in nr. 8.5 is beschreven – voor een belangrijk deel gelijkgestemde belangen.

8.13 Vervolgens is het de vraag op welke punten dat *noaberschap* tussen gemeente en eigenaren vorm zou moeten krijgen. In een minimale variant van beheer en onderhoud lijkt het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Wij schetsen een beeld. Stel dat de gemeente de wal- en kluismuren tijdig en goed onderhoudt en de oeverbeveiliging en de inspectie daarvan op orde heeft, zodanig dat er geen zand uitspoelt of als dat wel gebeurt zorgt voor tijdig herstel. Stel ook dat de werfmuren goed worden onderhouden, de hemelwaterafvoer even goed is geregeld, de bomen goed worden onderhouden en de gemeente erin slaagt om te zwaar verkeer werkelijk uit het wervengebied te weren. Het *noaberschap* zou dan in heel eenvoudige

dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig. Omgekeerd geldt dat van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder mag worden verwacht, en ook medewerking wanneer dat bijvoorbeeld nodig is in het kader van het herstel van werf-, wal- en kluismuren. Die bijdrage is zowel overzichtelijk als uiterst relevant als je bedenkt dat het om ongeveer 750 werfkelders gaat. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een responsieve gemeente, dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken en daarbij rekening te houden met de belangen van haar buren heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. En dat is dus iets anders dan een gemeente die alleen gericht is op samenwerking (lees: medewerking van eigenaren) als het de eigen herstelwerkzaamheden aan wal- en kluismuren betreft; zoals bekend is dat een van de belangrijke redenen waarom het herstelproject van wal- en kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht stil is komen te liggen. Hiernaast geldt dat samenwerking op twee punten onvermijdelijk is: (1) bij het herstel van de werfkelders, waarbij immers in veel gevallen ook de weg opgebroken zal moeten worden en ook de werf- en kluismuren betrokken zullen zijn, en (2) omgekeerd bij het werken aan de werf- en kluismuren, omdat dat vanzelf de achterliggende werfkelders raakt. Het is tevens de reden voor ons advies om die werkzaamheden waar mogelijk gelijk op te laten verlopen.

8.14 In aansluiting op wat zonet in nr. 8.13 is vermeld, voegen wij voor de samenwerking op het gebied van beheer en onderhoud nog één punt toe. Dit betreft de mogelijke betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van het wervengebied. Feitelijk is die betrokkenheid er nu ook al – denk aan de scheurmeters in werfkelders van eigenaren en aan de vele meldingen van vrachtwagens op de grachten. Maar in deze en dergelijke voorbeelden gaat het nog niet om een structureel en gelijkwaardig samenspel. Dit is een punt dat door gemeente en eigenaren in samenspraak verder uitgewerkt kan worden (al dan niet als uitvloeisel van het opstellen van een gebiedsprofiel zoals in nr. 8.7 genoemd), te beginnen met het creëren van een overzicht van onderwerpen waarop monitoring – vanuit het oogpunt van duurzaam behoud van het wervengebied – gewenst is, met daarna een onderzoek naar de vraag of eigenaren daarin een rol kunnen hebben, en zo ja welke. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan mogelijkheden als zettingsmetingen, trillingskastjes in de huizen en het meekijken via een satelliet. Betrokkenheid van de eigenaren bij de monitoring kan ook behulpzaam zijn voor het wegnemen van de onzekerheden die er in de technische onderzoeken en de beoordeling daarvan nog resteren. Een vraag is ook of onzekerheden over de exacte gevolgen van de vele verschillende invloeden op de staat van de werfkelders wel volledig kunnen worden weggenomen. Wat dan in elk geval helpt is een goed beeld van de staat van de werfkelders zelf en de van ontwikkeling daarvan. En dit temeer als gemeente en eigenaren gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het tot stand brengen van dat beeld, en eigenaren ook een rol hebben in de duiding van de uitkomsten.

8.15 Dan staan er nog twee vragen open. In de eerste plaats: op welke wijze kan het herstel van schade aan de werfkelders vorm krijgen? Daarbij is rekening te houden met ons advies over een verdeling van kosten voor verschillende soorten van schade (zie § 7, rechten en plichten). Omdat in deze aanpak gemeente en eigenaren gezamenlijk kosten maken, adviseren wij voor

dit onderdeel wel een juridische samenwerkingsvorm op te zetten. Deze vorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt. Het zal duidelijk zijn dat een geolied verlopend herstelproces ook een noodzakelijke voorwaarde is voor terugkeer van vertrouwen in de gemeente. Voordat samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied mogelijk is, moet er zicht zijn op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade.

8.16 Een tweede en laatste vraag is of bij onderwerpen die mogelijk uit een gebiedsprofiel voortvloeien, samenwerking voor de hand ligt. Op deze vraag is op dit moment geen antwoord te geven. Het antwoord volgt uit het participatieproces waarin het eventuele gebiedsprofiel tot stand gaat komen. Ook los hiervan doen wij de aanbeveling om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. De volgorde is dat er eerst vertrouwen moet terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een werfmeester of een keldermeester. En door een geolied herstelproces, dat wij hierna in § 9 nog uitwerken, en waarbij op zijn minst helderheid en eensgezindheid bestaan over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, en ook over de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een nieuwe basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die bijvoorbeeld voortbouwen op de samenwerking die in het herstelproces gaandeweg vorm heeft gekregen. Een dergelijke samenwerking is ook een gezamenlijke ontwerpopgave en niet iets dat kan worden aangereikt vanuit een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

9 Samenwerking in het herstel via een stichting

Algemeen

9.1 Oplossingen moeten een eenvoudige basisstructuur hebben en niet onnodig juridiseren. Sommige eigenaren hebben ons voorgehouden dat de kern van de problemen niet zozeer in juridische posities en verhoudingen zit, maar in gebreken in de samenwerking tussen de gemeente en eigenaren. De oplossing zou volgens hen dan ook niet gezocht moeten worden in nieuwe juridische constructies. Wij menen dat voor het herstel van de schade aan de werfkelders beide elementen nodig zijn. Zij komen ook beide voor in onze opdracht, die is gericht op het bieden van duidelijkheid over de juridische verhoudingen én op mogelijkheden van duurzame samenwerking. Dit tweede element is niet volkomen los te zien van het eerste. Duidelijkheid over de juridische posities, ook in hun onderlinge relatie, geeft houvast en rust, en schept ruimte om de aandacht te richten op de dingen die gedaan moeten worden en op de daarvoor vereiste samenwerking. Daarbij is buiten kijf dat juridische geschillen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, bijvoorbeeld door het vroegtijdig betrekken van eigenaren in de plannen voor de aanpak en de uitvoering daarvan. Ons is gebleken dat er veel kennis bij eigenaren aanwezig is, niet alleen over hun eigen panden en kelders maar ook over technische en juridische kwesties in meer algemene zin. Ook kan het nuttig zijn om zodra tegenstellingen aan het licht komen, te proberen die te overbruggen bijvoorbeeld met inschakeling van een mediator. En als ook dat niet lukt, is het zaak het geschil snel (dat wil zeggen: in een relatief vroeg stadium, maar ook binnen een kort tijdsbestek), laagdrempelig en goedkoop op te lossen. De eventuele geschilbeslechting dient zoveel mogelijk geconcentreerd plaats te vinden. Dus bij voorkeur geen zaken verspreid over de bestuursrechter en de civiele rechter, bijvoorbeeld bij verhoudingen met eigenaren, buren en gemeente. Er moeten mogelijkheden zijn voor maatwerk, omdat de problemen en de mogelijkheden voor oplossingen zeer divers kunnen zijn. Het is gewenst dat veelsoortige oplossingen mogelijk zijn binnen de te kiezen structuur. Deze moet daarvoor dus ruimte bieden.

9.2 Zoals gezegd, kiezen wij voor het formuleren van hoofdregels met de mogelijkheid dat daarop, in welomschreven gevallen, uitzonderingen worden gemaakt.

9.3 Het is van belang – immers effectief én efficiënt – om voor *duurzame* oplossingen voor samenwerking tussen de gemeente en eigenaren in het wervengebied een passende organisatorische structuur te kiezen. In de nrs. 7.17 en volgende hebben wij al enkele uitgangspunten opgenomen over eigendomsverhoudingen en over bewijsregels (wie wordt vermoed eigenaar te zijn) en kwesties van aansprakelijkheid (wie wordt vermoed aansprakelijk te zijn). De gemeente en individuele eigenaren kunnen private overeenkomsten sluiten met civielrechtelijke gevolgen (over eigendomskwesties, aansprakelijkheden, bewijskwesties e.d.). ook kunnen zij bijvoorbeeld rechten van erfpacht en van opstal of erfdienstbaarheden vestigen, of gemeenschappelijke eigendommen (mandeligheid) vastleggen. Maar dat vergt mogelijk meer dan 700 afzonderlijke overeenkomsten, met alle daaruit voortvloeiende praktische en theoretische problemen. Bundeling en stroomlijning zijn daarom aan te bevelen.

De stichtingsvorm

9.4 Voor het herstel van de werfkelders waarin zowel de gemeente als de eigenaren een verantwoordelijkheid hebben en kosten maken, is een bepaalde juridische structuur nodig.

Een effectieve en vruchtbare samenwerking vereist allereerst een breed gedragen gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid, dat niet “van bovenaf” is op te leggen. Een vast kader waarbinnen deze voorwaarde vorm kan krijgen is behulpzaam om voor alle deelnemers duidelijkheid te bieden in zoveel mogelijk situaties. Wij adviseren een structuur die in formele zin los staat van de gemeente. Dit maakt het mogelijk gestalte te geven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de oplossingen en de concrete aanpak. Eigenaren en gemeente kunnen in het proces van herstel niet zonder elkaar. Deze gedachten leiden tot privaatrechtelijke samenwerkingsvormen, waarin het publieke element adequaat kan doorklinken. Dan komen mogelijkheden als een vereniging van eigenaren, een besloten vennootschap (BV), een coöperatie en een stichting in beeld. Een van de kenmerken van een VvE is het bestaan van gemeenschappelijk bezit. Dat ontbreekt hier. Daarnaast verdient opmerking dat VvE’s besluiten kunnen nemen waaraan een minderheid gebonden is en die daarmee in zekere zin een dwangkarakter hebben. Dat willen wij vermijden. Het moet eigenaren aantrekkelijk worden gemaakt om zich aan te sluiten door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst voor het herstel van hun eigen werfkelder, maar het blijft uiteindelijk hun vrije keuze. Een BV en een coöperatie zijn om diverse andere redenen ook minder geschikt. Beide hebben in meerdere of mindere mate een winstoogmerk; bij de coöperatie is dit het voorzien in bepaalde stoffelijke behoeften van haar leden.[22] Ook de wijze van besluitvorming binnen deze rechtspersonen sluit naar onze mening niet goed aan bij de behoeften in het wervengebied. Onze voorkeur gaat uit naar de stichtingsvorm. Een stichting heeft geen leden en kan daardoor slagvaardig optreden. De belangen van de betrokkenen kunnen op andere manieren tot hun recht komen dan door een rechtstreeks lidmaatschap of deelnemerschap (aandeelhouderschap). Bovendien zijn er, zoals eerder gezegd, goede ervaringen opgedaan met de Stichting Herstel Werfkelders, die in 1993 is opgericht. Daarin hebben de gemeente en eigenaren op een bepaalde, tevoren vastgelegde, manier geparticipeerd. De stichting bood de mogelijkheid van samenwerkingsovereenkomsten met individuele eigenaren. De eigenaren behielden de zeggenschap over hun eigendommen, omdat zij vrij waren om wel of niet zo’n overeenkomst te sluiten.

9.5 Een stichting zou in de door ons voorgestane zin als volgt kunnen worden opgezet. In algemene zin bevelen wij aan om bij de vormgeving van de stichting de documenten te betrekken die in 1993 zijn opgesteld voor de Stichting Herstel Werfkelders. Daarbij kiezen wij in enkele opzichten voor enigszins andere oplossingen dan die van destijds. Het doel van de stichting dat ons voor ogen staat is het bevorderen en uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met inbegrip van de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied. Vooralsnog willen wij met een doelstelling in deze trant volstaan. In deze opzet blijft de verantwoordelijkheid voor het herstel van de wal- en kluismuren bij de gemeente berusten en valt dat herstel dus niet onder de stichting. Daarbij is wel een noodzakelijke eis dat de gemeente bij werkzaamheden aan de wal- en kluismuren de eigenaren voldoende informeert en het werk afstemt op eventuele werkzaamheden aan de werfkelders. Dit vereist soms gelijktijdigheid van eventuele ingrepen. Maar daarvoor is het onderbrengen van al dergelijke werkzaamheden in één stichting niet vereist. Een goede afstemming met de stichting is ook zeer gewenst bij het onderhoud en herstel van bijvoorbeeld de bomen. Denkbaar is een verruiming van de doelstelling van de stichting in een later stadium, maar daarvoor is het nu te vroeg. Bovendien zou er dan een oplossing moeten komen voor het risico van bijvoorbeeld een faillissement van de stichting, door uit de hand gelopen projecten of

[22] Zie artikel 2:53 lid 1 BW.

aansprakelijkheid voor eventuele fouten. Bij concrete hersteloperaties aan de werfkelders verdient dat risico ook nadere aandacht, waarop wij zullen ingaan, maar is het geringer en overzichtelijker dan bij andere organisaties die betrokken zijn bij grote opdrachten. Het bestuur van de stichting bestaat uit een even aantal personen, die zijn aangewezen door de eigenaren en in gelijk aantal door de gemeente, met daarenboven een externe (door een externe autoriteit aan te wijzen) onafhankelijke voorzitter, wiens stem de doorslag geeft als de stemmen staken. Evenals in de stichting uit 1993 zou de penningmeester, als een van de bestuursleden, aangewezen moeten worden door de gemeente. Het gaat tenslotte grotendeels om publieke middelen. Een van de eigenaren heeft in zijn reactie op het conceptadvies ons de vraag gesteld of het wel verstandig is om de geldstromen via de stichting te laten lopen. Ook na nadere overweging heeft dat wel onze voorkeur. Dan heeft de stichting zoveel mogelijk autonomie en is zij niet voor elke uitgave of elke beslissing met financiële gevolgen afhankelijk van het standpunt van de gemeente. Om het zojuist genoemde financiële risico te ondervangen bepleiten wij een opzet waarbij de gemeente zich garant stelt voor eventuele tekorten van de stichting. Dat betekent dan wel een verschuiving van het – mogelijke, en naar te hopen valt slechts theoretische – risico naar de gemeente. De gemeente zal daarvoor, op goede gronden, ook waarborgen in de zin van een goed toezicht verlangen. Daarvoor zijn allerlei voorzieningen te treffen, zoals het instellen van een raad van toezicht, met een sterke gemeentelijke inbreng. De aanstelling van de penningmeester door de gemeente is ook zo'n voorziening. De door de stichting te geven opdrachten aan derden, zoals aannemers, hebben overigens een vrij eenvoudige en repeteerbare structuur. Er kunnen onverwachte tegenslagen met grote financiële gevolgen optreden, maar die zijn nu ook mogelijk en komen dan uiteindelijk ook veelal bij de gemeente terecht. Wij kunnen de voor- en nadelen van allerlei concrete maatregelen die behulpzaam zijn om de diverse belangen tot hun recht te laten komen en tegelijk uitvoerbaar zijn (en de stichting niet te "zwaar" te maken), in dit stadium niet overzien. Daarom volstaan wij met deze algemene schets van enkele problemen en daarvoor mogelijke oplossingen. Er zijn twee rode draden:

(1) het moet een effectief samenwerkingsverband zijn, waarin de diverse posities goed tot hun recht komen en dat een brede verankering heeft (met een groot belang dat is gemoeid met een juiste bezetting van de voorzittersrol), en

(2) er moet deugdelijk toezicht zijn op de besteding van de grotendeels *publieke* middelen.

Beide aspecten verdienen bijzondere aandacht. De positie van de eigenaren ten opzichte van de stichting zou kunnen worden versterkt door de oprichting van een vereniging buiten het directe verband van de stichting, waardoor de gezamenlijke belangen van de eigenaren ook in hun relatie tot de stichting mogelijk sterker naar voren komen. Het is aan de eigenaren om daarvoor al dan niet te kiezen. Bij de waarborging van het publieke belang gaat het mede om het aspect van democratische legitimatie, dat B&W in hun reactie op ons conceptadvies enkele malen hebben genoemd. B&W hebben ook een vraag gesteld over de positie van de gemeente als eigenaar van (thans 32) werfkelders. Uiteraard mag de gemeente gebruikmaken van al haar bevoegdheden als eigenaar, maar het komt ons niet verstandig voor dat zij ten opzichte van de stichting haar dubbele positie al te zeer beklemtoont. HDSR en nutsbedrijven, een andere categorie belanghebbenden waarvoor B&W onze aandacht hebben gevraagd, zijn voor zover wij weten geen eigenaar van werfkelders en spelen daardoor geen rol in de stichting. Vanzelfsprekend zijn zij wel belangrijke partners in het overleg over uitvoerende ingrepen en werkzaamheden. De regie ligt dan bij de stichting.

9.6 In de doelomschrijving van de stichting komt het uitgangspunt van de hiervoor bedoelde eindverantwoordelijkheid van de gemeente tot uiting. De gemeente zal dit uitgangspunt

moeten omarmen. Daarmee is haar *commitment* ook in inhoudelijke zin gegeven. Deze gebondenheid is uiteraard essentieel. De statuten van de stichting bevatten bewijsregels naar het in de nrs. 7.17 en volgende beschreven model van artikel 6:177*a* lid 1 BW en in de door ons bepleite opzichten. Daarmee vormen deze regels onderdeel van de voorwaarden waaronder de stichting werkt.

9.7 Diverse reacties op ons conceptadvies bevatten vragen of suggesties over de verdere opzet van de stichting. Sommige eigenaren hebben vrij concrete suggesties gedaan of wensen geuit voor de aanstelling en de inschaling van bepaalde functionarissen (zoals een projectdirecteur) en de positionering van de in nr. 8.11 aangeduide “werfmeester” of “keldermeester”. Ook is ons een vraag gesteld over de bezoldiging van de bestuurders-eigenaren. Wij vinden het niet verstandig om – als wij daartoe al in staat zouden zijn – precieze aanbevelingen te doen voor de opzet en de inrichting van de stichting en haar ondersteunende apparaat of van het daarbij behorende “functiegebouw”. Bestuurders moeten de stevigheid en ook voldoende tijd hebben om deze bestuurlijke taak uit te oefenen. Een passende bezoldiging kan behulpzaam zijn om de juiste personen te kunnen aantrekken. En wat het ondersteunende apparaat betreft: er kunnen goede redenen zijn om dit klein te houden en om bij de uitvoering van bepaalde projecten gebruik te maken van personen of diensten van de gemeente. Daar zit immers veel expertise, ook van technische en juridische aard. Voorwaarde is wel dat de verantwoordelijkheid (met de daarbij behorende “aansturing”) geheel bij de stichting ligt. Ditzelfde geldt voor de keldermeester. Terzijde merken wij op dat wij een zekere voorkeur hebben voor deze term boven bredere aanduidingen als “werfmeester” of “wervenmeester”. De functionaris die ons voor ogen staat richt zich immers in het bijzonder op de staat en het herstel van de werfkelders, binnen de taak van de stichting. Sommige eigenaren hebben met nadruk hun voorkeur uitgesproken voor een dienstverband van de keldermeester(s) bij de stichting, om ook daarmee de onafhankelijkheid ten opzichte van de gemeente tot uitdrukking te brengen. Wij begrijpen deze voorkeur, maar bepleiten een dienstverband met de gemeente, met een detachering bij (en een volledige aansturing door) de stichting. Het wantrouwen van eigenaren ten opzichte van de gemeente moet niet “gestold” worden; anders gezegd: niet reglementair worden verankerd. De gemeente en de eigenaren hebben elkaar nodig, als buren en in hun verhouding van gemeente tot haar burgers. Het is van groot belang dat de keldermeester het vertrouwen van de eigenaren heeft en tegelijk de weg weet in de organisatie van de gemeente, ook voor kwesties in het wervengebied die niet direct met het behoud van de werfkelders te maken hebben maar daarop wel van invloed zijn. De keldermeester moet ook kennis hebben van het veld met aannemers en anderen die concrete werkzaamheden uitvoeren, en ook goede contacten hebben met externe partijen zoals HDSR, nutsbedrijven en organisaties en diensten voor monumentenzorg. Het is de taak van de keldermeester om voor continuïteit te zorgen, het gebied door en door te kennen en de noodzakelijke dingen teweeg te brengen. Hij moet verstand van bouwkwesties hebben, maar daarbij vooral uit praktisch hout zijn gesneden. Zo moet hij in staat zijn om keldereigenaren te adviseren over wat goed onderhoud inhoudt. Als hij ervaart dat interventies bij de gemeente niet werken, legt hij dit direct voor aan de voorzitter van de stichting, die dit op het juiste niveau binnen de gemeente brengt.

9.8 Een dergelijke vorm van gezamenlijk optreden, in dit geval door het oprichten van een stichting, leidt tot schaalvergroting en daarmee tot een bundeling van belangen en van kennis en kunde. Ook de onderhandelingspositie van zo’n collectief, als stevige partij in de markt bijvoorbeeld in de verhouding tot aannemers, kan sterker zijn dan wanneer ieder voor zichzelf

optreedt. De mogelijkheid om te leren van eerdere ervaringen wordt hierdoor vergroot. Er kunnen optimale werkwijzen worden ontwikkeld, met bijvoorbeeld een uniforme vorm van vastlegging van de “nulsituatie” (de situatie voorafgaand aan de ingreep). Deze vorm van bundeling verdraagt zich goed met de fijnmazigheid en het kleinschalige karakter van het wervengebied. Ook hier geldt overigens dat geen eigenaar verplicht is hieraan mee te werken. Wie geen vertrouwen heeft in een collectieve aanpak, bijvoorbeeld op grond van een voorkeur voor andere, mogelijk goedkopere, technische oplossingen, is vrij om solo-oplossingen uit te voeren. De bijzondere voordelen van de aansluiting bij de stichting, zoals de gelding van het zojuist besproken bewijsvermoeden ten gunste van de keldereigenaar, zijn er dan niet zonder meer, al kan het zijn dat de gemeente de daaraan ten grondslag liggende gedachte ook buiten het verband van de stichting onderschrijft. Wij bevelen dit sterk aan, omdat ons oordeel over de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de schade aan de werfkelders algemene gelding heeft. Maar het is ook goed om prikkels in te bouwen voor een zo groot mogelijke participatie. Een afzonderlijke vraag in dit verband is of de gemeente verplicht is om voor alle door haar te bekostigen ingrepen in het wervengebied gebruik te maken van het vehikel van de stichting. Wij beantwoorden deze vraag ontkennend. De stichting is er voor het herstel van werfkelders. Voor het overige kan de gemeente haar eigen taken blijven vervullen, maar dan wel op een andere manier dan eerder. Het ligt op haar weg om bewoners en zo nodig ook de stichting daarbij voldoende te betrekken en eventuele ingrepen – in het openbare domein of in de eigen werfkelders – zoveel mogelijk in samenhang met mogelijk herstel van werfkelders uit te voeren.

9.9 Er kunnen ook eigenaren zijn die wel (willen) meedoen maar bijvoorbeeld kiezen voor een duurdere oplossing dan die volgens de standaard. Denk aan degenen die destijds de bitumen afdeklaag van de gewelven geen goede keuze vonden en de voorkeur gaven aan een (mogelijk duurder) alternatief. In zo’n geval zou het bestuur van de stichting een enigszins aangepaste samenwerkingsovereenkomst kunnen aanbieden, waarbij de meerkosten van de alternatieve oplossing voor rekening van de eigenaar komen. Het ligt niet op onze weg om hiervoor een gedetailleerde regeling te adviseren. Ditzelfde geldt voor degenen die wel willen meedoen maar bijvoorbeeld de financiële mogelijkheden missen om enige substantiële eigen bijdrage te leveren. Ook daarvoor zullen, naar wij hopen, *ad hoc* oplossingen worden gevonden, bijvoorbeeld in de vorm van een kleine ontwikkelmaatschappij of de oprichting van een fonds.

9.10 De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente. De grondslag daarvoor is de eerder toegelichte, algemene verantwoordelijkheid van de gemeente; zie daarvoor nr. 7.5. Financiële middelen kunnen ook afkomstig zijn van derden – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor dit erfgoed – en verder van de aangesloten eigenaren. De stichting zou ook aan fondsenwerving kunnen doen. En zoals eerder gezegd: de eigenaren zijn in beginsel, en dus afgezien van bijzondere omstandigheden die in andere richting wijzen, verantwoordelijk voor de gevolgen van achterstallig onderhoud van hun kelders en voor de gevolgen van optrekkend vocht. Enkele eigenaren hebben gepleit voor de instelling van een afzonderlijk “Kelderfonds” waarin alle financiële bijdragen vloeien. Deze mogelijkheid lijkt ons overbodig als er een stichting in de door ons voorgestane zin komt. De stichting is een afzonderlijke rechtspersoon naast de gemeente, en het bestuur van de stichting beheert de geldmiddelen, die grotendeels uit publieke bron komen. Het is niet praktisch om daarnaast een Kelderfonds in te richten. Zo’n fonds zou eerder een *alternatief* voor de stichting zijn dan een *daarnaast* bestaande mogelijkheid.

9.11 In nr. 9.1 hebben wij al iets gezegd over de noodzaak om bij de te kiezen structuren zo min mogelijk te juridiseren. Tijdrovende, kostbare en verlammend werkende juridische procedures moeten worden voorkomen. Deze wens moet in verschillende opzichten doorwerken in de toekomstige structuur van de samenwerking. Enerzijds moeten juridische procedures zoveel mogelijk en effectief worden afgewend. Anderzijds zullen zij, als zij toch volgen, snel en doeltreffend, en tegen relatief beperkte kosten, moeten worden afgewikkeld. Om deze doeleinden te bereiken stellen wij op vier niveaus oplossingen voor:

- in de fase van de besluitvorming in algemene zin (welke gebieden of onderdelen daarvan eerst, welke soort aanpak?): een permanent overlegorgaan tussen gemeente en eigenaren;
- in de fase van uitvoering: door een vorm van bouwbegeleiding;
- in de fase van een dreigend geschil: inschakeling van een mediator;
- in de fase van een juridisch geschil: geschilbeslechting door bindend advies.

Elk van deze mogelijkheden lichten wij hierna toe.

Het overlegorgaan

9.12 In onze schets van (het bestuur van) de toekomstige stichting klinkt al door dat wij grote waarde hechten aan gezamenlijkheid en besluitvaardigheid. Een stichting kan deze elementen in zich verenigen. Zij heeft een klein bestuur, waarin de diverse “bloedgroepen” (eigenaren en gemeente) zich herkennen en dat onder voorzitterschap van een onafhankelijke voorzitter staat. Om te voorkomen dat het stichtingsbestuur in de praktijk op te grote afstand van de achterbannen komt te staan, kan een permanent overlegorgaan van gemeentelijke functionarissen en vertegenwoordigers van eigenaren[23] – ook weer onder leiding van een onafhankelijke voorzitter[24] – van nut zijn. Het voordeel van een *permanent* overlegorgaan is de daardoor te bereiken continuïteit en het op te bouwen “collectieve geheugen” ook aan deze zijde.[25] Met een dergelijk overlegorgaan zijn bij grote infrastructurele werken elders goede ervaringen opgedaan. Dit was onder meer het geval bij de aanleg van de Hubertustunnel en, kort geleden, de Rotterdamsebaan[26] in Den Haag. Een van de eigenaren van een werfkelder heeft deze ervaring onder onze aandacht gebracht. Ondanks de verschillen tussen dergelijke projecten, met vormen van grootschalige nieuwbouw, en de “kleinschalige” aanpak in het reeds lang bestaande wervengebied lijkt zo’n overlegvorm ons aan te bevelen. De hier voorgestelde samenstelling van het overlegorgaan brengt tot uitdrukking dat herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied een gezamenlijke verantwoordelijkheid van deze participanten vormen. Daar kan in een vroeg stadium worden gesproken over belangen, problemen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Over en weer kunnen de hierin deelnemende partners elkaar informeren. In deze opzet heeft het overlegorgaan *geen*

[23] Het gaat ons hierbij om iets anders dan de in nr. 9.5 genoemde mogelijkheid van een vereniging van werfkeldereigenaren. Zo’n vereniging is geen orgaan van de stichting. Wel zou zij een rol kunnen vervullen als intermediair tussen de eigenaren en de stichting, en bijvoorbeeld de bestuursleden kunnen aanwijzen die uit de kring van de eigenaren afkomstig zijn. Maar dit zijn slechts suggesties aan de eigenaren, die hierin zelf keuzen kunnen maken.

[24] Dit voorkomt het gevaar (of de schijn) van dubbele petten of vermeende dubbele loyaliteiten. Sommige eigenaren hebben ons op dit gevaar gewezen.

[25] Zoals wij in nr. 5.1 hebben vermeld, hebben veel eigenaren opmerkingen gemaakt over gebrek aan continuïteit aan de kant van de gemeente. Het stichtingsbestuur kan het tot zijn taak rekenen hierop toe te zien en er bij de gemeente op aan te dringen – zoal niet af te dwingen – dat voor bepaalde problemen of gebieden (rakken) gedurende langere tijd één vast “aanspreekpunt” kan worden benaderd.

[26] Zie: www.rotterdamsebaan.nl.

bevoegdheden. Deze berusten bij het bestuur van de stichting, en voor het overige bij de gemeente en de individuele eigenaren die, op basis van vrijwilligheid, kiezen voor een overeenkomst met de stichting. Het ontbreken van formele bevoegdheden betekent niet dat het overleg vrijblijvend is of een voorbeeld van *window dressing* (mooi opgetuigd en welwillend overleg zonder werkelijk effect). Juist een vrije uitwisseling van gedachten in een vroeg stadium kan eraan bijdragen dat later verkeerde beslissingen worden genomen. De onafhankelijke voorzitter kan erop toezien dat het gevaar van vrijblijvendheid wordt afgewend.

Bouw- of herstelbegeleiding

9.13 Het herstel van een werfkelder kan complex zijn. Het loopt van de beoordeling van de schade tot de offerte voor het herstel, en betreft zowel de inhoud als de kosten. Ook de uitvoering zelf kan ingewikkeld zijn. Het is te overwegen om met het oog op deze complexiteiten een vorm van bouw- of herstelbegeleiding te introduceren die eigenaren in het herstelproces kunnen betrekken. Deze vorm van begeleiding kan ertoe bijdragen dat geschillen voorkomen worden.

Mediation

9.14 Als zich een potentieel conflict aftekent, is het goed om het geschil in de kiem te smoren en in elk geval zo klein mogelijk te houden. Een snelle minnelijke regeling verdient verre de voorkeur boven een of meer mogelijk zwaar gejuridiseerde procedures met een “winnaar” en een “verliezer”. Bemiddeling (mediation) door een onafhankelijke professionele derde kan hiervoor zorgen en is in elk geval de moeite van het proberen waard. Wij denken aan een vaste groep hiervoor gekwalificeerde mediators waaruit in een concreet geval één mediator kan worden gekozen. Het voordeel van een vaste groep is dat de mediator al goed op de hoogte is van de belangen en de posities die binnen dit gebied kunnen spelen.

Geschilregeling

9.15 Als ook mediation niet tot een oplossing leidt en een van de partijen voor een juridische procedure kiest, is het inrichten van een laagdrempelige en relatief eenvoudige en niet te kostbare procedure zeer gewenst. De statuten van de stichting en de afzonderlijke overeenkomsten tussen de stichting en de aangesloten eigenaren moeten hiervoor een basis bieden. Binnen deze structuur denken wij dan aan een vaste groep bindend adviseurs (met juristen en technische deskundigen) waaruit per geschil een of meer bindend adviseurs kunnen worden aangewezen. Ook hier is het voordeel van een vaste groep dat daaraan personen deelnemen die zijn ingevoerd in de materie en het klappen van de zweep kennen. Zij kunnen daardoor gemakkelijk worden ingeschakeld en snel ter zake komen. Dit bevordert de deskundigheid en de snelheid van werken. Een punt van verdere discussie kan zijn of zo’n “bindendadviesclausule” dwingend is of dat er mogelijkheden blijven om een geschil toch, volgens de normale regels, aan de gewone rechter voor te leggen. Denkbaar is ook een tussenvorm die hierop neerkomt dat bijvoorbeeld alleen de eigenaar kan kiezen (tussen het inschakelen van bindend adviseurs en de gewone rechter), maar niet de gemeente. Wij hebben op dit punt geen uitgesproken voorkeur. Uitgangspunt is, in de woorden van de Grondwet[27], dat niemand “*tegen zijn wil [kan] worden afgehouden van de rechter die de wet hem toekent*”. Een ieder heeft dus de vrijheid en de mogelijkheid zich te wenden tot de

[27] Zie artikel 17 van de Grondwet.

gewone rechter. Maar deze bepaling maakt het anderzijds wel mogelijk om ervoor te kiezen dat een geschil wordt beslecht door bijvoorbeeld bindend adviseurs. Dit kan ook bij voorbaat, dat wil zeggen voordat er een geschil is.

Samenwerkingsovereenkomsten

9.16 In de hier beschreven opzet spelen de samenwerkingsovereenkomsten tussen de stichting en de eigenaars een centrale rol. Door ondertekening van de overeenkomst aanvaarden de gemeente en de eigenaar in kwestie de gelding van deze samenwerkingsvorm, die de basis is voor de opdracht van de stichting aan een derde (aannemers en anderen) om werkzaamheden uit te voeren. Geen eigenaar is bij voorbaat verplicht om zo'n overeenkomst aan te gaan. Het geven van een individuele opdracht aan een "eigen" aannemer blijft mogelijk, uiteraard op voorwaarde dat eventuele bouwplannen voldoen aan de daarvoor geldende voorschriften. Aan het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst zijn evident voordelen verbonden. Het is gewenst – en verantwoord – om deze voordelen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Een hoge participatiegraad heeft immers ook collectieve voordelen. Wie zich door de voordelen over de streep laat trekken, is dan wel aan alle voorwaarden van de overeenkomst gebonden. Zo bezien is het "alles of niets".

Financiële aspecten

9.17 Het is aan de gemeente om, rekening houdend met haar financiële mogelijkheden, aan de stichting de gelden beschikbaar te stellen die van haar kant nodig zijn voor de uitvoering van het door ons aanbevolen stelsel. Het is aan de gemeente en haar organen, zoals de raad, om te beslissen welke bedragen uit de openbare middelen worden aangewend voor dit doel. Daarbij kan de gemeente eigen prioriteiten stellen en zo nodig temporiseringen aanbrengen. Het is vervolgens aan het bestuur van de stichting om beslissingen te nemen over de aanpak van concrete projecten en daarvoor opdrachten te geven. Wel adviseren wij de gemeente en het eventuele stichtingsbestuur in algemene zin om de grootste problemen het eerst aan te pakken, en dan uiteraard in een geïntegreerde vorm. Uit het oogpunt van veiligheid en kostenefficiëntie zijn grote voordelen verbonden aan zo'n wijze van prioritering. Het voorkomt ook dat bepaalde rakken steeds opnieuw moeten worden opengebroken en voor het verkeer niet toegankelijk zijn. Hierbij merken wij nogmaals op dat voor een effectieve prioritering en de uitvoering daarvan de medewerking van eigenaren een noodzakelijke voorwaarde is.

Bijlage 1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen

1. De rechtspersoon naar publiekrecht de gemeente Utrecht, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder K. Diepeveen, hierna te noemen: de gemeente;

2. de heer mr. H.F.M. Hofhuis;

3. de heer prof.dr.ir. J.G. Rots;

4. de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

partij sub 2 tot en met 4 hierna gezamenlijk te noemen: de Commissie.

OVERWEGINGEN

a) In december 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht (hierna: het college) besloten tot een samenhangende programmatische aanpak voor het middeleeuwse havencomplex binnen de singels van de stad, aangeduid als '**wervengebied**', met als doel het behoud en beheer van dit rijksmonument en het realiseren van veiligheid, behoud van erfgoed en functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid.
b) Het college heeft daartoe het 'Plan van aanpak programma wervengebied' van 23 april 2020 ("**Plan**") aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd. Het doel daarvan is te komen tot een samenhangende aanpak voor de herstel en behoud van wal- en kluismuren, werfkelders en werfmuren en maatregelen ter bescherming daarvan (en van de met de werfkelders verbonden bebouwing), zoals het weren van te zwaar of te snel verkeer. Het plan beoogt ook om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.
c) Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Utrecht - onder amendering van een door het college van burgemeester en wethouders voorgesteld besluit naar aanleiding van suggesties van eigenaren - besloten een Commissie van wijzen (**Commissie**) in te stellen met de opdracht om een gezaghebbend onafhankelijk advies uit te brengen dat de basis kan zijn voor samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren (en waar dit speelt: de beheerders) in het wervengebied (hierna tezamen de "**eigenaren**") bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied. Het raadsbesluit (bijlage 1), raadsvoorstel (bijlage 2) en amendement (bijlage 3)zijn bijgevoegd.
d) Het besluit van de gemeenteraad (nr. 64 - 9 juli 2020) luidt dientengevolge als volgt: *"… het college opdracht te geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het*

wervengebied". De constateringen en overwegingen in het Amendement geven duiding aan de achtergrond, het doel en de strekking van dit besluit.

e) De gemeente heeft met een aantal participerende eigenaren die zich na een oproep daarvoor beschikbaar hadden gesteld een werkgroep gevormd om te komen tot de instelling van de Commissie. In de werkgroep is overleg gevoerd en overeenstemming bereikt over de samenstelling en de opdracht van de Commissie. De in deze overweging bedoelde eigenaren tekenen deze overeenkomst uit dien hoofde voor gezien.

f) Het is niet vruchtbaar uit te gaan van belangentegenstellingen. De eigenaren en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking voor het behoud van de monumentale werven. De gemeente en de eigenaren willen met behulp van de door de Commissie uit te brengen adviezen verkennen hoe gemeente en eigenaren in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervengebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen.

g) De taak van de Commissie is derhalve de gemeente en de eigenaren te voorzien van algemene adviezen (duidingen) van de rechtspositie van de gemeente en de eigenaren van werfkelders en, op basis daarvan en na het verkennen van de mogelijke vormen van samenwerking tussen gemeente en eigenaren, daarover een advies uit te brengen.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1: De Commissie

1. Er wordt – op de gezamenlijke voordracht van de gemeente en de in overweging sub e bedoelde eigenaren in het wervengebied– door het college een commissie van wijzen (**Commissie**) ingesteld.

2. De naam van de Commissie luidt: Commissie van wijzen wervengebied Utrecht.

3. De Commissie bestaat uit de volgende drie leden:
   de heer mr. H.F.M. Hofhuis, tevens voorzitter;
   de heer prof. dr. ir. J.G. Rots;
   de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

4. De leden kunnen op eigen verzoek, of wegens niet goed functioneren of op andere zwaarwegende gronden, – in overleg met de eigenaren die in bovenbedoelde werkgroep zitting hadden - door de gemeente worden geschorst en ontslagen.

Artikel 2: De werkzaamheden

1. De gemeente verleent aan de adviseurs, die gezamenlijk de Commissie vormen, opdracht een onafhankelijk advies uit te brengen aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied.

2. De adviesvraag luidt: het college, de raad en de eigenaren te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.

3. De adviesvraag is nader uitgewerkt in bijlage 4.

4. De Commissie kan – indien zij dat voor de goede vervulling van haar opdracht nodig acht - de adviesvraag aanvullen, uitbreiden of aanpassen.

5. De leden zijn benoemd op grond van hun deskundigheid en ervaring. Zij brengen op persoonlijke titel hun kennis en ervaring in, dienen onafhankelijk te zijn en treden niet op als vertegenwoordiger van (een groep van) belanghebbenden (zonder last of ruggespraak). De leden van de Commissie vervullen geen betrekkingen en verrichten geen werkzaamheden waarvan de uitoefening ongewenst is met het oog op een goede uitoefening van de functie en op de handhaving van de onpartijdigheid en onafhankelijkheid of van het vertrouwen daarin. Zij zullen voor hun benoeming kennis geven van voorafgaande betrekkingen die twijfel kunnen oproepen ten aanzien van hun onafhankelijkheid of onpartijdigheid en zullen tijdens de uitoefening van hun functie geen betrekkingen aangaan die dergelijke twijfel kunnen oproepen.

6. De Commissie heeft tot taak met inachtneming van Overweging f en g tot een zo evenwichtig mogelijk zwaarwegend advies te komen, dat recht doet aan alle haar bekende feiten en alle aspecten die in het wervengebied spelen. Het staat de Commissie vrij in haar advies gemotiveerd aan te geven dat en waarom zij termen ziet om te adviseren af te wijken van de strikte regels van het recht, als zij meent dat de gegeven feiten of omstandigheden daartoe aanleiding geven.

7. Eigenaren kunnen een of meer afzonderlijke zaken als voorbeeld aan de Commissie voorleggen (als illustratie van in het wervengebied spelende problematiek). Het is de taak van de Commissie algemeen advies over het wervengebied te geven, niet het beoordelen van of beslissen over afzonderlijke zaken

8. Het advies is niet bindend.

Artikel 3: Werkwijze Commissie

1. De Commissie stelt zelf haar werkwijze vast. Daarbij is het van belang dat de eigenaren in het wervengebied en de gemeente, zorgvuldig bij het adviesproces worden betrokken. De werkwijze van de Commissie moet mogelijk maken dat alle eigenaren hetgeen zij (feitelijk, juridisch of politiek) relevant achten tijdig aan de Commissie kunnen meegeven, en hun belangen en zorgen bij de Commissie kunnen inbrengen. Daarnaast wordt de Commissie verzocht het mogelijk te maken dat de eigenaren op elkaars zorgen en belangen kunnen reageren, bij voorkeur ook in een gezamenlijk gesprek.

2. De wijze waarop de Commissie met eigenaren en de gemeente communiceert is zeer belangrijk. De Commissie wordt gevraagd in de beginfase van haar adviesproces hiervoor een procedure en communicatieplan op te stellen en bekend te maken dat uitgaat van een volledig transparante werkwijze, zoals publicatie op de daartoe in te richten website van verslagen van bijeenkomsten van besluiten en andere voortgangshandelingen.

3. De Commissie heeft de vrijheid om afzonderlijk overleg te voeren met de gemeente, eigenaren in het wervengebied en deskundigen.

4. De Commissie laat zicht informeren door eigenaren, andere belanghebbenden en de gemeente om een goed beeld te krijgen van het stadsbelang, de problematiek van het wervengebied en het gezamenlijke belang dat gemeente en eigenaren hebben bij publiek-private samenwerking.

5. De gemeente heeft opdracht gegeven tot een voorbereidend juridisch onderzoek waarvan de Commissie kennis kan nemen en waarover zij (verdiepende) vragen kan stellen, onverminderd de taak om over de uitkomsten van dat onderzoek zelfstandig een oordeel te vormen. De Commissie kan naar eigen inzicht aanvullend juridisch onderzoek laten instellen, of onderzoek doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 40.000,00 exclusief BTW. Indien een hoger budget nodig is treedt de Commissie hierover in overleg met de gemeente.

6. De gemeente laat een aantal technische onderzoeken naar werfkelders, wal- en kluismuren en zwaar verkeer uitvoeren. Waar nodig zal de Commissie de technische aspecten meenemen in haar adviezen. Het is niet de taak van de Commissie de uitkomsten van de technische onderzoeken te beoordelen, doch het staat haar vrij te beoordelen of de vraagstelling beantwoordt aan hetgeen nodig is voor de advisering door de Commissie.

7. De Commissie rapporteert aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied. Het rapport zal in handen gesteld worden van de gemeente die zal zorgen voor doorgeleiding naar de eigenaren en beheerders.

Artikel 4 : Vergoeding

1. De gemeente draagt de kosten van de Commissie, te weten de kosten van:
   a) de honoraria van de leden van de Commissie van € 1000 per commissielid per dag, uitgaande van 10 adviesdagen;
   b) de door de Commissie of haar leden ten behoeve van de taakuitoefening te maken redelijke kosten.

Artikel 5: Planning

1. Teneinde de uitkomsten van het advies te kunnen meenemen in het op te stellen Programmaplan Wervengebied en de bij de voorjaarsnota in te dienen begroting dient de planning zodanig te zijn dat het concept van het advies uiterlijk in

februari 2021 beschikbaar is.

2. Indien de Commissie dit nodig acht omdat zij nog niet over alle relevante gegevens beschikt kan zij in twee fasen adviseren.

Artikel 6 : Advies

1. De Commissie zal het concept van aan advies aan de gemeente toezenden, die voor verspreiding aan de eigenaren in het wervengebied zal zorgdragen.

2. Het conceptadvies zal op de website www.utrecht.nl/werven worden gepubliceerd.

3. De gemeente en de eigenaren zullen drie weken de gelegenheid krijgen een reactie op het advies te geven.

4. De Commissie zal het advies – uiterlijk op 1 april 2021 – afronden.

5. Het advies zal worden ondertekend door alle leden van de Commissie.

Artikel 7: Diversen

1. De Commissie zal door de gemeente secretarieel worden ondersteund.

2. De gemeente zal de Commissie (digitaal en anderszins) ondersteunen bij de communicatie met eigenaren (website, openbaar maken documenten, enz.).

3. De Commissie zal haar werkzaamheden archiveren. De archivering dient te voldoen aan de gemeentelijke (professionele) standaarden waartoe de gemeente alle benodigde ondersteuning zal verlenen De archiefbescheiden van de commissie worden na haar opheffing of, zo de omstandigheden daartoe eerder aanleiding geven, zoveel eerder overgebracht naar het archief van de gemeente.

4. De gemeente zal op haar website een elektronische ruimte inrichten waar alle documenten die betrekking hebben op het advies voor iedereen toegankelijk zijn en die gebruikt zal kunnen worden ter ondersteuning van de communicatie met de eigenaren en andere belanghebbenden en vice versa.

5. De gemeente zal de documenten die voor het advies relevant kunnen zijn tijdig aan de Commissie beschikbaar stellen.

Bijlagen:

4. Vraagstelling

Vraagstelling aan de commissie van wijzen

Inleiding

In de binnenstad van Utrecht liggen ca.800 werfkelders. De werfkelders zijn vele eeuwen oud. Historisch bezien lag de eigendom van (de ondergrond van) pand, werfkelder en werf in één hand. In de jaren kort na de oorlog is de eigendom van de werfmuur, de werf en de werfkade op vrijwel alle locaties in het wervengebied bij de gemeente komen te liggen krachtens een procedure op grond van de onteigeningswet. In de loop van de historie is op de dijk voor het pand (waarin de werfkelder lag die als toegang fungeerde voor de kelder onder het pand) een openbare weg gecreëerd waarvan in ieder geval het beheer werd gecollectiviseerd dat uiteindelijk bij de gemeentelijke overheid als beheerder van de openbare weg is komen te liggen.

De meeste werfkelders zijn verbonden met (de kelder van) het daarachterliggende pand, De fysieke relaties tussen de werfkelders, het achterliggende pand de weg en de werfmuur zijn ingewikkeld en verschillend. De juridische relaties dientengevolge ook. De meeste werfkelders zijn particulier eigendom. De wal en kluismuren (die vaak bouwkundig aan de kelders zijn verbonden) zijn, zoals hierboven aangegeven, eigendom van de gemeente. De eigendom is soms niet goed vastgelegd of onduidelijk. Onduidelijk is welke rechten en plichten eigenaren van werfkelders hebben ten aanzien van het beheer en gebruik.

Ook is beheer versnipperd. Op dit moment worden alle kelders, muren, wegen en bruggen los van elkaar beheerd met alle gevolgen van dien. Het is wenselijk het beheer en onderhoud van de verschillende in het wervengebied aanwezige objecten op elkaar af te stemmen.

De gemeente en de eigenaren willen graag duidelijkheid hebben over hun (juridische) relaties en de verantwoordelijkheden die daarbij horen. Daarnaast zijn er beheerders van objecten in het wervengebied betrokken. Waaronder in ieder geval het waterschap als beheerder van de watergangen of -wegen in het wervengebied. Het waterschap is een van de gemeente te onderscheiden rechtspersoon die ook verantwoordelijkheden heeft en zorgplichten draagt, zodat ook hun rol in het advies voor het voetlicht moet komen.

Voorts willen de gemeente en de eigenaren verkennen hoe gemeente, eigenaren en beheerders in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervergebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen. De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (denk aan het gemeenschappelijk beheren van commons c.q. erfgoed).

De gemeenteraad van Utrecht heeft op 9 juli 2020 besloten het college te vragen een commissie van wijzen in te stellen. De raad heeft daarbij *"… het college opdracht … [ge]geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied*".

Deze notitie bevat een zo volledig mogelijke inventarisatie van de in het licht van de opdracht relevant geachte juridische vraagstelling en bevat een nadere invulling van de overige vraagstelling. De vragen zijn met inbreng van participerende eigenaren opgesteld, maar wat betreft de participerende eigenaren niet noodzakelijk volledig of relevant. We willen de commissie vragen de vraagstelling te beoordelen. Als de commissie dat nodig of wenselijk vindt kan zij de vraagstelling aanvullen of aanpassen.

VRAAGSTELLING

Centrale vraagstelling

De commissie wordt gevraagd de gemeenten en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen, en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied.

Uit die centrale vraagstelling vloeien een aantal deelvragen voort.

I SAMENWERKING

Vraag: welke samenwerkingsvormen zijn er tussen de gemeente en de andere eigenaren in het wervengebied mogelijk en wenselijk.

De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij het beheer van wegen, werven en werfkelder in het wervengebied. In het verleden werd de weg onderhouden door de eigenaren van het pand waar de weg aan lag, later door gilden, en weer later door de gemeente. Werf, werfkelder en weg waren vroeger één geheel met één eigenaar. Je kunt dit zien als gemene gronden die door de gemeenschap samen werd beheerd volgens ongeschreven regels. Later is het beheer van de weg en de werfkelders gescheiden, en weer later heeft de gemeente een deel van de eigendom van een werfkelder (de werf- of kluismuur) overgenomen. Toch is het wervengebied (fysiek en qua functie) één geheel. Het is belangrijk niet (alleen) uit te gaan van belangentegenstellingen, maar aandacht te besteden aan het gemeenschappelijke belang (governing the commons).

Het wervengebied heeft in de moderne tijd een nieuwe belangrijke functie gekregen. Het is een uniek gebied, een erfgoed van (inter)nationaal belang, dat zorgvuldig moet worden beheerd, en een grote publiek-private inspanning vergt en waard is.

De vraag is hoe het wervengebied het beste kan worden beheerd. Hoe kunnen eigenaren, beheerders, en andere belanghebbenden het beste samenwerken. De commissie wordt gevraagd onderzoek te doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking in het wervengebied. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (the commons).

Welke samenwerkingsvormen zijn mogelijk. Wat is de optimale samenwerkingsvorm? Wat is er nodig om goed samen te werken? Wat is het gemeenschappelijke belang van eigenaren van de werfkelders, de gemeente en andere partijen in het wervengebied. Hoe kun je zulke gedeelde belangen het beste beheren? Hoe kunnen bewoners en gemeente elkaar vinden?

Je kunt een onderscheid maken tussen juridische en maatschappelijke zorgplichten. De maatschappelijke zorgplicht heeft een politieke dimensie. Hoe zie je de taak van de overheid en de bewoners voor werven en werfkelder, gelet of het gebruik en de erfgoedwaarde daarvan. Heeft de gemeente als beheerder van de weg of als overheid een zorgplicht? Heeft de eigenaar van een werfkelder in het wervengebied een zorgplicht? Wat is dan de (mogelijke) inhoud van zo'n zorgplicht. Hoe kan de samenwerking in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied het beste tot stand worden gebracht én in stand worden gehouden?

II JURIDISCHE VRAGEN

Vraag 1: Wie is eigenaar van de weg en de werfkelder?

Hoe bepaal je de eigendomsverhoudingen in het wervengebied, hoe is dit in de wet geregeld? Aandachtspunten zijn de interpretatie van de regeling over verticale en horizontale natrekking, de wijze waarop de eigendom in notariële akten en het kadaster zijn vastgelegd, en wie eigenaar is van een kelder die door niemand wordt gebruikt.

Vraag 2: Welke rechten en plichten vloeien voort uit de eigendom van een object?

Welk gebruiksrecht en welke onderhoudsverplichtingen vloeien uit de eigendom van een werfkelder, de werf- of kluismuur of de weg en de werf voort?

Hebben de gemeente, de eigenaar van een werfkelder en de eigenaar van de weg en de eigenaar van het openbare water een zorgplicht? Wat kan de inhoud van zo'n zorgplicht zijn?

Heeft de gemeente een specifieke zorgplicht als beheerder van (een openbare) weg. En omdat er kelders onder liggen?

Heeft de eigenaar van een werfkelder een specifieke zorgplicht omdat zijn kelder in de grond (de weg) van een ander ligt?

Is er een specifieke zorgplicht voor het nutsbedrijf of de gemeente voor de in de weg / boven de kelder op of in het gewelf liggende kabels en leidingen en goten en de aanleg daarvan?

Welke verplichtingen hebben eigenaren van naastliggende percelen op grond van het civiele recht jegens elkaar (o.a. burenrecht)?

Vraag 4*:* Welke voorzorgsmaatregelen moeten de initiatiefnemer en eigenaren nemen, als er nabij een (kwetsbaar) object bouwactiviteiten worden uitgevoerd?

Wie moet de kosten van het noodzakelijke onderzoek en de kosten van voorzorgs- (of herstel)maatregelen dragen? Speelt het daarbij een rol of a. er sprake is van achterstallig onderhoud b. of historische gegeven kwetsbaarheid van een object?

Vraag 5: Welke verplichtingen vloeien er uit de Woningwet voort voor de eigenaar van een werfkelder en de gemeente als eigenaar van de weg?

Kan het college de eigenaren van kelders en de weg op grond van de Woningwet verplichten medewerking te verlenen aan het onderzoek en het herstel van bij hun in eigendom/beheer zijnde object? Wanneer kan een eigenaar dat weigeren. Kan het college de kosten van onderzoek of herstel of beiden, bij de eigenaar van de werfkelder of de weg leggen?

Is de regeling in de Wegenwet relevant voor de verhouding eigenaar werfkelder – eigenaar (beheerder) weg?

Welke verplichtingen vloeien er voort uit de Erfgoedwet m.b.t. het onderhoud aan werven, werf- en luismuren, de weg, en werfkelders?

Vraag 6: Is de gemeente (mede) aansprakelijk als zij de aslastbeperking of een snelheidsbeperking niet of onvoldoende handhaaft of ten onrechte geen beperking heeft opgelegd?

Welke aspecten spelen daarbij een rol? Bij wie ligt welke bewijslast? Hoe moet de aansprakelijkheid worden beoordeeld als meerdere factoren een rol spelen (handhaving, fysieke belasting verkeer onder 2 ton, constructie werfkelder, achterstallig onderhoud)?

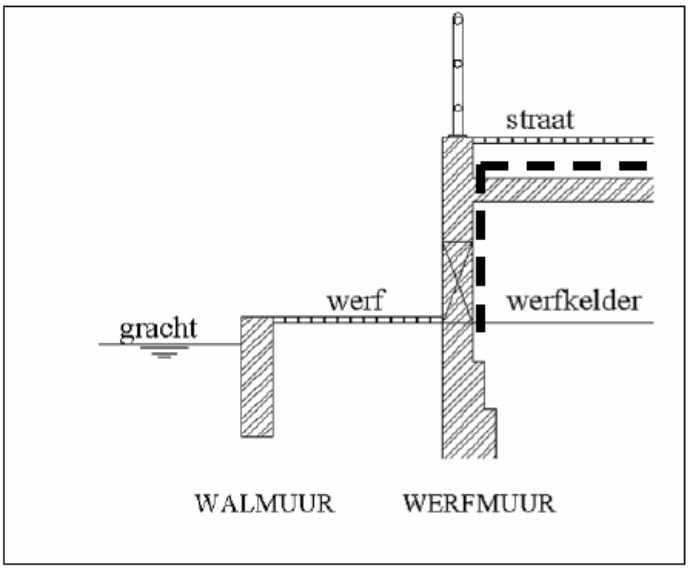
Vraag 7: Wie is verantwoordelijk voor het waterdicht maken of houden van een werfkelder? Behoort een werfkelder waterdicht te zijn? Wat is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van een werfkelder en wat is de verantwoordelijkheid van de gemeente als eigenaar de werf/kluismuur en de weg?

Vraag 8: Wie is eigenaar van en wie is verantwoordelijk voor de zich in de werfkelders en de werfkeldermuur bevindende trekankers?

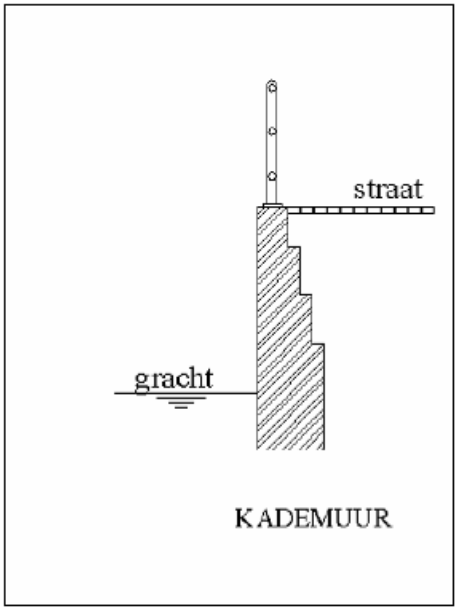
Bijlage 2 Kaart wervengebied



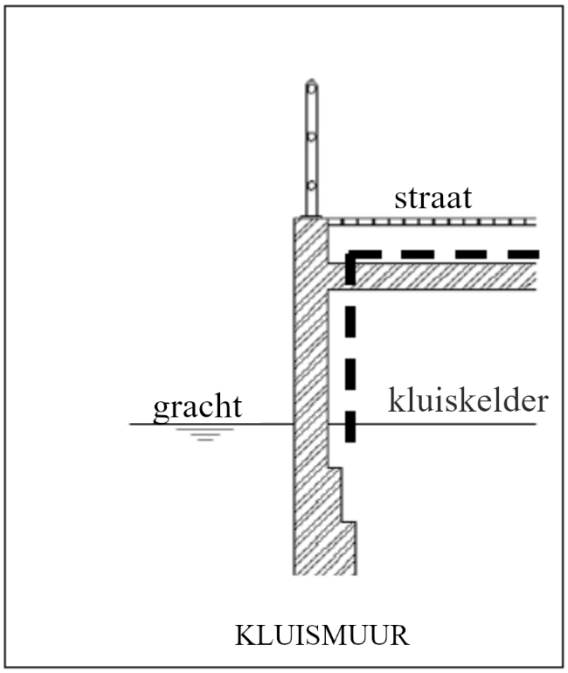
Bijlage 3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving



Overzicht wal- en werfmuur



Overzicht kademuur



Overzicht kluismuur

Bijlage 4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief

Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
Postbus 268
4100 AG Culemborg
W: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/herstel-werven/commissie-van-wijzen/
E: secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl

Aan:

Utrecht, 11 december 2020

Onderwerp: verzoek om informatie

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief stelt de zogeheten Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht ("de CvWW") zich aan u voor. De CvWW is op 29 oktober 2020 ingesteld op initiatief van enkele eigenaren in het wervengebied en werkt in opdracht van de gemeente Utrecht en de eigenaren. Zij moet alle eigenaren – ook u – en de gemeente adviseren over het herstel en het toekomstige beheer en onderhoud van het wervengebied. Hierbij spelen de wervenkelders, die voor het overgrote deel in particulier bezit zijn, een belangrijke rol. Met deze brief leggen wij u enkele vragen voor.

De CvWW is onafhankelijk. Zij overlegt met belanghebbenden en de gemeente, kan eigen onderzoeken instellen en komt uiteindelijk tot een advies, op basis van een eigen beoordeling.

De CvWW heeft drie leden: de heren mr. H.F.M. Hofhuis (oud-rechter, voorzitter), prof. dr. J.G. Rots (hoogleraar constructiemechanica Technische Universiteit Delft) en drs. A.H.L.M. van Snellenberg (programmamanager gemeente Enschede en betrokken bij de herontwikkeling van het gebied van de vuurwerkramp). Secretaris is mevrouw drs. E.A.H. van der Kluit, zelfstandig organisatieadviseur.

Wat is de opdracht van de CvWW? Kort gezegd moet zij adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en van de gemeente, en over de mogelijke samenwerkingsvormen van eigenaren en gemeente bij het herstel, het beheer en het behoud van het wervengebied.

Het is de bedoeling dat de CvWW uiterlijk op 1 april 2021 klaar is. Zij wil eind februari 2021 een concept van haar advies publiceren. Daarop kunnen eigenaren en de gemeente reageren voordat de CvWW het definitieve advies vaststelt.

In deze eerste fase verdiepen de leden van de CvWW zich in het onderwerp. Tegelijk denken zij na over de manieren waarop zij de eigenaren bij haar werkzaamheden zal betrekken. Het sturen van deze brief is één van die manieren. De CvWW ontvangt graag opmerkingen en suggesties van u en van de andere eigenaren. Daarbij gaat het vooral om twee vragen:
Welke problemen ervaart u in verband met uw werfkelder (als u die bezit)?
Welke oplossingen ziet u daarvoor?

Het is niet de taak van de CvWW om advies uit te brengen over individuele schadegevallen of aansprakelijkheid. Zij moet de bestaande en toekomstige problemen in kaart brengen en voorstellen doen

over goede vormen van samenwerking om dergelijke problemen op te lossen en te voorkomen. Individuele voorbeelden van problemen zijn noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van wat er aan de orde is.

Via bijgevoegde antwoordkaart kunt u (voor 28 december) uw opmerkingen en suggesties insturen
via mail naar secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl (u neemt de vragen uit de antwoordkaart in uw mail over) of
per post naar: Postbus 268, 4100 AG Culemborg

Daarbij kunt u ons ook laten weten of u wenst dat wij de informatie die u ons geeft, vertrouwelijk behandelen.

In een later stadium zal de CvWW ook overleg voeren met eigenaren en andere belanghebbenden. Als u aan dergelijk overleg zou willen deelnemen, kunt u dat vermelden. Wij laten u daarna weten of wij u daarvoor zullen uitnodigen en in welke vorm het overleg kan plaatsvinden. Daarbij moeten wij uiteraard rekening houden met de beperkingen als gevolg van de coronamaatregelen.

Wij kijken uit naar uw reacties!
Met vriendelijke groet, namens de CvWW,
Hans Hofhuis, voorzitter

ANTWOORDBERICHT
Als u behoefte hebt aan meer ruimte voor uw antwoorden, kunt u aanvullende gegevens vermelden op een vervolgblad

Uw naam: ……

Uw adres (straat, huisnummer, postcode): …….

Uw e-mailadres: ……

Uw telefoonnummer (indien gewenst): ……

Datum van inzending: ……..

Vragen

1. Welke problemen ziet u bij het herstel, het behoud en het beheer van de werfkelders?
    - Hierbij kunt u eventueel ook vermelden of de CvWW deze informatie vertrouwelijk moet behandelen
    - Wijkt uw eigen situatie af van de situatie elders? En zo ja, in welk opzicht?
2. Welke oplossingen ziet u voor deze problemen?
3. Hebt u suggesties voor de manieren waarop de CvWW kan overleggen met de eigenaren?
4. Zou u aan dergelijk overleg willen deelnemen?
5. Hebt u nog andere suggesties voor de CvWW?
6. Vindt u het goed als de CvWW contact met u opneemt?

INZENDEN we ontvangen uw reactie graag uiterlijk op 28 december 2020 via het e-mailadres van de CvWW (secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl) of per post (adres: CvWW Postbus 268, 4100 AG Culemborg).

Bijlage 5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren

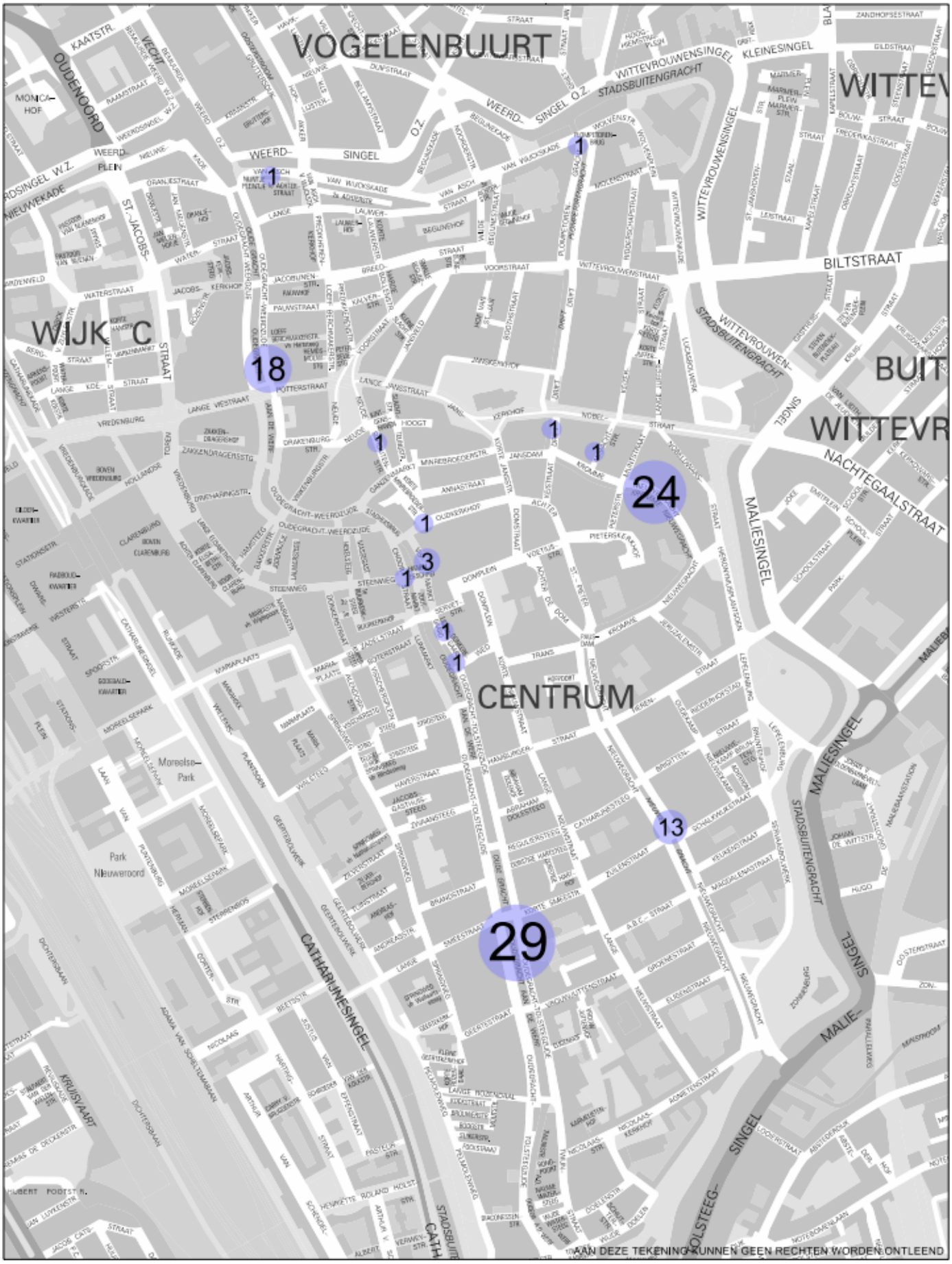
Problemen die spelen:	Aantal keer genoemd
Lekkage/vochtproblemen in de kelders	31
Zwaar verkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	23
Scheurvorming in de kelders	16
Verwarring over de juridische eigendom van de werven (en bijbehorende kostenposten)	11
Leidingen, stadsverwarming en afvoer die door de bovenkant van de werfkelders lopen	7
Kosten voor deugdelijk herstel van de kelders zijn hoog	6
Aanhechting van de kademuur aan de werfkelders	5
Bomen op de werven	5
De verhouding tussen publiekrechtelijk gebruik en privaatrechtelijke gebruik van (onderdelen van) de werfkelders	3
Autoverkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	2
Onvoldoende onderhoud wal- en kluismuren	2
Verwarring over stand van zaken kelders/benodigd onderhoud/kosten daarvoor	2
Verwarring over gevestigde beperkte rechten (zoals een erfdienstbaarheid)	1
Geluidsoverlast	1
Geuroverlast	1
Kelder grenst aan verzakte brug, waardoor kelder ook schade oploopt	1
Bereikbaarheid van de kelder	1

Oplossingen voor de problemen:	Aantal keer genoemd
Geen zwaar verkeer meer over de grachten	22
Samen met de gemeente de problemen met betrekking tot de kelders grondig en structureel aanpakken	12
Helemaal geen autoverkeer over de grachten/sterke inperking van verkeer	9
De afvoer van regenwater niet via de weg laten lopen	3
Onderhoud van de kluismuren door de gemeente	2
Expert van de gemeente die samenwerkt met de bewoners en vertrouwen creeert	2
Eenzelfde ad hoc restauratie als in 1986 en 1996 onder leiding van de gemeente, op kosten van de bewoners	2
Bomen zo plaatsen dat geen schade veroorzaken aan kelders (mogelijk bomen met minder diepe wortels)	2
De grachten slechts voor bewoners per auto toegankelijk maken	1
Ontvochtingsmachine	1
Eigendomsrechten in kaart brengen	1
Tegen gereduceerd tarief herstel laten uitvoeren via de gemeente	1
Publiekrechtelijke aanschrijving door de gemeente	1
Goede overkapping boven kelders teneinde vochtproblemen te voorkomen	1
Gemeenschappelijk fonds voor (toekomstig) onderhoud van de kelders	1
Aanbrengen dakleer aan bovenkant gewelf	1
Nieuwe fundering kademuur	1

In relatie tot de gemeente:	Aantal keer genoemd
De gemeente moet meebetalen aan de schade	14
De gemeente treedt onvoldoende op tegen het zwaar verkeer dat over de grachten rijdt	12
De gemeente neemt ons (en onze problemen) onvoldoende serieus	9
De gemeente moet meebetalen aan de schade die veroorzaakt wordt door het zware verkeer dat op de grachten rijdt	8
De gemeente bezit te weinig "know-how" over de (constructie van de) werfkelders	7
Ontevredenheid over door de gemeente gedaan onderzoek naar de kelders	4
Als eigenaar heb je geen enkele inspraak over het gebruik van de weg boven de werfkelders	3
De gemeente komt afspraken/gedane toezeggingen niet na	3
De gemeente geeft geen openheid van zaken	2
Als een kelder via de gemeente door een aannemer wordt hersteld dat is dit (onnodig) zeer duur	1
Gemeente kwam zonder overleg/aankondiging (schilders)werzkaamheden aan het pand/de kelder verrichten	1

Verdere tips/suggesties	Aantal keer genoemd
Raadpleeg het archief over deze kwestie	3
Eerst advies voorleggen aan eigenaren voordat definitief advies wordt uitgebracht aan gemeente	2
Maatwerk bij advies, gelet op de verschillen tussen werven	1
Geef duidelijkheid over de schade die bomen evt. toebrengen aan de werfkelders	1
Onderzoek de relatie tussen toestand kelders en verrichte werkzaamheden aan wal- en kluismuren	1
Neem contact op met Monumentenzorg Utrecht	1
Schakel het kadaster in voor wat betreft scheidslijn eigendom straat en kelder	1
Ook gebruikers (huurders) betrekken bij overleg	1

Bijlage 6 Spreiding van de reacties



Bijlage 7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

1. H.P.J.A.M. Hennekens, *De openbare weg en het privaatrecht* (diss. Nijmegen), Tjeenk Willink Zwolle 1977
2. Het Utrechts Archief, Bestuursdienst 1990-1999, stukken betreffende het wervengebied
3. M.J.W. de Bruin e.a. (red.), *Utrecht aan de werf*, 1987 (vierde druk)
4. Ontwerp Raadsvoorstel, *Voorstel aanpak werfkelders*, Gemeente Utrecht, 12 november 1992
5. A. de Wit e.a. (red.), *Werf in uitvoering*, Over de renovatie van de Utrechtse werfkelders, 1995
6. *Handboek Herstelplan Werfkelders (concept)*, Wijkbureau Binnenstad, Gemeente Utrecht, 26 januari 1996
7. Hoekstra, R. van Veen en P. van Werven*, Verborgen wereld aan de werf* , Utrechtse werfkelders gerestaureerd, Matrijs Utrecht 2002
8. G.J. Schutte en F.C.M.A. Michiels*, De Bezweken werftrap,* Rapport van de Onderzoekscommissie Trapongeval Utrecht, 13 november 2006
9. Schriftelijke vragen werfkelders waterdicht, Gemeente Utrecht, 12 februari 2008
10. *Situatie waterkering Utrechtse Grachten*, lage walmuren en kluismuren, Gemeente Utrecht, 2 juli 2009
11. Bestemmingsplan Binnenstad, Gemeente Utrecht, 18 februari 2010
12. *Bomenvisie Utrechtse Werven,* Analyse en Visie op de toekomst, Gemeente Utrecht, 10 februari 2012
13. *Verordening Kabels en Leidingen*. Gemeente Utrecht, 2013
14. G.M. van den Broek, J.W.A. Biemans en G.T.J.M. Jurgens, *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied, Universiteit Utrecht 2014.
15. *Bureaustudie validatie aslastbeperking werfkelders Stadsbinnengrachten*, Gemeente Utrecht, 18 december 2014
16. *Ruimtelijke strategie 2016*, Utrecht kiest voor gezonde groei, Gemeente Utrecht, 2016
17. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 22 februari 2017
18. Raadsbrief voortgangsrapportage wal- en kluismuren en raming rak 22, Gemeente Utrecht, 23 februari 2018
19. Beantwoording schriftelijke raadsvragen 2018, nummer 44, Gemeente Utrecht, 30 mei 2018
20. Raadsbrief Maatregelen overlast Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 12 oktober 2018
21. Raadsbrief Second opinion werkzaamheden wal- en kluismuren + stand van zaken Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 30 oktober 2018
22. Raadsbrief Heropening Kromme Nieuwegracht (RAK 21b), Gemeente Utrecht, 5 november 2018
23. Raadsbrief onderzoek effect zwaar verkeer op gracht, Gemeente Utrecht, 14 december 2018
24. Wiertsema & Partners, *Reconstructie lage walmuren Oudegracht*, 31 januari 2019
25. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
26. 12e voortgangsrapportage project herstel wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
27. Raadsbrief beantwoording raadsvragen project Wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 25 juni 2019
28. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 27 september 2019
29. Raadsbrief actieplan weren te zwaar verkeer Kromme Nieuwegracht en onderzoek risico's te zwaar verkeer op de grachten in de binnenstad, Gemeente Utrecht, 31 oktober 2019
30. Antea Group, *Onderzoek Wal- en Kluismuren*, Eindrapportage, 14 november 2019
31. Raadsbrief Zwaar verkeer weren op grachten, Gemeente Utrecht, 19 november 2019
32. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 28 november 2019
33. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, werkzaamheden Kromme Nieuwegracht (rak 21-22), Gemeente Utrecht, 12 december 2019
34. Raadsbrief Brondocumenten Onderzoek Antea Group Wal en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 december 2019
35. Raadsbrief samenhangende aanpak wal- en kluismuren, werfkelders en weren te zwaar verkeer, Gemeente Utrecht, 20 december 2019

36. Raadsbrief uitkomsten duikonderzoeken en wegafzetting Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 20 december 2019
37. Raadsbrief Wal- en kluismuren, beantwoording vragen RIB, Gemeente Utrecht, 23 januari 2020
38. Raadsbrief Beantwoording toezegging over Wal- en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 februari 2020
39. *Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen*, Gemeente Utrecht, maart 2020
40. Raadsvoorstel Plan van Aanpak programma Wervengebied, Gemeente Utrecht, 28 april 2020
41. Raadsbrief Aslast gemeentelijke voertuigen binnenstad, Gemeente Utrecht, 14 mei 2020
42. Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied, Gemeente Utrecht, 19 juni 2020
43. Witteveen+Bos, RO CVK 's Hertogenbosch, *Bureaustudie naar de beschikbare constructieve rekenprogrammatuur en de inzet daarvan bij metselwerk boogbruggen*, 19 juni 2020
44. Raadsbrief Beantwoording vragen commissiebehandeling wervengebied, Gemeente Utrecht, 6 juli 2020
45. RoyalHaskoningDHV/Nebest, Witteveen+Bos, Iv-Infra, *Metselwerk boogbruggen*, 23 juli 2020
46. Wijkbericht vrachtwagenverbod en breedtebeperking, Gemeente Utrecht, september 2020
47. Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 16 september 2020
48. Uitvraag spoor 1, Nadere beschrijving van de opdracht bepaling belastbaarheid kelders, Gemeente Utrecht, 5 oktober 2020
49. *Kelders in het stadshart Utrecht*, Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen, Gemeente Utrecht, oktober 2020
50. Antea Group, Witteveen+Bos, Royal HaskoningDHV, *Plan van aanpak 'Onderzoek draagkracht 2 kluiskelders Kromme Nieuwegracht'*, 29 oktober 2020
51. Raadsbrief Instellen Commissie van Wijzen Wervengebied, Gemeente Utrecht, 2 november 2020
52. Van Benthem & Keulen, Memo (en Samenvattende Memo) Wervengebied, 12 november 2020
53. *Mobiliteitsplan 2040*, inspraakversie, Gemeente Utrecht, november 2020
54. Raadsbrief Voortgang programma wervengebied, Gemeente Utrecht, 16 december 2020
55. Diverse wijkberichten en brieven Gemeente Utrecht, 2020 en 2021
56. H.D. Ploeger, Advies (*second opinion*) met betrekking tot de eigendomspositie van de werfkelders te Utrecht, 26 januari 2021
57. T. Brandsen en E. van der Krabben, Reflectie op het conceptadvies "De vergeten burenplicht", 19 maart 2021
58. Antea Group, Witteveen+Bos, RoyalHaskoningDHV, *Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling*, 26 januari 2021
59. XTNT, DECISIO, *Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Eindrapport, 5 februari 2021
60. XTNT, DECISIO, *Te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Bijlagerapport, 3 februari 2021
61. Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040, Gemeente Utrecht, 18 februari 2021
62. Diverse reacties van individuele eigenaren en collectieven, waaronder een 'code oranje' boek en beschouwingen over technische en juridische onderwerpen en kwesties over het beheer van het wervengebied, 2020 en 2021
63. P.C. van Staalduinen, K.C. Terwel en J.G. Rots, *Onderzoek naar de oorzaken van bouwkundige schade in Groningen – Methodologie en case studies ter duiding van oorzaken* (2018), TU Delft rapport CM-2018-01, te downloaden via de website van de Nationaal Coördinator Groningen.
64. Diverse inspectierapporten betreffende werfkelders jaren '90 tot en met 2020

RAPPORT

Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling

Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht

Klant: Stadsbedrijven Stadsingenieurs Gemeente Utrecht

Referentie: BH3201TPRP2010271409

Status: Definitief/3.0

Datum: 26 januari 2021

antea group

Witteveen + Bos

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Transport & Planning
Trade register number: 56515154
+31 88 348 90 00 T
+31 10 209 44 26 F
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Witteveen+Bos Raadgevend ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
7400 AE Deventer
Infrastructure and Mobility
KvK 38020751
+31 (0)570 69 79 11 T
info@witteveenbos.com E
www.witteveenbos.com W

anteagroup B.V.
Monitorweg 29
1301 AA Almere
Infra
KvK29021830
+31 (0)36 530 80 00 T
info@anteagroup.com E
www.anteagroup.com W

Titel document:	Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling
Ondertitel:	Bureaustudie en Expertbeoordeling
Referentie:	BH3201TPRP2010271409
Status:	3.0/Definitief
Datum:	26 januari 2021
Projectnaam:	Expertbeoordeling kelders Utrecht
Projectnummer:	BH3201
Auteur(s):	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn,
Opgesteld door:	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn, W+B: ing. S. Reyhani Sanavi M.Sc.Eng., Antea: ir. T.S. Jaspers Focks
Gecontroleerd door:	RHDHV: ir. R.P.H. Vergoossen 21-12-20 & 4-1-2021, ir. C.P.W.J. Genders 3-1-2021 & 8-1-2021 & 25-1-2021 W+B: F. Linthorst 15-12-20 & 7-1-2021 & 25-1-2021, ing. M.P.A. Janssen M.Sc.Eng. 17-12-20 Antea: J. Post 21-12-20, K.D. Pascha
Datum:	Zie bovenstaande data
Goedgekeurd door:	(voor allen) ir. Carlos Genders
Datum:	26 januari 2021

Classificatie
Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Managementsamenvatting

Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV doen onderzoek naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad van Utrecht. Het eerste deel van dit onderzoek is een expertbeoordeling op basis van beschikbare informatie. De eerste voorlopige resultaten van deze bureaustudie zijn in dit rapport beschreven.

Aanpak
Voor een betrouwbaar oordeel over de belastbaarheid moeten inspecties en technische onderzoeken worden uitgevoerd. Deze zijn nog niet gereed. Gezien het cruciale belang van het behoud van erfgoed in de binnenstad van Utrecht is er toch een sterke behoefte om nu al een voorlopige beoordeling te geven van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. Parallel hieraan loopt een diepgaander onderzoekstraject waarin de kelders worden onderzocht en de belastbaarheid wordt berekend.

De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen, voor een steekproef van zestien kelders die de gemeente Utrecht als kritisch beschouwt. Het gaat daarbij om een groep kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm en een andere groep kelders met aanzienlijke gebreken. Het aantal van zestien kelders is verre van representatief voor alle kelders in het wervengebied, maar geeft wel een beter inzicht dan een eerdere bureaustudie uit 2014. Bij ontbreken van onderzoeksresultaten zijn voor relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en de kennis en ervaring van de ingenieursbureaus. De drie bureaus hebben een gezamenlijk afgestemde methodiek gevolgd en de resultaten daarvan zijn hier gebundeld.

Resultaten van de expertbeoordeling
Per kelder is een bureaustudie uitgevoerd. Op basis daarvan is een expertbeoordeling gegeven aan de hand van vier vragen. De antwoorden zijn als volgt samengevat:

Vraag 1: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?

Het is aannemelijk dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kan blijven passeren. Het risico op schade is daarbij gering.

Dit blijkt uit classificatie van de bezwijkbelasting van de zestien kelders met behulp van de MEXE-theorie. De schades en de indicatieve bezwijkbelasting zijn op basis hiervan met elkaar vergeleken. Door het ontbreken van beperkingen of het handhaven van zwaar verkeer is vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden. Het is aannemelijk, dat aslasten hoger dan 2 ton een bedreiging vormen voor de staat van de kelders, die in een aantal gevallen al gebreken door uiteenlopende oorzaken vertonen. Mogelijk blijkt dat op sommige kelders toch belasting met een aslast van iets hoger dan 2 ton mogelijk is, met een beperkt risico op schade. Deze conclusies zijn voorlopig en pas definitief te geven na het uitvoeren van verificatieberekeningen.

Vraag 2: Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Er zijn een aantal generieke schadebeelden gevonden. Een opvallend schadebeeld bestaat uit scheuren parallel aan de rijrichting. Deze zijn waarschijnlijk opgetreden door verschillend zettingsgedrag onder permanente belasting in de ondergrond door bodem- en waterstandsveranderingen in de naastgelegen gracht of door verschil in zetting tussen de bebouwing en straatkelders.

Deze scheuren zijn aangetroffen over een aaneenschakeling van kluiskelders aan de Plompetorengracht en bij meerdere straatkelders in de Choorstraat.

Een tweede generiek schadebeeld is beschreven in vraag 3:

Vraag 3: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?*

Er zijn scheuren loodrecht op de rijrichting aangetroffen, die vermoedelijk het gevolg zijn van te zware belasting van bovenaf, mogelijk veroorzaakt door te zware voertuigen.

Scheuren, vermoedelijk door overbelasting zijn aangetroffen in de werfkelders Nieuwegracht 11 (in relatie met de steunwand) en 21 en de kluiskelders Plompetorengracht 3a, 9 en 10 en straatkelder Zadelstraat 45 (hier 8 ton aslastbeperking).

Vraag 4: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?*

De volgende schades verminderen het draagvermogen significant:

- Scheurvorming parallel aan de rijrichting (door zettingsverschillen).
- Scheurvorming dwars op de rijrichting (door overbelasting).
- Verstoring van de boogvorm door steunwanden, dikte- en stijfheidsverschillen, verwijderde ankers en/of een lokaal geringere gronddekking.
- Schades en degradatie van het metselwerk door onvoldoende onderhoud.

Versterkingsmogelijkheden
Aanvullend op de vier vragen zijn mogelijke versterkingsmaatregelen bekeken. De belastbaarheid van kelders kan worden vergroot door bijvoorbeeld: verhoging van de gronddekking op de boog, verhoging van de dikte van de boog of overkluizing van de boog met een betonconstructie. De lokale omstandigheden zijn sterk bepalend voor de mogelijkheden om de belastbaarheid te vergroten. De effectiviteit van de verschillende versterkingsmogelijkheden is nu niet nader onderzocht.

Vervolg
Parallel aan de beschreven expertbeoordeling loopt een diepgaander traject, waarin 6 van de beoordeelde 16 kelders worden geïnspecteerd en onderzocht op basis waarvan verificatieberekeningen worden uitgevoerd. De expertbeoordeling in dit rapport wordt met die berekeningsresultaten gevalideerd en zo nodig bijgesteld. De hier gepresenteerde resultaten zijn daarom voorlopig.

Inhoud

1	**Inleiding**	**5**
2	**Uitgangspunten**	**8**
2.1	Algemeen	8
2.2	Terminologie kelderconstructies	9
2.3	Beschikbare gegevens per kelder	10
3	**Bureaustudie**	**12**
3.1	Onderzochte kelders	12
3.2	Onderzoeksdoel en aanpak	13
3.3	Algemene schadeanalyse	14
3.4	Expertbeoordeling per kelder	19
3.4.1	Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)	19
3.4.2	Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)	23
3.4.3	Choorstraat 2-4 (straatkelder)	27
3.4.4	Choorstraat 8 (straatkelder)	32
3.4.5	Choorstraat 10-12 (straatkelder)	34
3.4.6	Oudegracht 240 (werfkelder)	36
3.4.7	Choorstraat 16-18 (straatkelder)	39
3.4.8	Nieuwegracht 11 (werfkelder)	41
3.4.9	Nieuwegracht 21 (werfkelder)	44
3.4.10	Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)	47
3.4.11	Plompetorengracht 1 (kluiskelder)	48
3.4.12	Plompetorengracht 3A (kluiskelder)	52
3.4.13	Plompetorengracht 3B (kluiskelder)	55
3.4.14	Plompetorengracht 9 (kluiskelder)	59
3.4.15	Plompetorengracht 10 (kluiskelder)	62
3.4.16	Zadelstraat 45 (straatkelder)	65
3.5	Onbekenden/onzekerheden	68
4	**Expertbeoordeling generiek**	**70**
4.1	Maximale belasting kelders	70
4.2	Generieke schades	74
4.3	Gevolgen schades	77
5	**Discussie**	**78**
5.1	Onzekerheden in de beoordelingen	78
5.2	Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing	78
5.3	Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders	79

6 Bevindingen/aanbevelingen 81
6.1 Bevindingen 81
6.2 Aanbevelingen 84
7 Verklarende woordenlijst 86
8 Referenties 87

1 Inleiding

Voor de gemeente Utrecht hebben Witteveen+Bos, Antea Group en Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad. De metselwerk kelders bestaan uit werf-, kluis- en straatkelders. De onderstaande Figuur 1 is een foto van de Nieuwegracht met aan beide zijden werfkelders. De verschillen tussen de typen kelders worden beschreven in paragraaf 2.2 Terminologie kelderconstructies.
Dit onderzoek is gesplitst in twee sporen. In spoor 1 wordt de belastbaarheid van de kelders onderzocht middels verificatieberekeningen op basis van inspecties en technische onderzoeken. In spoor 2 is een expertbeoordeling uitgevoerd van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. De voorliggende rapportage beschrijft de bevindingen uit de expertbeoordeling in spoor 2. Beide sporen worden parallel doorlopen. De resultaten en bevinding uit spoor 1 zullen worden gebruikt om de expertbeoordeling achteraf te valideren. Derhalve wordt nu eerst een voorlopige expertbeoordeling gerapporteerd. Deze wordt later herzien met de bevindingen uit spoor 1.



Figuur 1: Nieuwegracht te Utrecht met aan beide zijden van de gracht werfkelders.

De gemeente Utrecht schrijft in het rapport ‘Kelders in het stadshart Utrecht’ (oktober 2020) over de ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen:
“Het grachten-, bruggen- en wervenstelsel van Utrecht is in feite een middeleeuws havencomplex. Deze haven ontstond in de periode tussen 1300 en 1500 toen Utrechtse handelaren op werfniveau tunnels en (voor)kelders uitgroeven om hun waar op te bergen. Zo hoefden zij niet elke keer van boven naar beneden te sjouwen met de goederen die per schip werden aangevoerd. De tunnels en kelders sluiten aan op de kelders van de grachtenpanden op straatniveau en liepen dus door onder de openbare weg.”

De gemeente Utrecht heeft een vraagstelling geformuleerd. Vervolgens zal de beantwoording van deze vragen de doelstelling van de gemeente helpen invullen. In bijlage A1 is het proces en de planning van onderzoek (spoor 2) opgenomen.

Vraagstelling
De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen per kelder. Deze zijn afkomstig uit de “Uitvraag spoor 2 expertbeoordeling draagkracht kelders”. Voor de beantwoording geldt het verzoek de volgende opbouw aan te houden: *Advies* (antwoord) met *onderbouwing en uitleg* van de geraadpleegde stukken en aannames. Hierbij is een uiteenzetting van de *onzekerheden* in de onderbouwing meegenomen.

1. Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?
2. Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?
3. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
4. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Doelstelling
Het doel van de expertbeoordeling is een beter beeld te krijgen van de (rest)sterkte van de kelders. Dit geeft richting aan beleidskeuzes, die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Om hier stapsgewijs keuzes in te kunnen maken, moet het niveau van kennis over de sterkte van de kelders worden verhoogd. Dit niveau bestaat nu uit de bureaustudie uit 2014. Spoor 1 en 2 van het onderzoek naar de sterkte van de kelders moeten dit niveau van kennis voldoende omhoog brengen om beleidskeuzes richting te geven.

De beleidskeuzes bestaan uit de volgende onderdelen:

- Het instellen van een verkeersregime dat past bij een acceptabele verkeersbelasting, die is afgestemd op veiligheid en behoud van de kelders onder de straten.
- Het opzetten van een uitvoerbare handhaving bij het in te stellen verkeersregime.
- Het bepalen van de minimale eisen aan de stabiliteit en staat van de kelders, die passen bij de belastingen, voortvloeiend uit het in te stellen verkeersregime en de bijbehorende handhaving.
- Het vastleggen van afspraken tussen de gemeente en de eigenaren van kelders over de minimaal vereiste staat van onderhoud, de eventueel uit te voeren versterking en de verantwoordelijkheden voor het realiseren van dit niveau van onderhoud en de eventuele versterking.

Leeswijzer
Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten conform de uitvraag, de terminologie van de kelders en de beschikbare gegevens per kelder. Hoofdstuk 3 start met de scope en verdeling van de bureaustudies onder de drie adviseurs. De bureaustudie en beantwoording van de vier vragen is per kelder beschreven. Dit hoofdstuk besluit met een beschrijving van de onbekendheden/onzekerheden, volgend uit de bureaustudies. In hoofdstuk 4 is vanuit de schades per kelder een overall beoordeling van groepen kelders gegeven. Ook zijn hier enkele unieke schades beschreven. Vervolgens zijn de gevolgen van schades beoordeeld. Een classificatie voor de belastbaarheid van de kelders is met behulp van de MEXE-theorie in Hoofdstuk 4 Expertbeoordeling generiek uitgevoerd. Hoofstuk 785 Discussie, beschrijft de interpretatie en verklaring van de resultaten. Tot slot worden in hoofdstuk 6 voorlopige conclusies en aanbevelingen gegeven. Voorlopig, want de input vanuit spoor 1 moet nog verwerkt worden.

Daarnaast beslaat de scope van het onderzoek slechts een beperkt aantal kelders, waardoor dit wel een algemeen beeld geeft, maar het totale areaal zeker niet afdoende afdekt om op basis daarvan een representatief beeld van alle kelders in Utrecht te geven.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In deze paragraaf is de toelichting op de uitvraag vanuit de gemeente Utrecht samengevat. Dit betreft een toelichting op de keuze van de samenwerkende adviseurs, enkele uitgangspunten voor het onderzoek uit de uitvraag en een reflectie op de gekozen groep kelders.

De (voorlopige) expertbeoordeling is gebaseerd op expert judgement, de ervaring met het inspecteren van metselwerk (boog)constructies door de drie adviseurs en het onderzoek naar metselwerk boogbruggen in ’s-Hertogenbosch door o.a. HaskoningDHV en Witteveen+Bos. Resultaat van dat onderzoek is onder andere de richtlijn/handleiding ‘Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ’s-Hertogenbosch’. Het onderzoek in spoor 2 naar de kelders in Utrecht is alleen een verdiepende bureaustudie van een selectie van zestien kelders, zie paragraaf 3.1. Bij het uitvoeren van de inspecties, onderzoeken en berekeningen uit spoor 1 wordt meer inzicht verkregen. De voorliggende expertbeoordeling wordt daarna tegen het licht gehouden en mogelijk bijgesteld. Door de gemeente Utrecht is de expertbeoordeling gericht op twee groepen kelders:

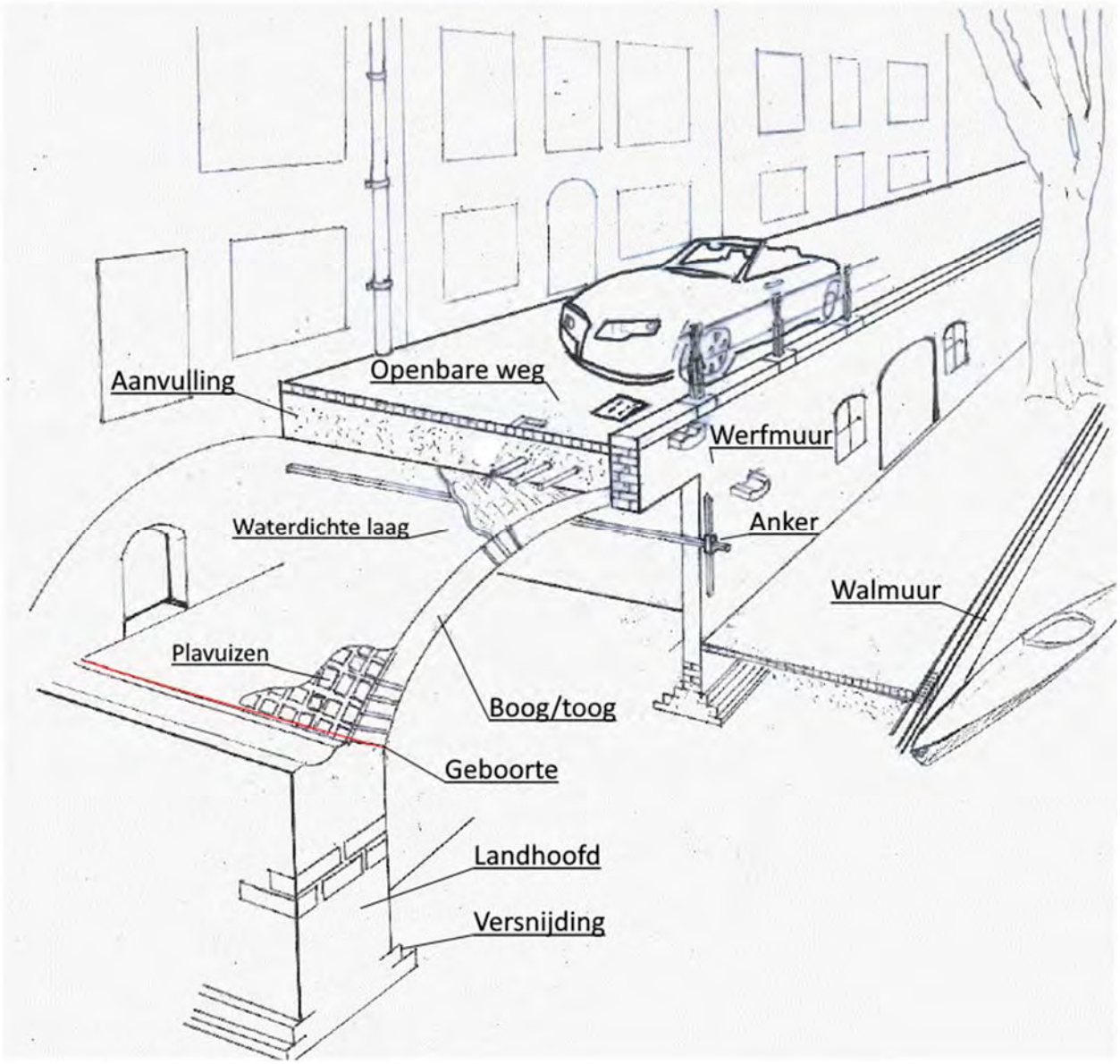
- kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm;
- kelders met aanzienlijke gebreken.

De beschikbare inspectierapporten van de kelders in behoorlijke staat zijn de input voor de voorlopige beoordeling van de potentiële sterkte van de kelderconstructies. Er is een steekproef van in totaal 16 kelders gegeven om een beeld te geven van de kelders in Utrecht. In spoor 2 zijn 10 adressen toegevoegd aan de 6 adressen uit spoor 1. Van de kelders op deze 10 adressen zijn voornamelijk visuele inspecties toegevoegd. De verstrekte gegevens van de kelders met aanzienlijke gebreken zijn beoordeeld op de mate waarin de schadebeelden de potentiële sterkte van de kelders verminderen. Daarnaast is er meer inzicht in de oorzaak van de schades gegeven door de belastbaarheid te classificeren en overeenkomende schadebeelden te beoordelen. Omdat voor de gevraagde beoordeling geen aanvullend fysiek onderzoek is gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en aanwezige kennis en ervaring. In de huidige situatie zijn er in het wervengebied aslastbeperkingen ingesteld van 2, 4, 5 en 8 ton. Uit de kaart (Bijlage A2) blijkt echter, dat voor 15 van de 16 kelders een 2-tons aslastbeperking geldt. De grootste waargenomen belasting zijn aslasten van circa 7 ton in het gebied waar een maximale aslast van 2 ton is toegestaan (vernomen van de gemeente). Overigens is het volgens de NEN 8701 helemaal niet mogelijk om met een aslastbord lager dan 3 ton de last te beperken. Volgens de NEN8701 moet in de berekening van een dubbele aslast van 5 ton (dus twee assen van elk 5 ton met een hart-op-hart afstand van 1,2m) of een enkele aslast van 4/3 x 5 ton =7 ton uitgegaan worden bij een bord van 3 ton. Daarbij stelt de norm de extra voorwaarde voor de totale toelaatbaar massa van het voertuig van de reductiefactor α_{C20} x 60 ton (=10 ton bij een bord van 3 ton).

In het wervengebied van de Utrechtse binnenstad zijn circa 850 kelders aanwezig. Voor zekerheid over de sterkte van al deze kelders in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende. Voor een grote zekerheid zouden eigenlijk alle kelders grondig moeten worden onderzocht en berekend. Of een representatieve steekproef van 30% tot 50% van het totale aantal kelders (afhankelijk van gewenste nauwkeurigheid en mate van representativiteit). Dit is echter op dit moment niet haalbaar in de scope van dit onderzoek. Toch is het belangrijk om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Het huidig verkeersregime in relatie tot schades en de geometrie van de kelder is beoordeeld.

2.2 Terminologie kelderconstructies

Figuur 2 bevat de belangrijkste termen met betrekking tot metselwerk kelderconstructies.
De schets is afkomstig uit het document ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Naast de terminologie van de kelderconstructies is een verklarende woordenlijst in Hoofdstuk 7 opgenomen.



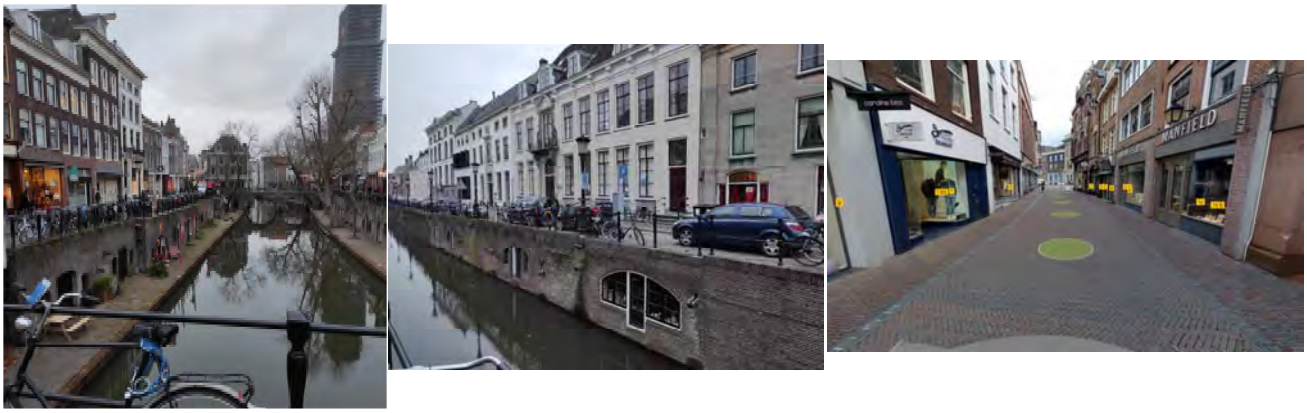
Figuur 2: Termen metselwerk kelderconstructies (Bron schets: Bijlage 1 – Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht). Weergegeven is een werfkelder.

Typen kelders

Er zijn drie typen kelder te onderscheiden. De werfkelder Figuur 2 en Figuur 3a, de kluiskelder Figuur 3b en de Straatkelder Figuur 3c. De kluiskelder verschilt van de werfkelder door de afwezigheid van de werf/wal aan de grachtzijde. Een straatkelder is een blinde kelder door de ligging tussen twee woningen, in een straat vaak loodrecht op een gracht. Naast deze drie typen kelders hebben de vele metselwerk boogbruggen brugkelders, achter de landhoofden. Dit type kelder zit niet in de scope.

Een bijzondere tussenvorm van een straatkelder, zijn kelders die zich bevinden tussen een woning en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden, is dit een pleinkelder genoemd. In het vervolg is in eerste instantie geen onderscheid gemaakt tussen een straatkelder en een pleinkelder. Indien nodig is dit bijgesteld.

Werfkelder **Kluiskelder** **Straatkelder**



Figuur 3a/b/c: Typen metselwerk kelders uit het onderzoek.

2.3 Beschikbare gegevens per kelder

De verstrekte gegevens per kelder zijn geïnventariseerd voor de objecten uit spoor 1 en 2. Voor de objecten uit spoor 1 is meestal meer bekend over de geometrie dan voor de objecten uit spoor 2. In Tabel 1 is dan ook per kelder een scheiding gelegd tussen bouwkundige rapportages en inspectierapportages. In de bouwkundige rapportages is hoofdzakelijk de geometrie vastgelegd. Inspectierapportages bevatten beschrijvingen van aangetroffen schades en scheuren. In Tabel 1 is met groen en met (bron S1) aangegeven welke documentatie uit spoor 1 komt. Omdat voor het gevraagde oordeel geen aanvullend fysiek onderzoek wordt gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en kennis.

Tabel 1: Inventarisatie verstrekte gegevens per kelder.

Adres	Geometrie (bouwkundig)	Inspectierapportages
Kromme Nieuwegracht 26	Inmeting bovenzijde (1998), overzichtstekening reconstructie (2017), Renovatie (1948/1955), Uitslag (‘90er jaren) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele toestandsinspectie (Iv-Infra BV)
Kromme Nieuwegracht 52	Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998 (Kromme nieuwe gracht 52bis) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele inspectie GU - Jaar onbekend Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52
Choorstraat 2-4	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Choorstraat 8	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)
Choorstraat 10-12	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)

Oudegracht 240	Inmeting plattegrond, doorsnede kelder en bovenzijde (1995) (bron S1)	Visuele inspectie 1986, 2008
Choorstraat 16-18	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Nieuwegracht 11	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (07-11-2008), uitslag NG11
Nieuwegracht 21	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Uitslag Nieuwegracht westzijde kelder 21
Plompetorengracht 1	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 1 kelder 1
Plompetorengracht 1-3	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Plompetorengracht 3-A	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 3 kelder 2
Plompetorengracht 3-B	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 3 kelder 1
Plompetorengracht 9	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 9 kelder 1
Plompetorengracht 10	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Visuele inspectie Iv-Infra BV (1-9-2020), Uitslag pand 10 kelder 1
Zadelstraat 45	Niet beschikbaar	Inspectie Iv-Infra BV - 2020

3 Bureaustudie

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van de kelders en het oordeel op de scope. Om een zoveel mogelijk generieke beoordeling per kelder te verkrijgen door de drie verschillende adviseurs is een aanpak beschreven. Vervolgens is per kelder de bureaustudie uitgevoerd met aansluitend de beantwoording van de vier vragen. Het hoofdstuk sluit af met onzekerheden in de interpretatie van de documentatie en onbekende parameters.

3.1 Onderzochte kelders

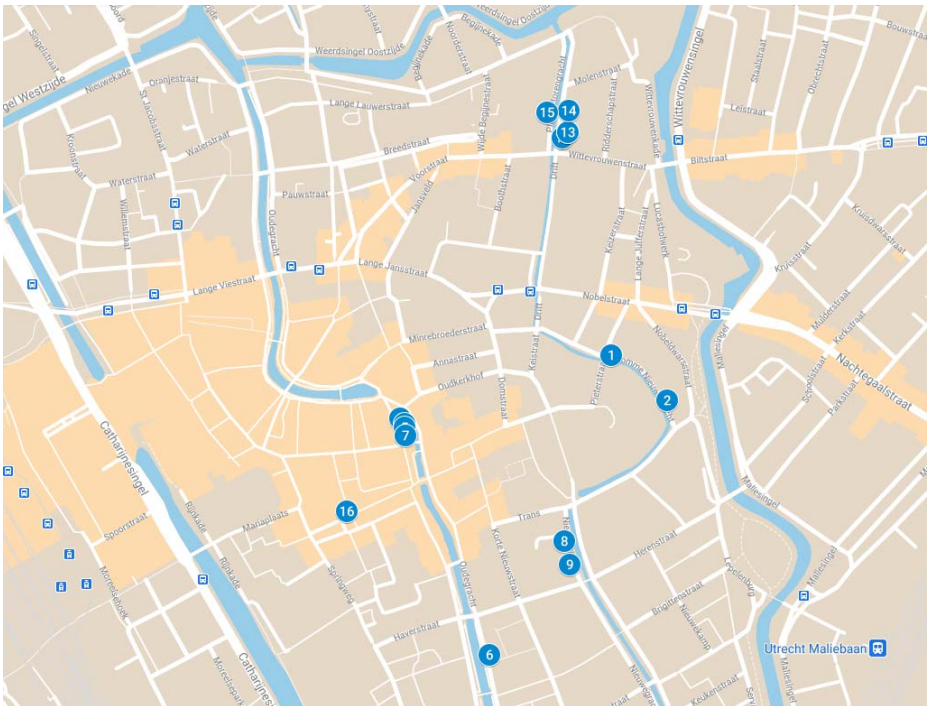
De kelders waarvoor een bureaustudie en expertbeoordeling is uitgevoerd, zijn in het onderstaande overzicht weergegeven. De bureaustudies en expertbeoordelingen zijn grotendeels door Witteveen+Bos en HaskoningDHV uitgevoerd. Vervolgens heeft HaskoningDHV als kartrekker in dit onderzoek de rapportage opgesteld waarna de andere adviseurs een controlerende rol hebben aangenomen. In Figuur 4 zijn deze kelders op de centrumkaart van Utrecht weergegeven.

spoor	fase	nummer cf. uitvraag	adres	type kelder	bureaustudie	expertoordeel	inspectie en onderzoek	herberekening	toetsing 2e lijn
spoor 1	fase 1	4	Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
		5	Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder	W+B	W+B	W+B	W+B	RHDHV
spoor 1	fase 2	1	Choorstraat 2-4	Straatkelder	W+B	W+B	Antea	W+B	RHDHV
		2	Choorstraat 8	Straatkelder	RHDHV	RHDHV	Antea	RHDHV	W+B
		3	Choorstraat 10-12	Straatkelder	Antea	Antea	Antea	Antea	W+B
		8	Oudegracht 240	Werfkelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
spoor 2		1	Choorstraat 16-18	Straatkelder	W+B	W+B	n.v.t.		
		2	Nieuwegracht 11	Werfkelder	RHDHV	RHDHV			
		3	Nieuwegracht 21	Werfkelder	W+B	W+B			
		4	Plompetorengracht 1	Kluiskelder	W+B	W+B			
		5	Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		6	Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		7	Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder	W+B	W+B			
		8	Plompetorengracht 9	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		9	Plompetorengracht 10	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		10	Zadelstraat 45	Straatkelder	W+B	W+B			

Sinds de verschijning van autoverkeer, rond het jaar 1900, is bekend dat er een aslastbeperking geldt in de binnenstad. Voor de kluis-, werf- en straatkelders uit de scope van uitvraag spoor 2 geldt de aslastbeperking van 2 ton met uitzondering van de straatkelder van de Zadelstraat 45. In deze straat geldt een aslastbeperking van 8 ton, zie Bijlage A2.

Scope omvang

Als steekproef zijn zestien kelders niet voldoende om over de totale scope van bijna duizend kelders, die bestaan uit verschillende types, een beoordeling te geven. Naar schatting is een antwoord voor minimaal één derde per type kelder nodig, om van enige mate van statistische betrouwbaarheid te spreken. Dit geldt voor een willekeurig getrokken steekproef over een bekende scope aan kelders. In dit geval is de steekproef niet willekeurig getrokken en is de totale scope niet bekend maar zijn deze zestien objecten gekozen op basis van een bepaalde geometrie of bepaalde schadebeelden. Het feit dat de inspectierapporten verouderd zijn, is ook van invloed op de betrouwbaarheid van de beoordeling. Voor elke individuele kelder zijn de vier geformuleerde vragen beantwoord. Het advies per kelder voor alle zestien kelders samen is onderling vergeleken om tot een meer generiek advies te komen. Een betrouwbaar advies voor alle kelders is nu niet te geven.



Figuur 4: Overzicht van de kelders uit scope in het centrum van Utrecht. De overlappende nummers zijn naastgelegen kelders in de betreffende straat.

3.2 Onderzoeksdoel en aanpak

Voor de beantwoording van de vier onderzoeksvragen is per vraag een aanpak geformuleerd. Het doel van de expertbeoordeling is om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen.

De aanpak voor beantwoorden van vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: “Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?“.
Vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** is tweeledig: “Veilig kan kruisen” betekent niet bezwijken en vraagt een inschatting van de bezwijkbelasting. In dit spoor is een globale analyse van de bezwijkbelasting door de toepassing van de MEXE-theorie uitgevoerd. De MEXE-theorie is een beoordelingsmethode voor de classificatie van boogconstructies en één van de vier meest gebruikte methodes voor de beoordeling van een boogconstructie in het Verenigd Koninkrijk, gebaseerd op het werk van Pippard et al., (1936,1938,1941,1948,1951,1952 & 1968). In Nederland is weinig tot geen ervaring met beoordelingsmethoden voor boogconstructies. Daarom is de MEXE-theorie enkel gebruikt als hulpmiddel voor de ordening van de kelders op de bezwijkbelasting (classificatie). De MEXE-theorie gebruikt hier zes invoerparameters voor en gaat uit van een schadevrije boog. De invoerparameters zijn de overspanning, steekhoogte, boogdikte, dikte van de aanvulling, druksterkte van het metselwerk en het gewicht van de aanvulling. De meer intensieve berekeningen (in Plaxis en DIANA) voor de kelders uit spoor 1 zullen met een grote zekerheid kwantitatief richting geven aan de resultaten uit de MEXE-theorie. Voor de kelders uit spoor 2 wordt, nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor bepaalde kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven.

"In een behoorlijke staat blijft" betekent het niet-optreden van schade (scheuren) in het metselwerk door verkeersbelasting. De MEXE-theorie gaat uit van de bezwijkbelasting en geeft geen informatie over mogelijke scheurvorming. Voor enkele kelders is beoordeeld of de scheurvorming door overbelasting plausibel is. Zo is een inschatting gemaakt van de toelaatbaarheid van de lastbeperking. In spoor 1 zal ook de scheurvorming onderzocht worden door het uitvoeren van sommen voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT).

Voor de beantwoording van vraag 2: "Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?", en vraag 3: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?", is de gedachtegang uiteengezet in Tabel 2. De beschrijving van het onderzoeksdoel bestaande uit: oorzaak, aanleiding, gebeurtenis en gevolg en heeft als doel individuele schadegevallen meer generiek te beschouwen.

Tabel 2: Beredenering van het ontstaan van schade.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Werkelijke (indirecte) reden(en) voor een gebeurtenis	directe reden voor een gebeurtenis	het optreden van de gebeurtenis waardoor de schade/scheuren ontstaat	schade/scheuren met een mogelijke negatieve invloed op de draagkracht van de constructie

Vraag 44: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?", is door middel van het analytisch inzicht van de constructeur en de opgedane ervaring in het onderzoek in 's-Hertogenbosch beoordeeld. In deze concept-expertbeoordeling is het niet mogelijk om hier een kwantitatief antwoord op te geven. Het is de verwachting dat hier op basis van de berekeningen uit spoor 1 wel iets meer over gezegd kan worden. Dit antwoord wordt in de definitieve expertbeoordeling opgenomen.

3.3 Algemene schadeanalyse

De algemene schadeanalyse heeft als doel de schade te inventariseren (voor zover voldoende gedocumenteerd) voor de betreffende kelders en in perspectief te zetten zodat een systematische analyse en beoordeling mogelijk is. De schades zijn onderverdeeld in: scheuren (Tabel 3), vocht- en vorstschade (Tabel 5), voegwerk (Tabel 6), ingewerkte constructies (Tabel 7), verankering (
Tabel 8) en herstelschade (Tabel 9). De systematiek van registratie is zoveel mogelijk gehanteerd conform de CUR124 Bijlage A5 Registratie constructieve schades.

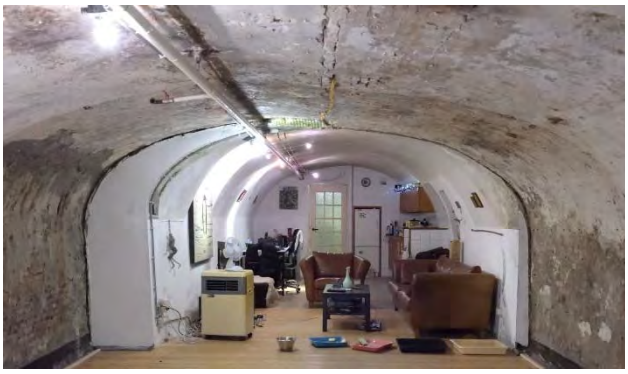
Tabel 3: Analyse voor de beoordeling van scheuren.

Scheuren	Beschrijving
Oorzaak	belasting groter dan capaciteit
	zettingen/zakkingen
	verhinderde vervorming
Gevolgschade	scheuren loodrecht op de rijrichting (Figuur 5 en Figuur 7)
	scheuren in de rijrichting
	zettings-/zakkingscheuren

	krimpscheuren
	zichtbaar: duidelijk risico's: veelal constructief

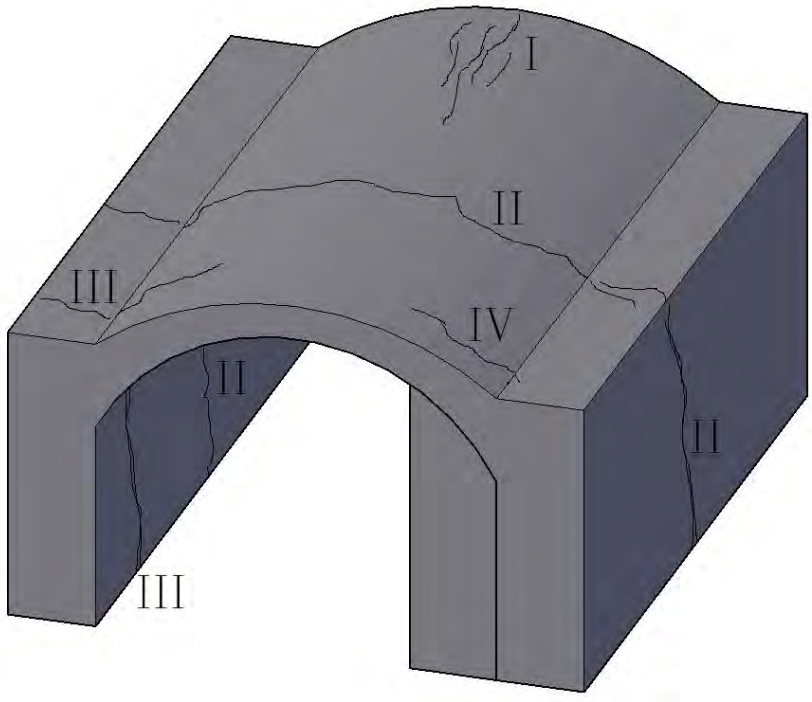


Figuur 5: Voorbeeld van scheurvorming, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).



Figuur 6: Voorbeeld van scheurvorming en vervorming kelder, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).

Een voorstel voor de categorisering van scheuren in de metselwerk kelders is gemaakt. Deze heeft de zelfde insteek als de categorisering van scheuren/schadebeelden in beton (CUR172 Duurzaamheid en onderhoud van betonconstructies). De scheuren zijn qua oriëntatie, locatie en lengte gevisualiseerd in Figuur 7. Bijbehorend is de codering van de scheuren in Tabel 4 met een omschrijving en mogelijke oorzaken.



Figuur 7: Scheuren in de metselwerk kelders met codering, zie Tabel 4 voor de omschrijving en mogelijke oorzaken.

Tabel 4: Beschrijving van de scheuren met mogelijke oorzaken.

Codering (verwijzing naar Figuur 7)	**Beschrijving**	**Oorzaak**
I	Lokale scheuren loodrecht op de rijrichting, craquelé, ovaalvormig	Overbelasting door hoge wiel-/asdruk
II	Doorgaande scheur van onderin de wand, lopend door de toog (en tot in de andere wand) (vaak waterdoorlatend)	Zakking, verschilzetting
III	Scheur van onderin de wand, lopend tot in de toog (vaak in de overspanningsrichting of incidenteel diagonaal)	Zakking, verschilzetting
IV	Scheur langs ingewerkte stijve constructie-elementen: steunwanden/-ribben/-beren maar ook leidingen door het gewelf.	Stijfheidsverschillen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of zakkingen/zettingen/krimp/rek

Tabel 5: Schade door vocht en vorst.

Vocht- en vorstschade	**Beschrijving**
Oorzaak	niet waterdicht zijn
	geen mogelijkheid tot ventilatie (drogen) metselwerk
	zoutbelasting (milieu, materiaal, grondvocht)
	vroege uitslag van zouten, kalkuittreding
	capillaire werking materiaal of systeem
Gevolgschade	verzadiging metselwerk
	uitbloei kalk Figuur 10, witte uitslag Figuur 8 en Figuur 9, kristalvorming
	aantasting van materialen, vervuiling
	afschilferen metselwerk
	afschilferen glazuur
	verlies samenhang
	optredende spanningen door kristallisatie en hydratatie kan de poriënstructuur van metselwerk worden verwoesten
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Duurzaamheid (esthetisch), constructief



Figuur 10: Uitbloei metselwerk.



Figuur 8: Witte uitslag door zouten.



Figuur 9: Witte uitslag door zouten.

Tabel 6: Schade aan het voegwerk.

Voegwerk	Beschrijving
Oorzaak	schade aan stenen door verhinderde vervorming
	temperatuurbelasting
	degradatie door vochtschommelingen
	slechte hechting mortel en steen
Gevolgschade	schollen steen spatten af door opsluiting van stenen in het voegwerk (*Figuur 11*)
	uitvallen/afbrokkelen voegwerk
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Constructief, duurzaamheid (esthetisch)



Figuur 11: Afspatten van schollen steen.

Tabel 7: Schade bij ingewerkte constructies.

Ingewerkte constructies	Beschrijving
Oorzaak	verbouwing/versterking kelderconstructie waarbij ingemetselde elementen met afwijkende materiaaleigenschappen (stijfheid, sterkte, warmt coëfficiënt etc.) ten opzichte van het metselwerk. Hierdoor worden drukkrachten omgeleid waardoor in andere richtingen trekspanningen ontstaan in het metselwerk met scheuren tot gevolg. Voorbeelden zijn:

	steunribben/-wanden/-beren, lateien, opleggingen van balken, stalen/betonnen elementen, leidingen.
Gevolgschade	scheurvorming, slechte samenhang, lekkage
	zichtbaarheid: niet altijd duidelijk risico's: constructief, duurzaamheid

Tabel 8: Schade bij verankering.

Falen verankering	Beschrijving
Oorzaak	ondeugdelijke realisatie, aantasting stalen ankers door vocht, ankers los van metselwerk, ankers verwijderd door eigenaar/beheerder.
Gevolgschade	instabiliteit constructie(onderdeel) uit het vlak (out of plane). Vaak verplaatsingen uit het vlak van de kluis/werfmuur.
	zichtbaarheid: vaak onduidelijk risico's: constructief



Figuur 12: Foto van licht/oppervlakkig gecorrodeerde ankerstang.

Tabel 9: Herstelschade.

Herstelschade	Beschrijving
Oorzaak	voegwerk vervangen/hersteld op basis van cement (i.p.v. origineel zachte kalkmortel)
	slechte hechting nieuwe mortel en steen met origineel metselwerk
	aanbrengen waterdichte laag binnenkant kelder met verkeerd materiaal: niet op basis van kalkmortel (bindmiddel) met tras (puzzolane stof).
	niet verhelpen van de oorzaak van scheurvorming (enkel aanpak gevolgen)
Gevolgschade	uitvallen metselwerk

	water- en/of zandvoerende scheur, lekkende leiding/afwatering, uitspoeling grond (aanvulling of onder kelder)
	afbladeren stuclaag
	opnieuw scheuren van gerepareerde (geïnjecteerde) scheuren

3.4 Expertbeoordeling per kelder

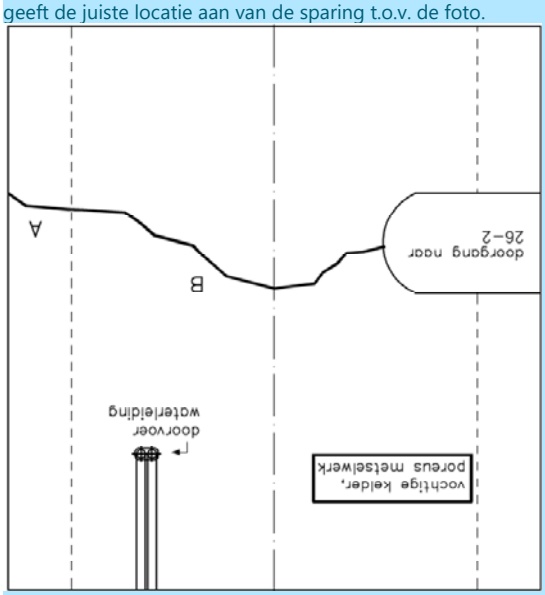
Deze paragraaf bevat de feitelijke expertbeoordeling bestaande uit de beantwoording van de vier vragen voor elk object. Bij alle vragen zijn de antwoorden als volgt opgebouwd:
1. advies;
2. onderbouwing antwoord/advies met uitleg geraadpleegde stukken en aannames;
3. uiteenzetting van de onzekerheden in de onderbouwing.

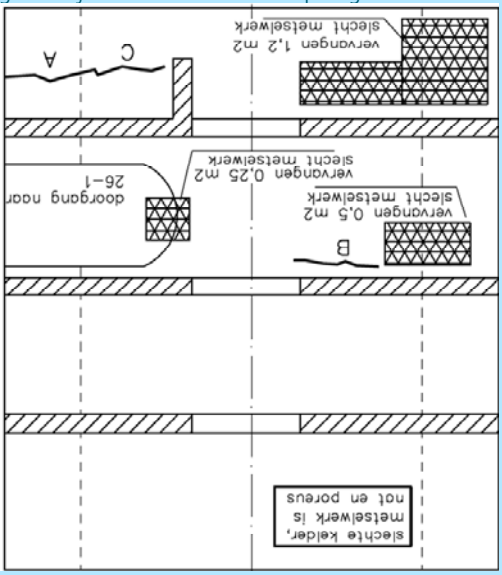
Voor de 6 kelders uit spoor 1 wordt een uitgebreide bureaustudie uitgevoerd te worden wat afwijkt van de extra 10 kelders in spoor 2. Van de kelders uit spoor 2 beperken de archief gegevens zich tot inspectierapportages. De bron van de informatie per kelder is daarom in de opvolgende tabellen aangeduid met een groene schaduw en met een asterisk (*) indien dit uit de bureaustudie uit spoor 1 komt en met een blauwe schaduw als de gegevens uit de inspectierapportage (spoor 2) komen. Nota bene op het moment van uitgave van dit voorlopige rapport is spoor 1 nog niet afgerond. Hierdoor is nog niet alle informatie uit dit spoor beschikbaar.

3.4.1 Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	KNG26-1: 3,96 m KNG26-2: 3,34 m
	Hoogte toog/togen	KNG26-1: Totaal 1,96 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,76 m, steekhoogte 1,2 m KNG26-2: Totaal 1,84 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m steekhoogte 0,94 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Twee gekoppelde togen KNG26-1 en KNG26-2. Tussen beide kelders van Kromme Nieuwegracht 26 is een zeer grote uitsparing in de wand aanwezig van 1,37 meter breed. Aangenomen wordt dat dit een waterafvoer van het achterland is, de zogenaamde slokop. En naastgelegen toog KNG24 met onbekende koppeling. Uit de inspectie is het vermoeden dat de beide kelders in één keer zijn gebouwd.
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek: vrij-graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D-scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Opbouw keldervloer bepalen: - visueel bepalen of het een gemetselde keldervloer betreft of d.m.v. kernboring.
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname KNG26-1: 0,35 m en KNG26-2: 0,25 m

	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Op staal, fundatieniveau onbekend Uitgaan van ongunstigste funderingsniveau 0,5 m +NAP. Uitgangspunt: 1 berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Afmetingen, fundatieniveau en tijdstip van bouw van de aanwezige steunberen (wanden binnenzijde) in KNG26-2 zijn onbekend.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG24 met onbekende geometrie.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	- Restauratie werfmuur in 1935 - Vernieuwen werfmuur in 1948 - Delen metselwerk vervangen 90'er jaren
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 19-6-2020 en inspectie De Pauw BV 20-9-2020: Scheur in rijrichting KNG26-1 (gerepareerd) Scheuren in rijrichting KNG26-2 Mortel tussen stenen verdwenen en daardoor stenen los.
	Reparaties	Betonnen L-wanden langs kademuur
	Afdeklaag	Geen
	Toestand metselwerk	90'er jaren vochtige kelder metselwerk nat en poreus waarna de kelder 'waterdicht' is gemaakt. 2017: waterdicht
Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.		Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180 graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.






Deur en ramen aan de grachtzijde. Scheur AB in metselwerk.


Raam aan de grachtzijde, met scheur AC in metselwerk.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat hij relatief een kleinere capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten, maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de meeste aangetroffen scheuren (Type:II of III) hebben een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping/verlagen waterstand gracht, uitbaggeren van de gracht, lokaal variërende grondgesteldheid, uitbreiding(en) kelder. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
Korte scheur in de rijrichting (scheur B) net uit de kruin van het gewelf. Vermoedelijk Type: IV, oorzaak toevoeging van stijve langribben waardoor de stijfheid loodrecht op de rijrichting sterk verschilt.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.
Scheur in rijrichting (KNG26-1): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf naar de opening/doorgang naar KNG26-2 (Type:II).
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Scheuren rijrichting (KNG26-2): Scheur A-C van de kelderwand (tussenwand 26-1/26-2) naar gewelf kNG26-2 (Type:III)

Onzekerheden;
'Slecht metselwerk' is recent hersteld waardoor schadebeelden weg zijn. Moment van aanbrengen langsribben is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.

Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De aangehouden dikte voor de boog is éénsteens zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen. Hier zou mogelijk extra draagkracht uit gerekend mogen worden wat de onderbouwing voor het niet aantreffen van scheuren Type:I zou kunnen zijn.

Onzekerheden;
De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

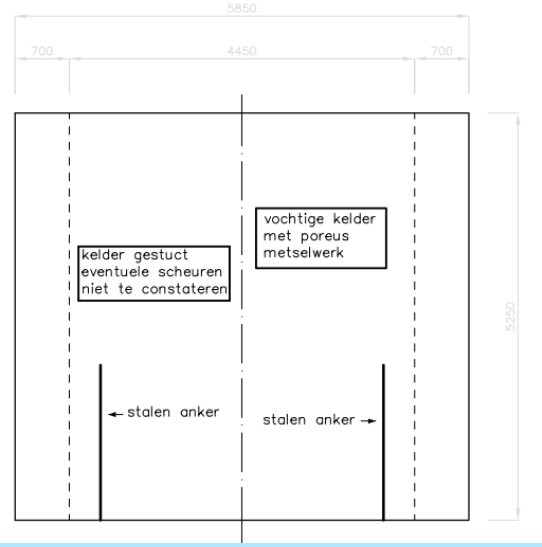
Advies;
Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer.
Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren.

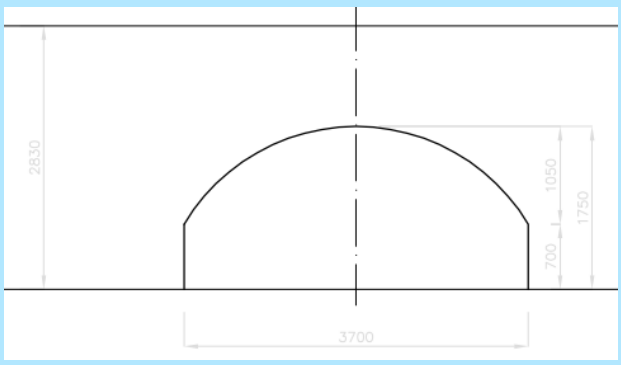
Onderbouwing;
Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De diepte van de scheuren.

3.4.2 Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 3,62 – 3,75 m
	Hoogte toog/togen	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 1,73 m steekhoogte 1,23 m steekhoogte 1,03 m steekhoogte Conform referentie [Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52 anno '90er jaren]: 1,75 m steekhoogte 1,05 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met één-steens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek
	Opbouw en dikte keldervloer	Bekend [Onderzoek fundering kelder Nebest 2018 (34603-II-BC-0-02_definitief_2018-08-01)]
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname 0,5 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Op staal gefundeerd. Aanname fundatie op N.A.P. +0,5 m en N.A.P. 0,0 m in berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening waardoor onderzoek niet noodzakelijk is in deze fase.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG54-1 t/m 54-3. Door het maken van een langere proefsleuf zal de mogelijke aansluiting in beeld worden gebracht.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Renovatie werfmuur 1981 Herstel wal- en kluismuren 2017 (het is onbekend of dit herstel is uitgevoerd)
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport Gemeente Utrecht: (1)- Mededeling eigenaar: vochtproblemen gehad in 2006 i.v.m. beerput. (2)- Scheur. (3)- Muurankers gecorrodeerd. (4)- Veel scheuren en ontbrekend metselwerk in gewelf. (5)- Scheuren en ontbrekend metselwerk. (6)- Achterwand los van gewelf. Inspectierapport De Prouw BV - 2018: (7)- Vochtdoorslag vloer en onderste deel gewelf.

		(8)- In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten. Dit geeft verzwakking van de constructie. (9)- Er zijn resten van metalen te zien die het metselwerk verzwakken. (10)- De kluismuur heeft aan weerszijden een verankering in het keldergewelf op ongeveer 2,5 meter achter de kluismuur. Het is zichtbaar dat de scheur in het gewelf na de verankering is opgetreden. (11)- Er is kalk met lekwater vrijgekomen uit de scheuren, welke zich hebben afgezet op de noordelijke ankerstaaf. (12)- In het noordelijke penant van de kluismuur is een kleine horizontale scheur aangetroffen, ter hoogte van de ankerstaaf. Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door het roesten van de ankerstaaf in het metselwerk.
	Reparaties	Waterdicht gemaakt in de jaren '90 Betonnen L-wanden zijn aangebracht HP-palen zijn aangebracht
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten.
		 





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Uit het inspectierapport is niet te herleiden dat dit probleem nog aanwezig is. Aangenomen wordt dat dit probleem is hersteld.

Schade (2): De scheur in Foto 4 van het inspectierapport is een verticale scheur in de wand die ook deels in het gewelf en in de rijrichting zit (Type: III). De scheur zit nabij de kluismuur waardoor het ook mogelijk is dat het is ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. De vermoedelijke oorzaak is daarom een combinatie van verzakking/verschilzetting en stijfheidsverschillen.

Schade (3): De ankers zijn mogelijk gecorrodeerd door het aanwezige vocht in de kelder. De kelder is aan de bovenzijde wel waterdicht gemaakt, maar heeft mogelijk een slechte ventilatie of is er optrekkend vocht uit de ondergrond, zie ook schade 7.

Schade (4): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 6) hoe de scheur verloopt en of het ook in de wand zit. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheur te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen. Vervorming van de constructie is mogelijk veroorzaakt door zettingen en/of verkeersbelasting.

Schade (5): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 7) hoe de scheuren in de wand verlopen. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheuren te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen.

Schade (6): Het is aangegeven dat de achterwand is losgekomen van het gewelf. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

Schade (8) en (9): De voegen tussen de stenen zijn vermoedelijk los gekomen ten gevolge van degradatie in combinatie met vervorming van de constructie. Ook de resten van metalen in het gewelf kunnen een oorzaak zijn van het los komen van de stenen.

Schade (10) en (12): Het aanbrengen van de ankers en het corroderen van de ankers zijn in het inspectierapport als oorzaken benoemd die hebben geleid tot de scheuren in de kelder.

Schade (11): De watervoerende scheuren en de vochtplek zitten mogelijk ter hoogte van de hemelwaterafvoer die mogelijk lek is.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Onduidelijke scheurvorming.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

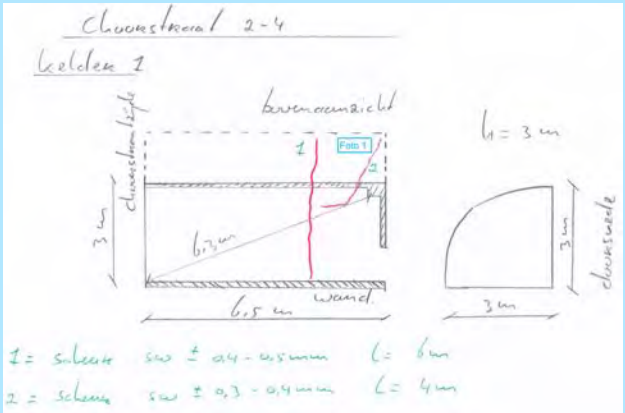
Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat de kelder losscheurt van de achterwand. Deze kelder zit relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2), maar het is niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

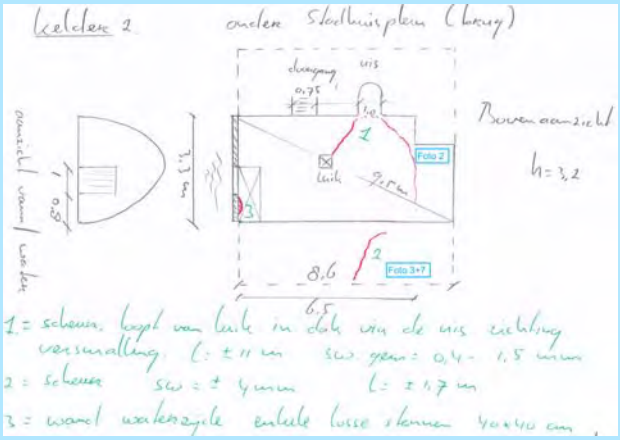
Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van ongescheurd metselwerk. - De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie mogelijk een overschatting kan zijn van de capaciteit. - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significant vermindert. - Deels van de scheuren in de kelder zijn mogelijk veroorzaakt door een falende ankerfunctie, omdat de ankers behoorlijk gecorrodeerd zijn. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

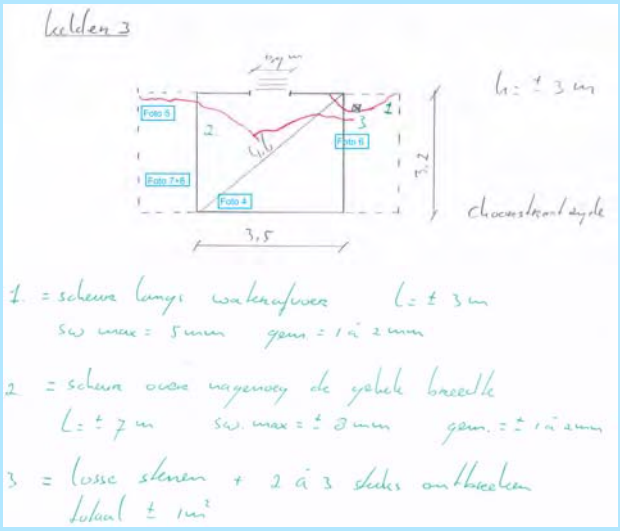
3.4.3 Choorstraat 2-4 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1) 3,00 m (halve boog) Kelder 2) 3,30 m Kelder 3) 3,20 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 2) 3,20 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 3) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Aanname steekhoogte 1,5m voor de drie kelders
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk voor kelder1: twee-steens 440 mm, kelder 2: éénsteens 220mm, kelder 3 éénsteens: 250mm. Gebaseerd op tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek vrij graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Kelder1: 0,15m, kelder2: 0,5m, kelder3: 0,35m.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de overspanningsrichting. De eventuele andere wanden zijn niet goed te herleiden vanuit de inspectiefoto's. Verifiëren tijdens onderzoek.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV infra - 2020: (1)- Alle 3 de kelders vertonen scheuren zowel in horizontale als verticale richting, bij elkaar 7 stuks met een gezamenlijke lengte van ongeveer 35 meter. De gemeten scheurwijdte varieert van ongeveer 0,3 tot plaatselijk 8 mm. Sommige vertonen kalkuitbloei en lekkage sporen. Tevens lijken de kelders 1 en 3 los te scheuren van het pand. Oorzaak: Mechanische invloed. (2)- Kelder 2 en 3: Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. Totaal schadeoppervlak is ongeveer 1,5 m^2. (3)- In kelder 1 en 2 laat de stuclaag los en/of is deels afwezig. Oorzaak: Lekkage. (4)- In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig. Oorzaak: Verouderde constructie. (5)- Vooral kelder 3 was zeer vochtig maar ook kelders 1 en 2 vertoonde plaatselijk lekkagesporen en vochtplekken plus schimmels. Geadviseerd wordt om boven alle kelders een waterdicht membraan aan te brengen.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Inspectierapport IV infra - 2020: - Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. - In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig.
		









1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelders veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed mogelijke tussenwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Op basis van de schetsen is per kelder en per scheur de vermoedelijke oorzaak aangegeven:

- Kelder 1, scheur 1: De scheur loopt dwars door het gewelf en de wand (Type:II). Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting.
- Kelder 1, scheur 2: De scheur loopt kort loodrecht op de rijrichting en gaat schuin verder in de wand. Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III), mogelijk in combinatie met te grote verkeersbelasting (Type: I). Het aandeel van de verkeersbelasting op de schade wordt echter gering geacht, omdat de scheur niet aan de straatzijde ligt.
- Kelder 2, scheur 1: De scheur begint in het midden van het gewelf ter plaatse van de luik en knikt ter plaatse van de nis om naar de voorzijde van de kelder te gaan. De vermoedelijke oorzaak is de stijfheidsverschillen in het gewelf ter plaatse van de luik en de nis (Type:IV). De foto (Foto 2) komt echter niet overeen met de schets. Volgens de schets moet de scheur enkel in het gewelf zitten. De foto geeft echter een scheur weer in de wand. Indien de scheur ook in de wand zit, kan verzakking/verschilzetting ook een mogelijke oorzaak van de scheur zijn (Type: III).
- Kelder 2, scheur 2: De scheur loopt verticaal in de wand. Vermoedelijk is het veroorzaakt door een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III). Op basis van foto (Foto 3) lijkt de scheur eerder hersteld te zijn geweest. Indien de scheur na het herstel opnieuw is opengegaan betekent dit of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.
- Kelder 3, scheur 1: De scheur zit langs de waterafvoer en zit zowel in de wand als in het gewelf. De vermoedelijke oorzaak is een combinatie van stijfheidsverschillen (Type:IV) en verschilzettingen (Type:III).
- Kelder 3, scheur 2: De scheur loopt over nagenoeg de gehele breedte en de maximale scheurwijdte is 8 mm. Het is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:II).
- Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaken zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Volgens het inspectierapport vertonen sommige scheuren kalkuitbloei en lekkage sporen. De kelder is hoogstwaarschijnlijk niet waterdicht gemaakt, waardoor de scheuren watervoerend zijn.

Foto 7 is omschreven als “scheur kelder 3”. De omschrijving lijkt onjuist te zijn, omdat volgens de uitgeslagen schets horen foto’s 3 en 7 bij scheur 2 van kelder 2.

Schade (2): De oorzaak van losse stenen komt mogelijk door uitzetting/krimp van de constructie. Een andere mogelijke oorzaak is het degraderen van de mortel tussen de stenen. De vervorming van de constructie kan ook leiden tot het loskomen van de stenen.

Schade (3): Het loslaten van de stuclaag, komt vermoedelijke door het vocht in de constructie. De kelders zijn waarschijnlijk niet waterdicht.

Schade (4): Het voegwerk is gedegradeerd. Veroudering van de constructie en de zeer vochtige ruimte van kelder 3 zijn de mogelijke oorzaken voor het loskomen en zachtheid van het voegwerk.

Schade (5): De zeer vochtige ruimte van kelder 3 en de lekkagesporen en vochtplekken in kelder 1 en 2 komen vermoedelijk omdat de kelders niet waterdicht zijn of vanwege slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend
- Geen monitoring van de scheuren bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelders en het pand ten opzichte van elkaar. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

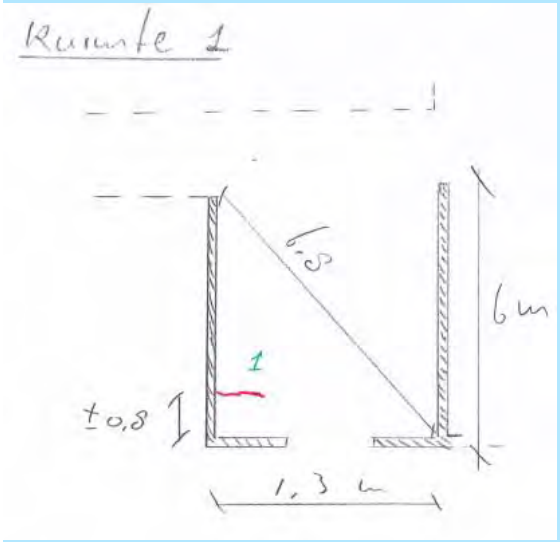
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

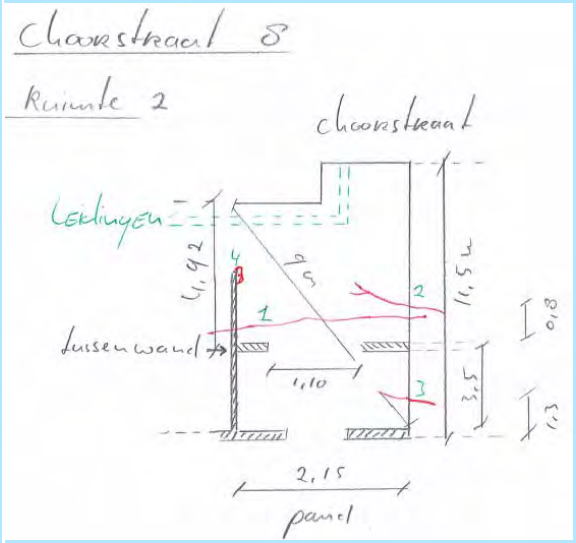
Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie zeer waarschijnlijk een overschatting is van de capaciteit.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.4 Choorstraat 8 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Ruimte 1: 1,3 m Ruimte 2: 2,15 m Aanname totale overspanning 3,5 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,6 m, aanname steekhoogte: 1,3 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Eén toog en vermoedelijk (over een deel) een overkluising aan de straatzijde met de oneven nummers.
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend Extra houten tussenvloer aanwezig zonder constructieve functie
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend. Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Onbekend, waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting aanwezig, iets uit het midden van de overspanning. Een wand in de rijrichting aanwezig in ruimte 2.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Vermoedelijk alleen kelder Choorstraat 10 welk het landhoofd dan delen.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	-
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 31-8-2020: Wanden onder gewelf deels afgebrokkeld. Ruimte 1: korte scheur in boog welk watervoerend is. Ruimte 2: lange scheur (1) rijrichting van onderin keldermuur tot voorbij de kruin van de boog. Korte scheuren (2 en 3) van onderin kelderwand tot deels in de boog.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Zeer vochtig en lekkage door een scheur 1 in ruimte 1.





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Echter is er geen scheurvorming loodrecht op de rijrichting aangetroffen waardoor de kans op overbelasting laag is met het huidige verkeersregime. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de aangetroffen scheur (Type:II en III) heeft een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping gracht, uitbreiding(en) kelder,.. Kortere scheuren in de rijrichting tot in het gewelf.
Vermoedelijk code: C oorzaak zakking, zettingen in de ondergrond. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Scheur (1) in de rijrichting (ruimte 2): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf net voorbij de kruin.
Scheuren (2&3) in de rijrichting (ruimte 2) en scheur (4) in de rijrichting (ruimte 1): Scheuren van onderin de kelderwand naar gewelf.
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Moment van aanbrengen (langs)ribben is onbekend.
Zo ook het fundatieniveau en de verbinding van de ribben met de metselwerk boog.

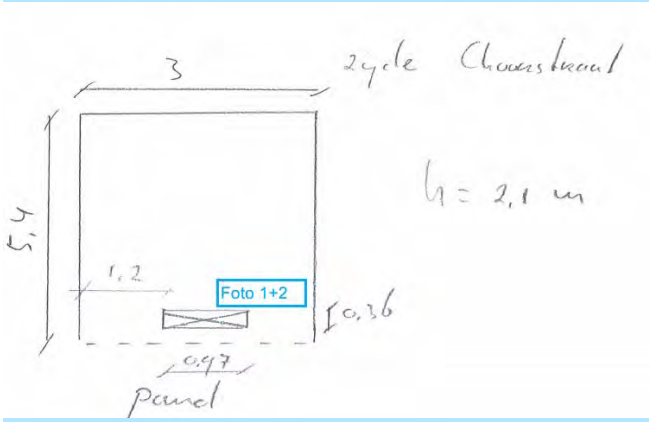
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen. Onderbouwing; Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Onzekerheden; De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer. Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren. Onderbouwing; Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk. Onzekerheden; De mate van vochtigheid van het metselwerk. De diepte van de scheuren.

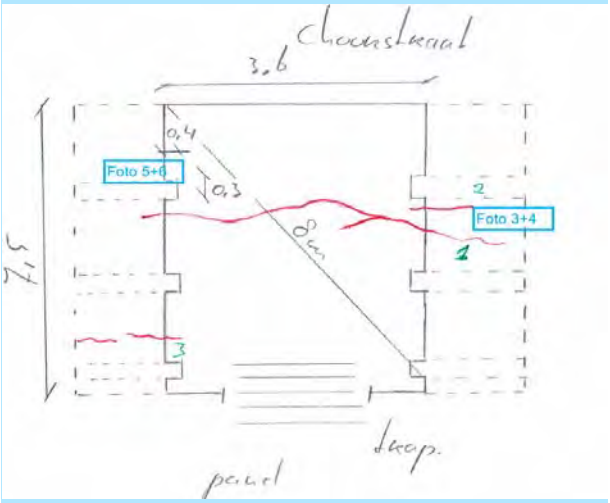
3.4.5 Choorstraat 10-12 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	**Kelder 1**	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 2,1 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	Kelder 2	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3,6 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 3 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname constant
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	
	Dikte wanden	Onbekend, conservatief uitgangspunt is enkel laags: 220 mm.

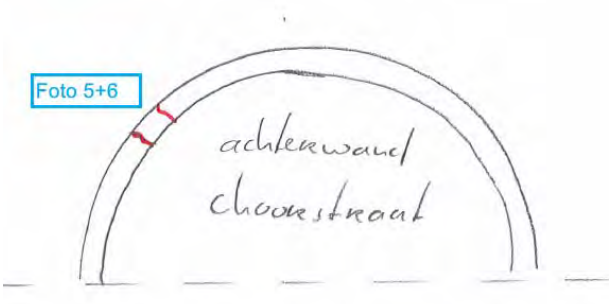
	Opbouw en dikte keldervloer	Vermoedelijk betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Choorstraat 10: 0,5 m en Choorstraat 12: 0,7 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde straatkelder)	Kelder 1: Geen Kelder 2: Versterkt met een drietal gemetselde bogen onder het gewelf
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk met aanliggende kelders (Choorstraat 8 en/of 14)
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	
	Actuele inspectie schadebeelden	Kelder 1: vochtige plekken bij achterwand en door zweten bij aanwezige luik in gewelf. Kelder 2: dwarsscheur in gewelf (1) en twee aparte scheuren in borstwering nabij de dwarsscheur (2 en 3). Twee haarscheuren in gewelf bij achterste boog (ca. 0,2 mm) (4 en 5).
	Afdeklaag	onbekend
	Toestand metselwerk	Plaatselijk een weinig vochtig



Kelder 1: hoog 2,1 m



Kelder 2: hoog 3 meter



Doorsnede kelder 2

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Conform eerste schatting (MEXE) voldoen de kelders voor een belasting van 2-ton.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Vochtig metselwerk (schimmel op hout): niet waterdicht zijn van de kelder: slechte ventilatie van de kelder en doorzweten metselwerk.
Scheuren in dwarsrichting (w< 4 mm) in kelder 2. Gezien de oriëntatie vermoedelijk veroorzaakt door verhinderende vervorming en/of krimp (scheuren 1 t/m 3). Schadebeeld komt niet overeen met scheuren door overbelasting.
De kleine haarscheuren (scheuren 4 en 5) zijn circa 0,2 mm en zijn geen constructieve scheuren.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Gezien de oriëntatie van de scheuren is dit niet aannemelijk.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Nee.

3.4.6 Oudegracht 240 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	6,18 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,21 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,50 m, steekhoogte: 1,71 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk éénsteens, door onderzoek vaststellen (spoor1). Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 250 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting op basis van archief: 2870 – 2210 – 250 – 50 = 0,36 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Kalkzandsteen wanden in de rijrichting en dwarsrichting aanwezig
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Kelder OG242 en waarschijnlijk ook OG238
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	1986: 1 verticale scheur met grootste gemeten scheurwijdte 0,2cm. 2 horizontale scheuren met grootste gemeten scheurwijdte 24mm. Locatie onbekend. Scheuren niet duidelijk vastgelegd door pleisterlaag. Uitvallen voegen. 1998: Zeer vochtige kelder geheel afgewerkt.

		2007: Geen waargenomen lekkage. Wel vochtige kelder. Maatregel stuclaag verwijderen.
	Actuele inspectie schadebeelden	Bouwkundige opname (Fides Expertise) 2018: voornamelijk haarscheurtjes in pleisterwerk. Geen rapportage van grove scheuren. Witte uitslag werfmuur (GU 17-42008) 
	Reparaties	Renovatie werfmuur 1968
	Afdeklaag	Waarschijnlijk plavuizen (platte stenen): 10.5 x 22.5 x ? Dikte plavuizen naastgelegen kelders: 40 – 45 mm
	Toestand metselwerk	Koppenverband, matige kwaliteit 1998. Vochtige kelder 2018. Steenformaat: 45/50 x 12 x 250 volgens uitvraag spoor1. Witte uitslag werfmuur

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden. Zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheurvorming slecht te inspecteren en onduidelijk vast gelegd door de aanwezige stuclaag. Stuclaag verwijderen om scheurvorming vast te kunnen leggen en zo nodig te monitoren.
Er is een verticale scheur gedocumenteerd in de wand. Dat zou vermoedelijk een Type:III scheur kunnen zijn.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder. De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: kelder niet waterdicht en/of optrekkend vocht uit de ondergrond. Waarschijnlijk minimale ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Onduidelijke scheurvorming. De aanwezige pleisterlaag vermoeilijkt de inspectie en documentatie van scheurvorming.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.
Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd.

Onzekerheden;
Het gewelf is niet goed geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

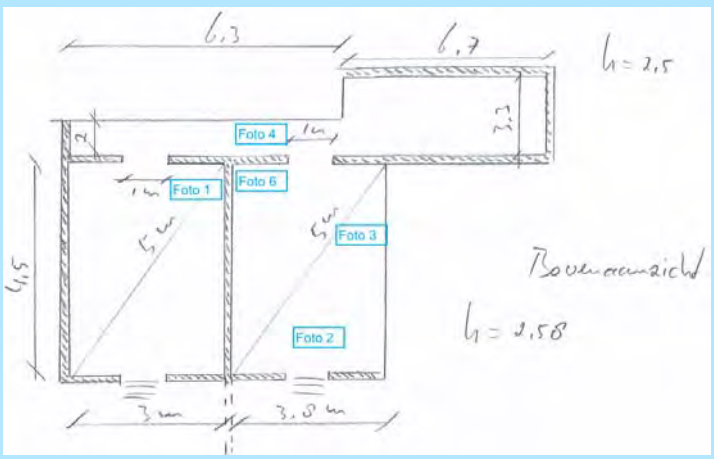
Advies;
Het vochtige metselwerk zou de (druk)sterkte van het metselwerk negatief kunnen beïnvloeden. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden door middel van afkloppen van de metselwerkstenen.

Onderbouwing;
De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de (druk)sterkte van het metselwerk. Als het metselwerk een duidelijk slechte kwaliteit heeft wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, zullen de normwaardes (NPR) voor de berekeningen, gereduceerd worden.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De locatie, afmetingen, scheurwijdte en diepte van de scheuren.

3.4.7 Choorstraat 16-18 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1: 3,00 m Kelder 2: 3,80 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m. Kelder 2: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m.
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,5 m voor alle ruimtes.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- 2 naast elkaar gelegen werfkelders onder de Choorstraat. Door de kelders gaat een leiding van derden. Veel vochtproblemen in de kelders waardoor de eigenaar diverse voorzieningen heeft aangebracht om het vocht op te vangen en af te voeren. Door deze voorzieningen zijn grote delen van de kelders niet zichtbaar en te inspecteren. (2)- De gehele kelders zijn zeer vochtig, op sommige plaatsen komt zichtbaar vocht door het metselwerk. Alle wanden en plafonds zijn beschimmeld en het aanwezige stucwerk laat los. Het vochtprobleem is zo ernstig dat er op diverse plaatsen stellages zijn gebouwd die het vocht opvangen of begeleiden naar pompen om af te voeren. (3)- Het stucwerk op de wanden laat plaatselijk los en is gescheurd. Oorzaak is het vele vocht in de ruimtes.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2) en (3): De oorzaak van zeer vochtige kelders is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelders en/of slechte ventilatie van de kelders. Het vocht is vervolgens de oorzaak van het loslaten van het stucwerk.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- De constructie heeft niet goed geïnspecteerd kunnen worden vanwege de aanwezige voorzieningen.

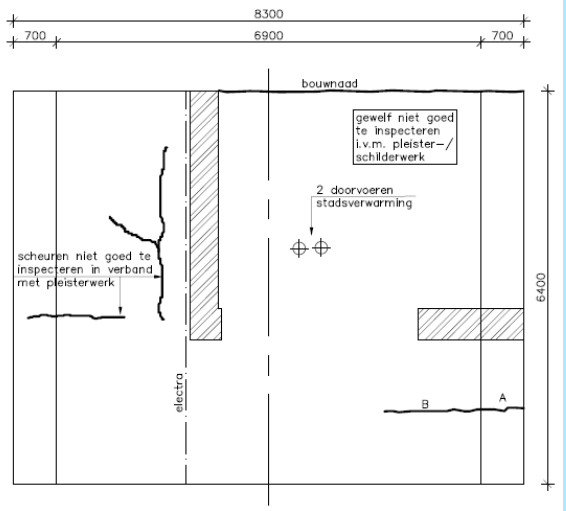
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De kelders zijn mogelijk niet goed geïnspecteerd vanwege de aanwezige voorzieningen waardoor de mogelijke scheuren niet geconstateerd konden worden. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat er weinig/geen schades aanwezig zijn die ten gevolge van te hoge verkeersbelasting zijn ontstaan. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag en achter de voorzieningen kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

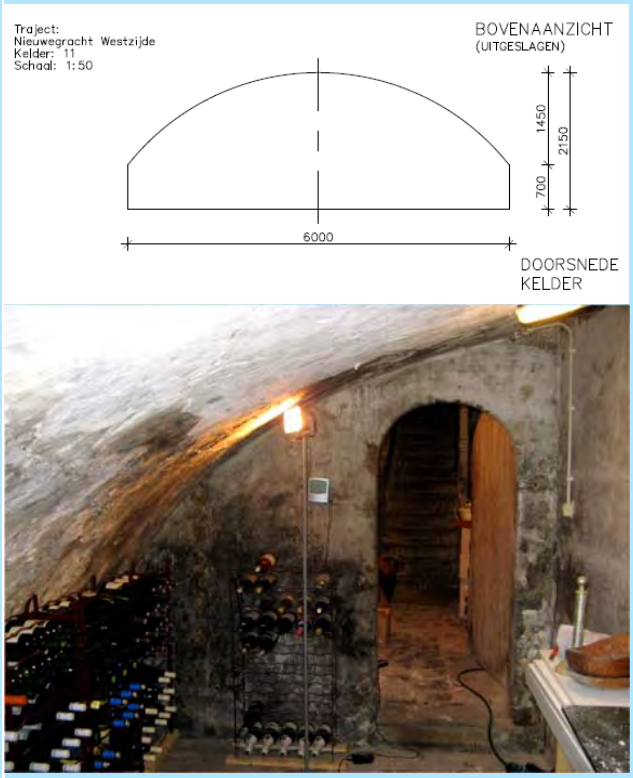
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert. Onzekerheden; - Er zijn behalve het vocht in de kelders geen andere schadebeelden gerapporteerd door de aanwezige voorzieningen waardoor de kelder niet goed te inspecteren was. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.8 Nieuwegracht 11 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	6,00 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,15 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,45 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,97 - 3,07 - 0,22 = 0,68 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting en wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG9 en NG13
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 07-11-2008: Scheuren verticaal in de rijrichting in wand links en rechts. Scheur loodrecht op de rijrichting op 0,25L (niet in de top van de kruin), parallel aan de steunwand. Onderstaand de enige beschikbare foto van een deel van de steunwand (rechterzijde van foto).
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Pleisterlaag aanwezig
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet

laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder niet een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. De enige scheur loodrecht op de rijrichting heeft vermoedelijk een gecombineerde oorzaak met de aanwezige steunwand wat een groot stijfheidsverschil veroorzaakt. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed wand loodrecht op de rijrichting onbekend, mogelijke verstoring van de boogwerking.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheuren in de rijrichting lijken sterk op Type:III scheuren met als oorzaak zakkingen/verschilzettingen. De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I of een Type:IV scheur kunnen zijn met als oorzaak overbelasting door zwaar verkeer of door de combinatie stijfheidsverschillen en verkeersbelasting m.b.t. de wand loodrecht op de rijrichting.

Onderbouwing;
Scheuren voornamelijk in de wand en stoppen in het gewelf.
De scheur loodrecht op de rijrichting op de locatie van vaak de maatgevende belastingpositie II (Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ‘s-Hertogenbosch) met hiernaast de stijve steunwand loodrecht op de rijrichting.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Het is ook mogelijk dat de scheur mede veroorzaakt is door de steunwand.

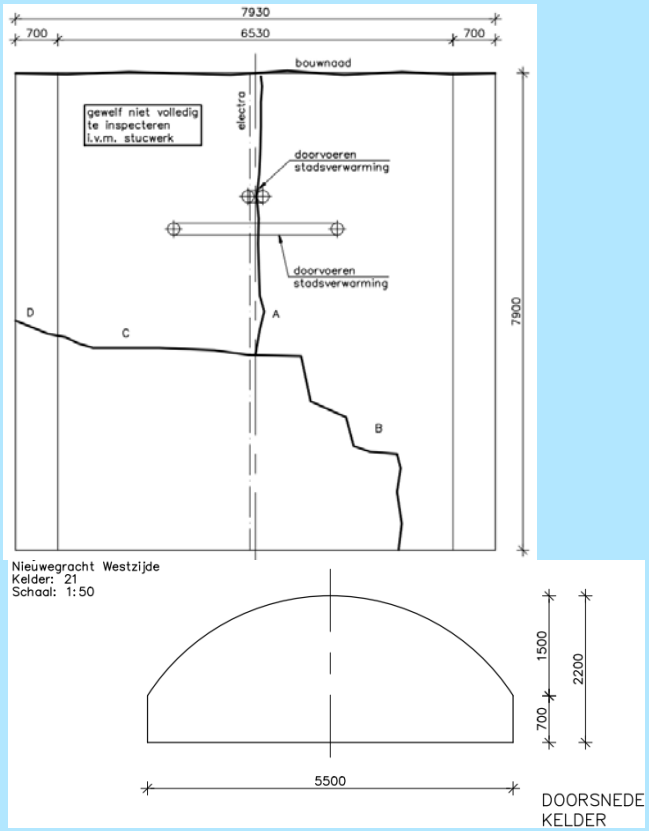
Onderbouwing;
Doordat het onbekend is op welk tijdstip de steunwand(en) zijn aangebracht en de scheur geïnitieerd is, is het niet uit te sluiten dat de scheur alleen door een te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting loodrecht op de rijrichting. De scheur loodrecht op de rijrichting belemmerd mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting in de rijrichting. Ook is het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. Onderbouwing; De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk. Indien de steunwand loodrecht op de rijrichting stijf genoeg is om als een steunpunt te fungeren, is de boogwerking verstoord t.o.v. het origineel. Onzekerheden; Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend.

3.4.9 Nieuwegracht 21 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,50 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,2 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 4,00 - 3,37 - 0,22 = 0,41 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG19 en NG23
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Eerste meter gewelf compleet lek. (2)- Linker wand heeft scheur met lekkage. (3)- Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: In het verleden is, middels ankers, getracht de constructie veilig te stellen. De functionaliteit van deze noodoplossing valt ernstig te betwijfelen.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend

Toestand metselwerk	Onbekend
	 Foto 5: Linker wand heeft scheur met lekkage  Foto 8: Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lekkage in de eerste meter van het gewelf kan mogelijk erop duiden dat de kelder niet waterdicht is.

Schade (2): Aan de linkerwand is een watervoerende scheur loodrecht op de rijrichting aanwezig. Vermoedelijk is de scheur ontstaan ten gevolge van te grote verkeersbelasting (Type:I). Het is ook mogelijk dat scheur ter hoogte van de hemelwaterafvoer zit, die door lekkage vervuiling heeft veroorzaakt in de wand.

Schade (3): Twee doorgaande scheuren over gewelf en één wand zijn vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III).

Schade (4): Op het uitgeslagen bovenaanzicht is een scheur in het gewelf te zien die loodrecht op de overspanningsrichting en over circa de helft van de lengte van de kelder aanwezig is (A). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door een te grote verkeersbelasting (Type:I).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat de scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.
- De functionaliteit van de ankers om de constructie veilig te stellen valt ernstig te betwijfelen (inspectierapport 2008).

3.4.10 Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)

In de uitvraag zijn voor de Plompetorengracht in totaal 6 adressen opgegeven. Tijdens de bureaustudie is opgevallen dat het adres Plompetorengracht 1-3 vermeld staat in de uitvraag maar hier geen inspectiedocumenten van beschikbaar zijn. De vermoedelijke indeling van kelders is de onderstaande Figuur 13 gevisualiseerd. In Tabel 10 is de inventarisatie van de gegevens weergegeven.

Tabel 10 Inventarisatie van de gegevens voor de Plompetorengracht (oostzijde).

Adres conform uitvraag	Iv-Infra	GU 2008	Uitslag
Plompetorengracht 1	Plompetorengracht 1-3 (kelder 2 zuid)	Plompetorengracht 1	Plompetorengracht pand1 kelder1
Plompetorengracht 1-3	-	-	-
Plompetorengracht 3A	-	Plompetorengracht 3A	Plompetorengracht pand3 kelder2
Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht 1-3 (kelder 1 noord)	Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht pand3 kelder1

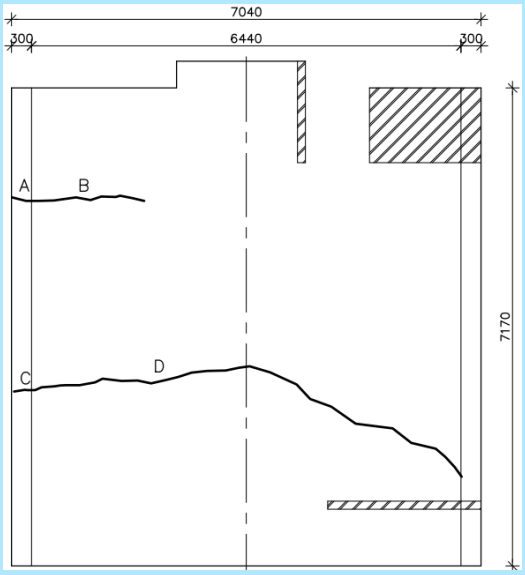


Figuur 13: Vermoedelijke benaming en locatie van vier kelders aan de oostzijde van de Plompetorengracht.

3.4.11 Plompetorengracht 1 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,39 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,3 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen naast elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,35 - 2,55 - 0,22 = 0,58 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand nabij de kluismuur in de overspanningsrichting en wand loodrecht op de overspanningsrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend

Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Net na de eerste meter uit de werfmuur, in de linker wand, begint een forse scheur, loopt door schuin dwars over het hele gewelf en eindigt in de rechter wand ca. 4,5m uit de werfmuur. Dat geeft aan dat de kelder in tweeën is geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Dit beeld wordt versterkt met de verzakte vloer in de rechter hoek. De scheurwijdte is plaatselijk ca. 30mm waardoor het zand wordt uitgespoeld. Tevens zijn de scheurranden verschoven t.o.v. elkaar ofwel twee losse gewelfvlakken liggen niet in een lijn. (2)- Het verzakte vloerdeel staat in verband met de dwarsscheur in gewelf. Door de inklinking van de draagkrachtige grond in de rechter hoek (aan de waterzijde) zijn de keldermuren en de vloer verzakt. Hierdoor is de constructie gescheurd op een logische manier, nl. schuin dwars over de kelder. (3)- Diverse lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd met een scheurwijdte tot wel 3 cm. T.p.v. deze scheur vertoont het gewelf deformatie tot 2 cm. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- Tevens is de kelder deels losgescheurd van het pand. T.p.v. de aansluiting met de gevel van het pand is de kelder fors gescheurd. Dit is bij de ingang goed zichtbaar. (6)- In de vloer van kelder zit een gat tegen de werfmuur. Hier stroomt water vanuit de gracht naar binnen. (7)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



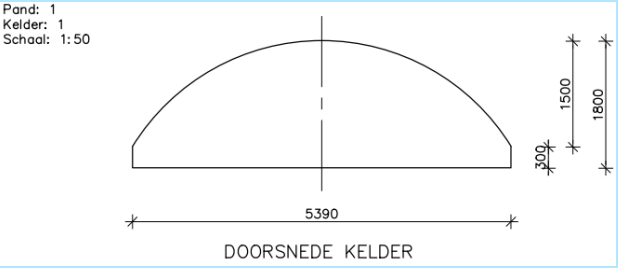
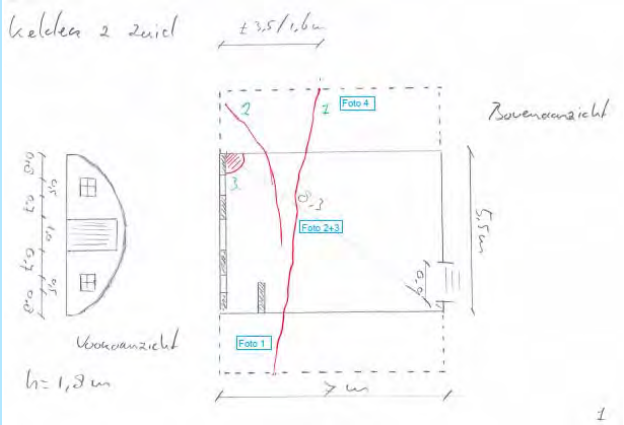






Foto 7: Scheurwijde plaatselijk ca. 30mm, uitgespoeld zand



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een

waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed steunwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed (deels) uitgespoelde grondaanvulling op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2), (4) en (6): De doorlopende en zand voerende scheur die schuin van de ene wand via het gewelf naar de andere wand gaat (C-D in uitgeslagen tekening en scheur 1 op de schets) en de scheur die via de wand naar het geweld gaat en daar stopt (scheur 2 op de schets) zijn vermoedelijk ontstaan door de verzakking van vloer (Type:II en III). Deze lokale verzakking van de vloer komt door de zetting van de ondergrond, mogelijk ten gevolge van grondspoeling, en/of schade aan fundering en/of aanwezigheid van een slappe grondlaag. De scheurranden zijn verschoven ten opzichte van elkaar, hetgeen erop duidt dat er een horizontale vervorming in de constructie heeft plaatsgevonden. De grote scheurwijdte en zanduitspoeling geven indicaties dat de kelder in twee delen is gescheurd.

Schade (3): Op de foto zijn meerdere scheuren te zien die in de stuclaag zitten. Het is niet duidelijk of ze ook in het metselwerk zitten. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd.

Schade (5): De mogelijk oorzaken voor het losscheuren van de kelder ter plaatse van de ingang van het pand zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Schade (7): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Schade (8): Op de uitgeslagen inspectietekening is ook een scheur te zien die in de overspanningsrichting van het gewelf en in de wand zit (A-B). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:III).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Deze kelder zit echter relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2). Er zijn wel diverse lichte scheuren in het gewelf geconstateerd. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting en/of zettingen, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk. - Door de uitspoeling van het zand op het gewelf heeft de boogwerking een lagere capaciteit. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. - De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend. - Het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting is onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.12 Plompetorengracht 3A (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,10 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,8 m en steekhoogte: 1,0 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend

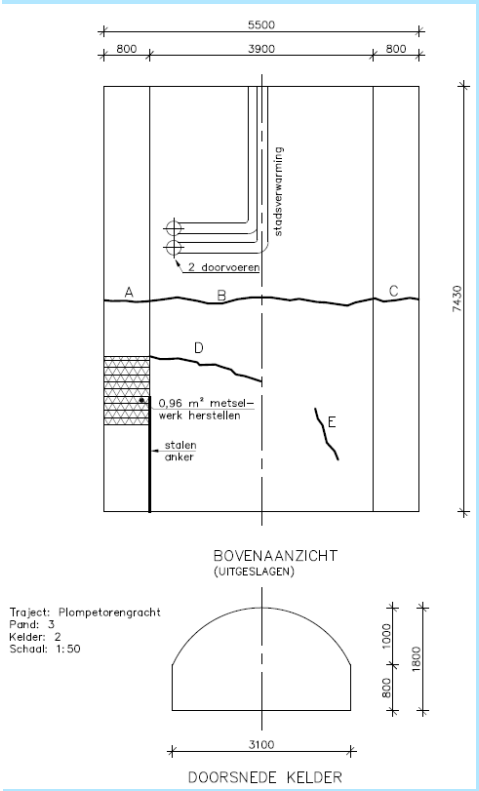
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,19 - 2,64 - 0,22 = 0,33 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk kluiskelders Plompetorengracht 1 kelder 2 en Plompetorengracht 3 kelder 1
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag: pand 3A:
	Reparaties	Scheur (ABC) gedicht en deel metselwerk vervangen
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



Foto 7A: getekend: een losse metselwerkschijf in gewelf



Foto 6: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die vermoedelijk duiden op overbelasting door verkeer, is het niet direct aannemelijk het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;

In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en de losse schijf metselwerk op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed van de mogelijke uitspoeling van de aanvulling op de boog door de zandvoerende scheur is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheur in de rijrichting over gehele gewelf is Type:II met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheur in de rijrichting (D) is vermoedelijk Type:III met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De schil los metselwerk heeft een onbekende oorzaak. De mogelijke oorzaken zijn te hoge wiellast waardoor pons kan zijn opgetreden, zand uitspoeling in de naastgelegen scheur, lokaal slechte samenhang metselwerk (door ingewerkte constructie).

Onderbouwing;
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur door alleen te hoge verkeersbelasting komt.
Door de naastgelegen scheur zal er een link zijn tussen de oorzaak van het los komen van de schol metselwerk.

Onzekerheden;
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.
De los komende schil metselwerk is een uniek schade beeld.
Omdat er geen foto beschikbaar is van de scheur (E) loodrecht op de rijrichting, is niet met zekerheid te zeggen wat de oorzaak zou kunnen zijn. Er is een vermoeden dat dit een Type:I scheur zou zijn.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De korte scheur loodrecht op de rijrichting zou als oorzaak een te hoge verkeersbelasting kunnen hebben.
De loskomende schol zou de volgende combinatie van oorzaken kunnen hebben: de doorgaande scheur over het gewelf met een hoge bovenbelasting.

Onderbouwing;
Het uitdrukken van een schol metselwerk zou door een hoge wiellast kunnen komen waar de kans groter is nabij een doorgaande scheur omdat hier de belastingspreiding beperkt wordt.

Onzekerheden;
Een andere mogelijke oorzaak zou kunnen zijn: slechte hechting van een (eerder gerepareerd) deel metselwerk. Geen monitoring van schade/scheuren. Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

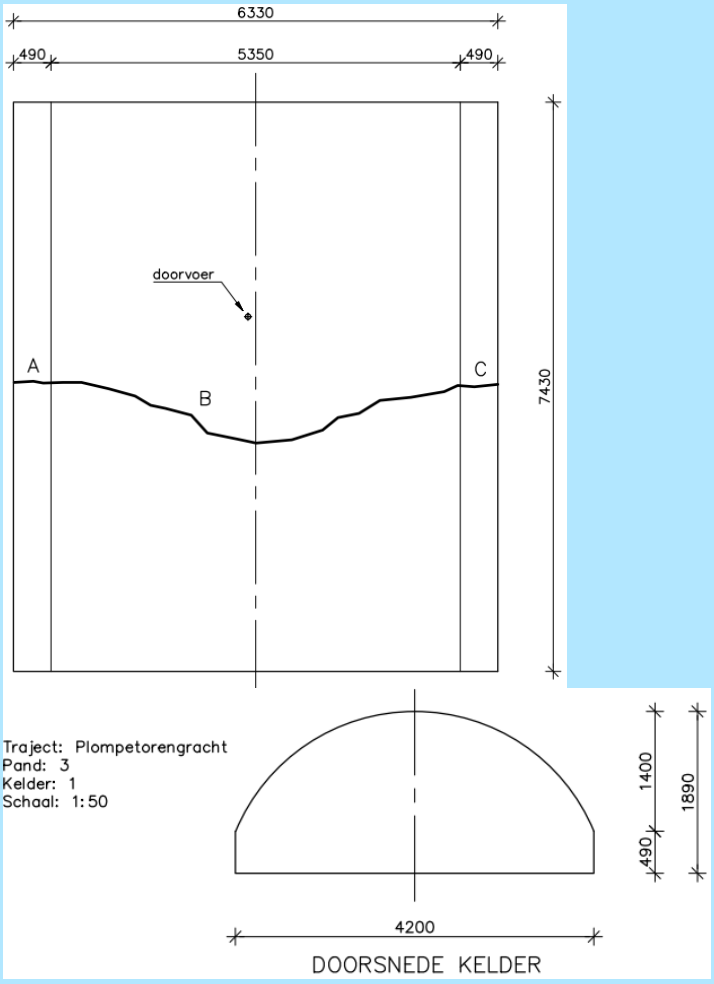
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.13 Plompetorengracht 3B (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,89 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,49 m, steekhoogte: 1,40 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,47 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Lichte scheuren in gewelf + vochtplek. (2)- Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.

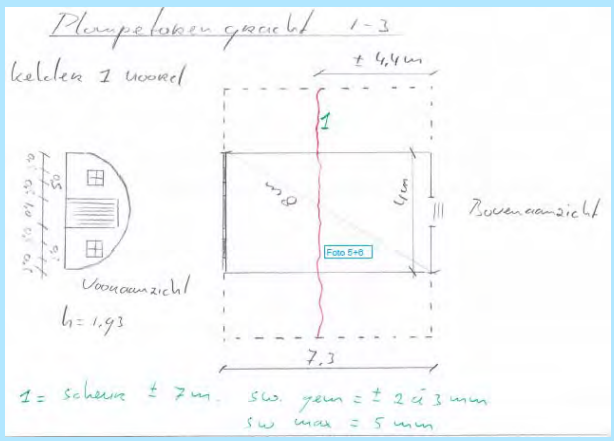
		(3)- Lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- De kelder staat compleet vol met bouwafval. In de kelder staan ongeveer 8 st big-bags gevuld met puin. Dit is een zeer zware belasting voor de kelder. (6)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: - Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend




pFoto 5: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder


Foto 4: Lichte scheuren in gewelf + vochtplek


Foto 6: Lichte scheuren in gewelf



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lichte scheuren en de vochtplek in het gewelf lijken op basis van de inspectiefoto nabij de kluismuur te zitten. De scheuren zijn daarom vermoedelijk ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. Het gewelf is vochtig, omdat de scheuren mogelijk watervoerend zijn. De kelder is waarschijnlijk ook niet waterdicht.

Schade (2) en (4): De gerepareerde scheur dwars door de hele kelder is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:II). De scheur is in 2020 opnieuw gerapporteerd, waardoor

wordt geconcludeerd dat de scheur weer open staat. Dit betekent of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.

Schade (3): In het inspectierapport is aangegeven dat er lichte scheuren zijn in gewelf. In Foto 6 van het rapport van de gemeente Utrecht zijn er echter relatief forse scheuren te zien. De horizontale scheuren loodrecht op de overspanningsrichting komen mogelijk door een te hoge verkeersbelasting (Type: I). Echter is de locatie van deze scheuren niet in de kruin of in de buurt hiervan waardoor overbelasting minder voor de hand liggend is. De verticale scheur komt vermoedelijk door verschilzetting in combinatie met stijfheidsverschillen ter plaatse van de dwarswand. Mogelijk is er een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III).

Schade (5): De zware belasting op de vloer is vermoedelijk de oorzaak van de verzakking, waardoor de dwarsscheuren (schade 2 en 4) zijn ontstaan.

Schade (6): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder gemiddeld laag geclassificeerd is in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is er niet een direct vermoeden dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting. Echter kan dit niet uitgesloten worden en is er ook een combinatie van oorzaken of nog onvoorziene oorzaken mogelijk.

Onzekerheden;
- De precieze locatie van de scheuren loodrecht op de rijrichting is onzeker.
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.14 Plompetorengracht 9 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,75 m
	Hoogte toog/togen	1,30 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,48 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde kelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend, waarschijnlijk geen direct naastgelegen kelders
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheur over het gehele gewelf in het verleden gerepareerd maar staat lokaal open. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- In het verleden kan overbelasting hebben plaats gevonden.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..

De scheuren in de muren nabij de kluismuur zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

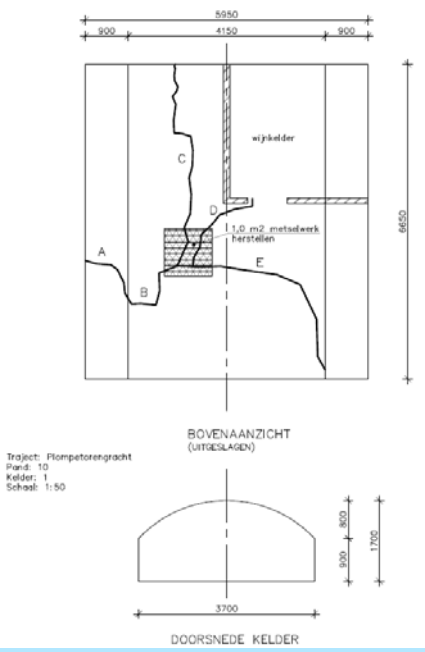
Advies;
De combinatie scheur loodrecht op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

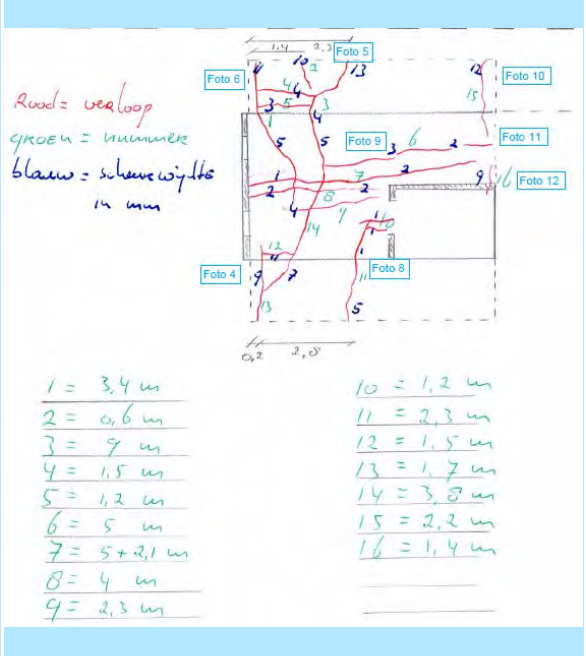
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.15 Plompetorengracht 10 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,70 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,70 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m, steekhoogte 0,80 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,45 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Steunwand loodrecht op de rijrichting, en wand met opening in de rijrichting. Afmetingen, fundatiediepte en verbinding met gewelf onbekend.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Linker zijde onbekend. Rechter zijde kluiskelders Plompetorengracht 12.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur en woning Scheuren loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheuren (craquelé) loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Stuclaag aanwezig. Bovenzijde onbekend.
	Toestand metselwerk	Vochtplekken





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) niet veilig kan kruisen. Vermoedelijk heeft in het verleden overbelasting plaats gevonden wat de draagkracht van de kelderconstructie negatief heeft beïnvloed.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer. Echter is er ook een licht vermoeden dat de oorzaak bij de aanwezige steunwand loodrecht op de rijrichting kan liggen, Type:IV.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheuren in de muren nabij de kluismuur en de woning zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf en mogelijk een lokaal stijfheid verschil door de steunwand loodrecht op de rijrichting, Type:IV.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheuren loodrecht op de rijrichting met craquelé zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting met craquelé wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De combinatie scheur loodrecht met craquelé op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

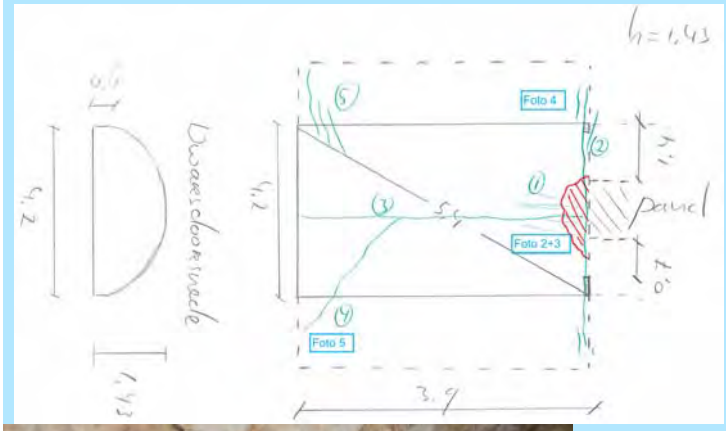
Onderbouwing;

De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.16 Zadelstraat 45 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,43 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,6m, steekhoogte 0,83 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,4 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- In het midden van het gewelf, bij de aansluiting tegen het pand, vertoont de boog een verzakking tot ongeveer 8 cm. Tevens zijn hier enkele stenen uitgevallen en is het metselwerk gescheurd. (2)- De kelder vertoont op diverse locaties vrij forse scheurvorming in lengte- en dwarsrichting. Alle scheuren vertonen een grote scheurwijdte, plaatselijk tot 18 mm. (3)- Het metselwerk van de kelder is zeer vochtig, vertoont lekkages en zit vol schimmels.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend









1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) veel schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het zeer aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (8-ton aslastbeperking zonder handhaving) het verkeer de kelder(s) niet veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in het grafiek, wat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De toog vertoont bij de aansluiting tegen het pand tot ongeveer 8 cm verzakking. Er zitten scheuren in de kruin van het gewelf (scheur 1 op de schets) loodrecht op de overspanningsrichting (Type:I). Tevens is de aansluiting op het pand geheel los gescheurd (scheur 2 op de schets). De mogelijke oorzaak is de zetting van het pand en de kelder ten opzichte van elkaar, mogelijk in combinatie met verschilzetting in de kelder (Type:II).

Schade (2): Scheur 3 op de inspectieschets zit loodrecht op de overspanningsrichting en is mogelijk veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting (Type: I). Scheuren 4 en 5 zitten in de overspanningsrichting over een gedeelte van het gewelf en in de wand (Type: III). Deze scheuren zijn vermoedelijk veroorzaakt door verzakking/verschilzetting.

Schade (3): De oorzaak van zeer vochtige kelder is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelder en/of slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheuren loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1) en in de straat een 8-tons aslastbeperking geldt, is het aannemelijk dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.

- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.5 Onbekenden/onzekerheden

Verkeersbelasting
Het is onbekend aan welke (incidentele) voertuiggewichten de kelders nu en in het verleden worden en zijn belast. De oorzaak is de combinatie van de voorgeschreven beperkingen voor aslasten en voertuigafmetingen en de afwezigheid van een fysieke beperking en handhaving van het verkeer. Volgens rapportage uit 2014 (GU) waren (en zijn) er ontheffingen op het aslastbord. Via nieuwssites blijkt dat het werkelijke verkeer met (fors) hogere aslasten/voertuiggewichten rijdt dan op de borden aangegeven. Het is echter op dit moment niet bekend of dit incidenten betreft en daarmee overeenkomen met de bandbreedte volgens de norm of dat er nog grotere overschrijdingen plaatsvinden. Ook is er onvoldoende inzicht in incidentele ontheffingen zoals bouwverkeer of calamiteitenverkeer (brandweer).

Scheuren
De vastlegging van (oppervlakte)schades, scheuren en vervormingen is door verschillende inspectiebureaus uitgevoerd. Er is geen univorme systematiek voor het inspectieonderzoek en de rapportage gehanteerd. Het advies is om in het vervolg de ‘Registratie constructieve schades’ Bijlage 3 van de CUR124 aan te houden, zie ook Bijlage A5.
De scheurdiepte (door-en-door of niet) is veelal onbekend doordat deze visueel niet mogelijk is vast te leggen. Scheuren aan de bovenzijde van het gewelf zijn (bijna) nooit geïnspecteerd en vastgelegd of aangetroffen. Scheurvorming loodrecht op de rijrichting met als oorzaak te hoge verkeersbelasting treedt aan de onderzijde en bovenzijde van het gewelf op. Scheurvorming door verkeersbelasting ontstaat op een belastingsniveau (veel) lager dan het uiterste draagvermogen. Om scheuren door verkeersbelasting te voorkomen is derhalve een (veel) strengere aslastbeperking noodzakelijk dan bij het veilig kruisen (niet bezwijken). Een scheur kan het gevolg zijn van een enkele incidentele hoge verkeersbelasting (veel hoger dan 2-ton aslast). Voor een aantal kelders is scheurvorming in het gewelf loodrecht op de rijrichting gevonden, die vermoedelijk een Type:I scheur zou kunnen zijn. Echter, het komt enkele keren voor dat parallel op korte afstand van de scheur een steunwand loodrecht op de rijrichting aanwezig is. Hier is de oorzaak van de scheur mogelijk een combinatie van hoge verkeersbelasting met lokaal een stijve wand.

Geometrie
Het baksteenformaat is veelal onbekend en zo ook de dikte van het gewelf en het metselverband. De steekhoogte is niet altijd bekend. Dit komt doordat geregeld alleen de totale hoogte onderkant kruin van de boog ten opzichte van de vloer is opgemeten. De dikte van de aanvulling op de boog is veelal onbekend. Van het aanbrengen van steunwanden/ribben onder het gewelf is de fundatiediepte, de verbinding met het gewelf en het tijdstip van aanbrengen in relatie tot de scheurvorming onbekend.

Unieke schades

Naast de generieke schadebeelden, zoals in paragraaf 3.3 is beschreven, zijn er enkele unieke schadegevallen waargenomen met een onbekende oorzaak. Het loskomen van een schol metselwerk is hier een voorbeeld van, zie Figuur 14. Dit is gedocumenteerd voor het adres Plompetorengracht 3A (kluiskelder). Waarschijnlijk ligt de oorzaak bij de aangrenzende scheur Type:II. Een ander uniek schadegeval, is de scheurvorming loodrecht op de rijrichting voor het adres Plompetorengracht 3B (kluiskelders). De scheuren liggen niet nabij de kruin van de boog waar ze worden verwacht in het geval van overbelasting maar in de boog ongeveer één meter boven het vloerniveau. Daarbij lijkt er een relatief grotere aanvulling aanwezig op de boog (ongeveer 0,47 m) waardoor de kelder op basis van de MEXE-theorie niet laag is geclassificeerd. Ook zijn deze scheuren niet opgenomen in de uitslag en niet in de inspectierapportage van Iv-infra uit 1-9-2020.



Figuur 14 Los komende schol metselwerk.

4 Expertbeoordeling generiek

Een generieke beoordeling van de oorzaak en aanleiding van scheuren is per type kelder en straat bekeken. De MEXE-theorie is als hulpmiddel gebruikt voor de classificering van de zestien kelders op basis van de bezwijkbelasting. Zo is voor de kelders een verband gelegd tussen de schades en de classificering o.b.v. de indicatieve bezwijkbelasting.

4.1 Maximale belasting kelders

Deze paragraaf geeft voor zover mogelijk antwoord op vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft? De geformuleerde vraag is tweeledig:

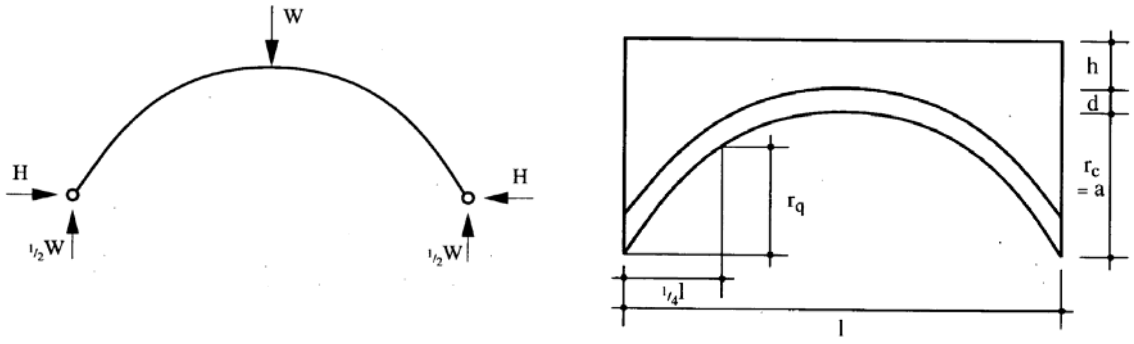
Ten eerste. ‘Veilig kruisen’ is niet-bezwijken. Voor een betrouwbare inschatting hiervan moet een bezwijksom (UGT) in bijvoorbeeld Plaxis of DIANA gemaakt worden. Omdat dit (nog) niet onderdeel is van spoor 2, zal een eerste inschatting op basis van de expertbeoordeling met behulp van de MEXE-theorie gemaakt worden. De inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor het veilig kruisen van de kelders, kan op basis van de expertbeoordeling met beperkte zekerheid gegeven worden. Voor de zes kelders in spoor 1 zal deze vraag in later stadium kwantitatief beantwoord kunnen gaan worden. Voor de overige 10 kelders in spoor 2 zal de kwalitatieve inschatting o.b.v. de MEXE-theorie met de resultaten uit spoor 1 gevalideerd worden. In dit voorlopige rapport wordt wel op basis van de MEXE-theorie aangegeven van welke kelders we een probleem vanuit overbelasting uit verkeer verwachten. Als in die kelders geen schades zitten die op overbelasting duiden dan is het aannemelijk dat het huidige verkeersregime van 2-ton dus toelaatbaar is. Zitten er in de kelders die het laagste in de grafiek zitten *wel* schades uit overbelasting dan kan dit nu nog niet gezegd worden. Op basis van horizontale lijnen in de MEXE-grafiek en kelders zonder schade uit verkeer kun je wel een inschatting maken of het huidige verkeersregime in de praktijk schade heeft opgeleverd. (Onbekend is dan nog of 2-ton van het bord of de 7 ton van de incidentele overbelasting bij die grens hoort.)
Ten tweede. ‘In een behoorlijke staat’ is scheuren door passerend verkeer. Het scheuren van metselwerk door overbelasting treedt op vóór bezwijken en bij een lagere verkeersbelasting. Bij welke verkeersbelasting het metselwerk gaat scheuren, is nu niet met zekerheid te bepalen. Hiervoor is onderzoek naar de scheurvorming van het metselwerk benodigd. Dit betreft onderzoek voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT) onder verkeersbelasting waar onderzocht moet worden wanneer de treksterkte van het metselwerk overschreden zal worden. Het is niet mogelijk om hiervoor de MEXE-theorie toe te passen omdat deze uit gaat van een bezwijkbelasting. De belasting dat leidt tot scheuren is (ruim) lager dan de bezwijkbelasting. Daarbij is het onbekend aan welke voertuiggewichten de kelders zijn onderworpen. De vraag of de kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden.

MEXE-theorie
Een veel gebruikte beoordelingsmethode voor de classificatie van (metselwerk) boogconstructies is de MEXE-theorie (The Military Experimental Establishment). De theorie is gebaseerd op het werk van Pippard en Heyman die sinds de Tweede Wereldoorlog deze methode hebben geïntroduceerd. De MEXE-theorie is sindsdien de meest toegepaste beoordelingsmethode voor boogconstructies. De simpliciteit van de methode past bij de expertbeoordeling zodat de boogconstructies geclassificeerd worden. De methode kan worden gezien als een VO (voorontwerp) formule die beschreven is als: Empirische vergelijking van Britse origine voor het bepalen van de boogdikte ‘d’ voor een bovenbelasting ‘W’. Op basis van de berekeningen uit spoor 1 zullen de resultaten uit de MEXE-theorie gekalibreerd worden, zodat de betrouwbaarheid van de beoordeling volgens deze methode verhoogd wordt.

Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’ komt tot stand door de berekening van permanente belasting en buigende momenten in de kruin van de boog. Er is gebruikgemaakt van de volgende schematisatie en voornaamste aannames:

- de boog heeft een parabolische vorm (2D);
- de kruinbelasting hoeft niet de meest kritische belastingpositie te zijn;
- de vulling geeft enkel verticale belasting;
- het gewicht van de boog is gelijk aan het gewicht van de aanvulling;
- de druklijn moet binnen half de boogdikte liggen zodat een gelimiteerde druksterkte en een ongedefinieerde treksterkte geldt.

Stijfheidseffecten door constructieve elementen (steunwanden,-ribben, ankers, etc.) kunnen niet aan de capaciteitskant meegerekend worden.
Een zestal parameters is benodigd voor een eerste inschatting van de toelaatbare belasting met behulp van de MEXE-theorie. Dit betreffen de: overspanning (l), boogdikte (d), dikte van de aanvulling op de boog (h), steekhoogte t.o.v. de geboorte (a), druksterkte van het metselwerk (f) en het gewicht van de aanvulling (σ). In dit onderzoek is de dagmaat aangehouden als overspanning. Voor het soortelijk gewicht (σ) van de aanvulling is constant 18 kN/m^3 aangehouden.



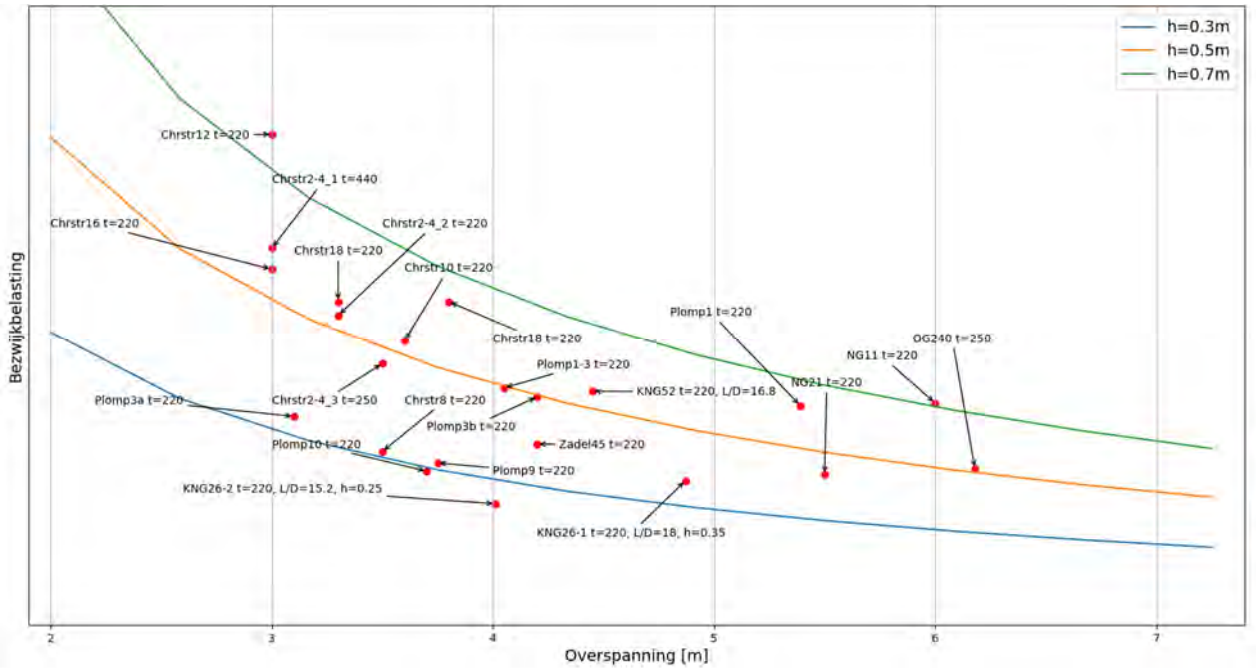
Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’

$$W = \frac{\left(\frac{256fhd}{l}\right) + 128\sigma lh\left(\frac{a}{28d} - \frac{1}{21} - \frac{h+d}{4a}\right)}{\left(\frac{25}{a} + \frac{42}{d}\right)}$$

De MEXE-theorie is vrij gevoelig voor de laagdikte van de *aanvulling (h)* bovenop de toog. Hoe kleiner de laagdikte van de aanvulling hoe lager de bezwijkbelasting. En dit werkt ook zo de andere kant op. De vergelijking van bezwijkbelastingen bepaald met de MEXE-theorie en met Plaxis voor drie metselwerk bogen uit het onderzoek in ‘s-Hertogenbosch staat in Bijlage A3. Daarnaast heeft de dikte van de metselwerk boog (d) grote invloed op de belastbaarheid.

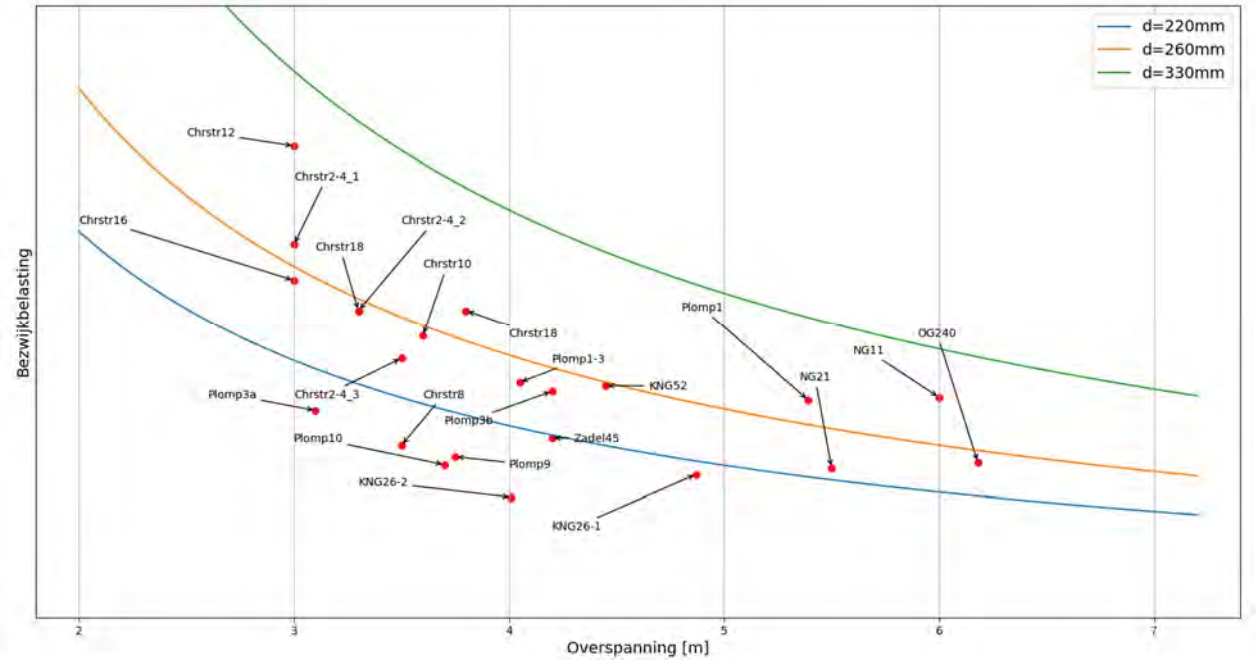
Classificatie van Kelders op bezwijkbelasting met behulp van de MEXE-theorie

De verschillen in bezwijkbelasting (de y-as in de hiernavolgende figuren) is voor de kelders onderling bepaald met de invoerparameters uit de bureaustudies. Elk adres is met een afkorting en een pijl bij de betreffende bezwijkbelasting (rode punten) weergegeven. Daarbij is het effect van het variëren van de parameters in de MEXE-theorie met de drie gekleurde lijnen geplot. Hier zijn de drie grafieken steeds voor een overspanning van 2,0 tot 7,0 m geplot. In Figuur 15 is de dikte van de aanvulling gevarieerd. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3,



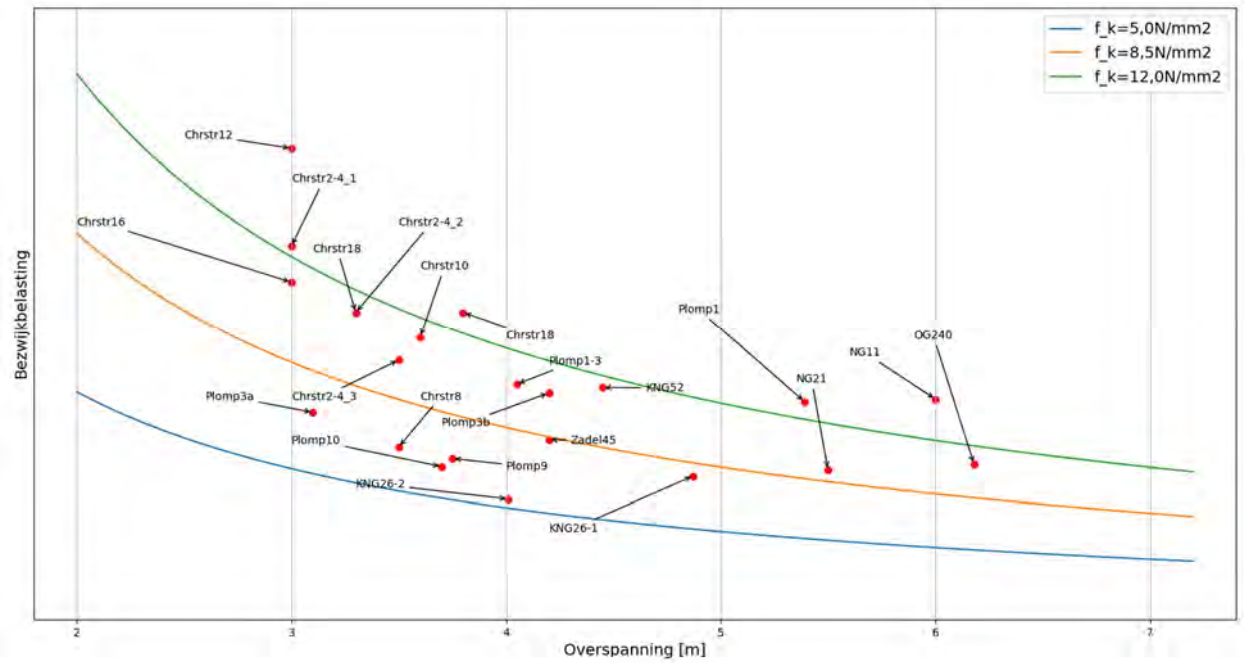
Figuur 15: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de aanvulling op de boog.

In Figuur 16 de onderstaande grafiek is de **dikte** van de boog (gewelf) gevarieerd voor een één-steens, anderhalf-steens en twee-steens boog. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5 N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



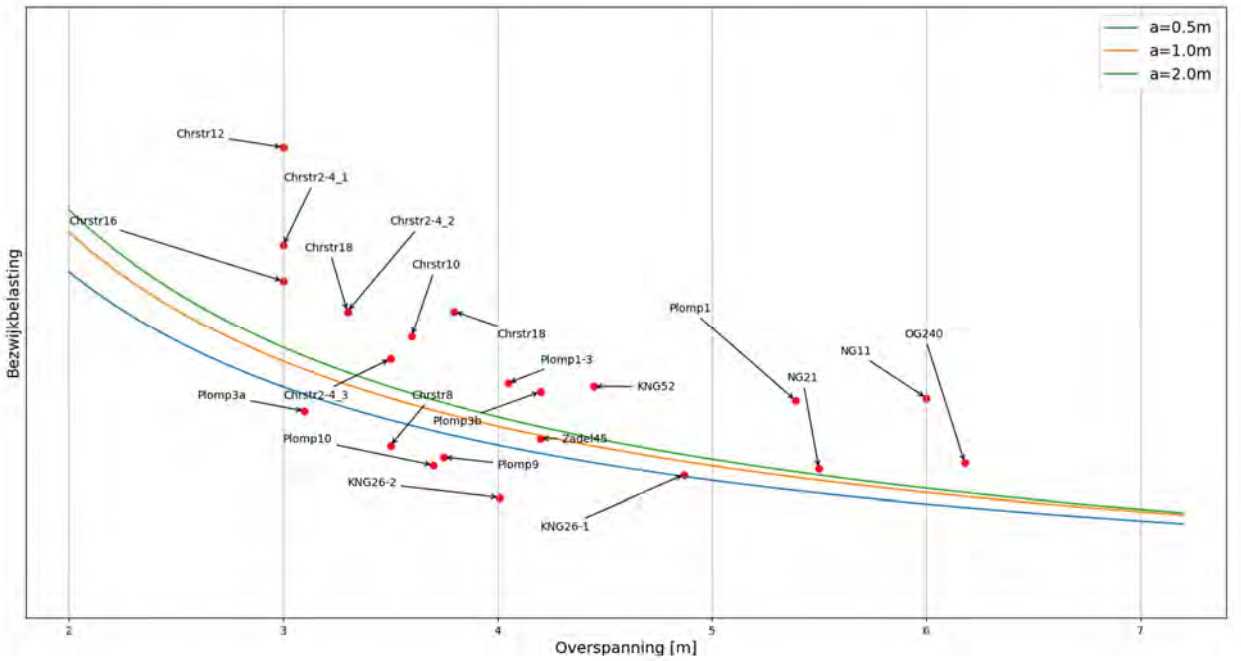
Figuur 16 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de metselwerk boog.

In Figuur 17 is de **druksterkte** van het metselwerk gevarieerd. De ondergrenswaarden van de karakteristieke druksterkte voor metselwerk met mortel is f_k 5,0 N/mm^2. Hierbij hoort de gemiddelde waarde van de druksterkte $f_{ma;a}$ 8,5 N/mm^2. Een hogere waarde (ongeveer 40%) dan de gemiddelde waarde is $f_{a;a}$ 12,0 N/mm^2. De NPR stelt: “Als kleimetselwerk van voor 1945 van een duidelijk slechte kwaliteit is wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, wordt geadviseerd de gemiddelde waarden van de sterkte-, stijfheids- en breukenergie-eigenschappen met ca. 40 % te verlagen.
De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



Figuur 17 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de druksterkte van het metselwerk.

In Figuur 18 zijn variaties in de **steekhoogte** van het gewelf onderzocht. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde druksterkte metselwerk f_k = 8,5N/mm^2, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3. De MEXE-theorie blijkt minder afhankelijk te zijn van de steekhoogte (gemeten vanaf de geboorte van het gewelf). De mogelijke variaties in het **gewicht van de aanvulling σ** heeft een verwaarloosbaar effect op de MEXE-theorie en daarom is de variatie van deze parameter niet getoond.



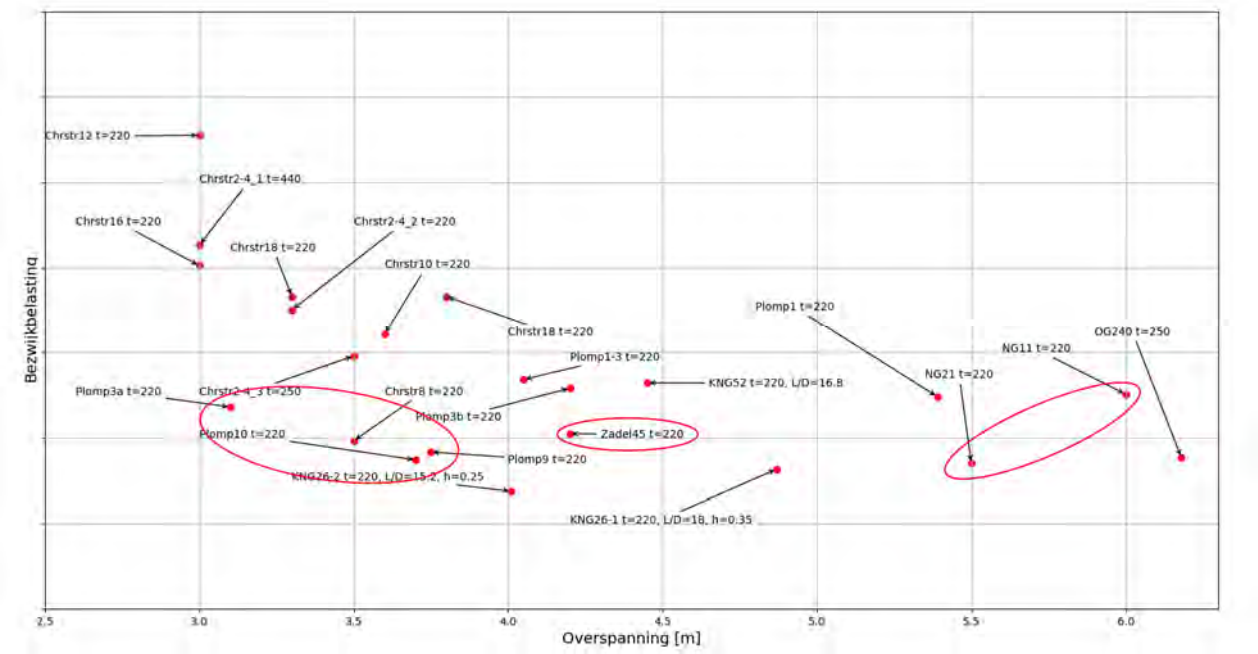
Figuur 18: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de steekhoogte.

4.2 Generieke schades

In deze paragraaf zijn de generieke schades beoordeeld met als onderbouwing de classificatie op bezwijkbelasting van de kelders met de MEXE-theorie.

Type:I scheuren

De kelders van Nieuwegracht 11 en 21, Plompetorengracht 3A, 9 en 10 en Zadelstraat 45 vertonen scheuren van het Type:I, loodrecht op de rijrichting met als vermoedelijke oorzaak overbelasting. De tweede overeenkomst voor deze kelders (behalve Nieuwegracht 11) is de relatief dunne aanvulling bovenop het gewelf (0,3 - 0,4 m). Door een dunne aanvulling spreidt de verkeersbelasting minder waardoor een meer geconcentreerde (en dus hogere) belasting optreedt. De Nieuwegracht 11 heeft een aanvulling van ruim 0,6 m dikte. Parallel aan de scheur loodrecht op de rijrichting voor de Nieuwegracht 11 is een steunwand aanwezig, waardoor het vermoeden heerst dat hier de oorzaak ligt. Echter is het moment van aanbrengen van de wand en het moment van initiëren van de scheur onbekend. Figuur 19 geeft de resultaten van de classificering van de MEXE-theorie waar de betreffende kelders zijn omcirkeld. De kelders liggen laag in de grafiek, ten opzichte van de y-as (bezwijkbelasting).



Figuur 19: Laag geclassificeerde kelders met een relatief kleine aanvulling op de boog en Type:I scheuren volgens de bureaustudie.

Een drietal kelders KNG26-1, KNG26-2 en de Oudegracht 240 (OG240) liggen ook vrij laag in de grafiek. Echter is in de documentatie en tijdens de eerste uitgevoerde inspectie van de KNG26 aangetoond dat er plavuizen liggen op de deze kelders. Deze plavuizen zijn platte stenen met een dikte van 40 mm en zijn volledig in de mortel bovenop de metselwerk boog aangebracht. Dit zou een verklaring kunnen zijn dat deze kelders laag uit de classificering komen maar toch geen scheuren door overbelasting laten zien (Type:I).

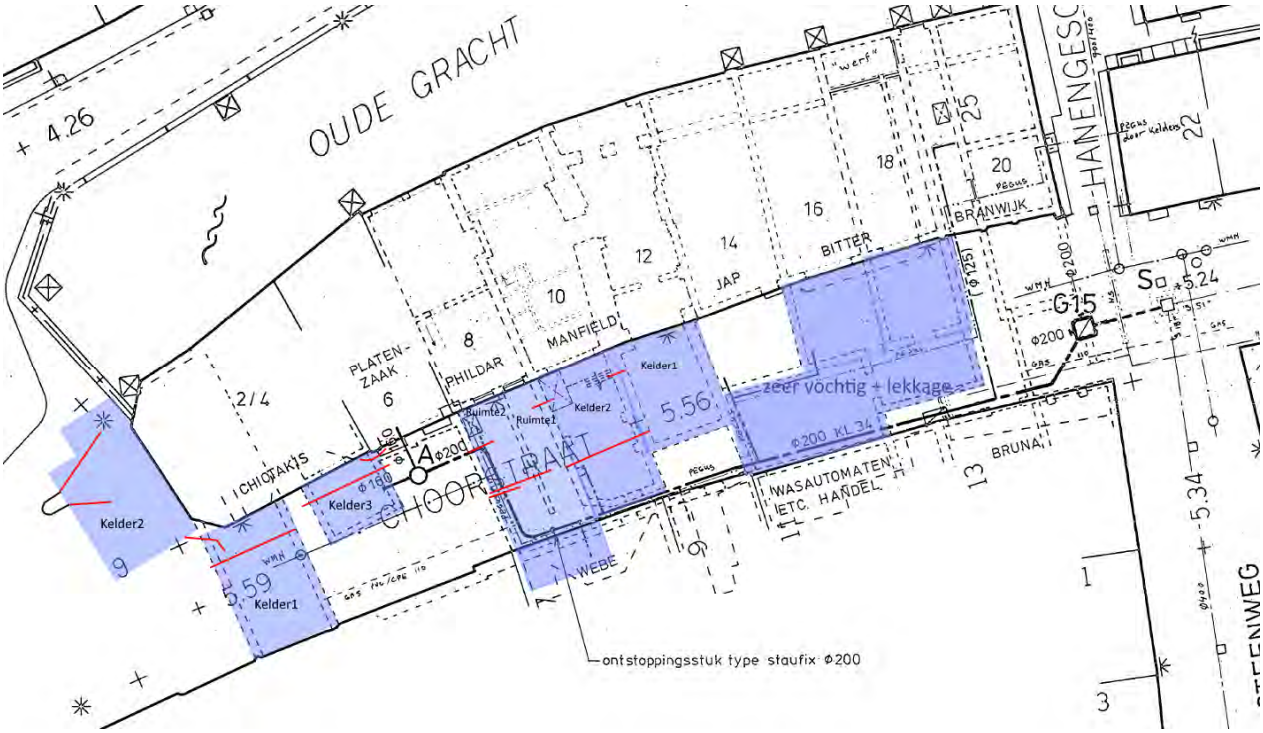
Type:II scheuren

Dit type scheuren is aangetroffen voor de straat- en kluiskelders. De drie werfkelders tonen dit type scheur niet.

Over een aaneenschakeling van kluiskelders is scheurvorming Type:II aangetroffen aan de Plompetorengracht. De aanleiding van de scheurvorming is verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen. Dit kan als mogelijke oorzaken hebben:

1. demping van de gracht of verlaging van de waterstand van de gracht waardoor de kluismuur en een deel van de kelder instabiel is geworden en verzakt is in de richting van de gracht (het in tweeën knikken van de kelder);
2. uitbaggeren van de grachten waardoor de waterbodem van de gracht is verlaagd en de stabiliteit van de fundering op staal van de kluismuren en kelders negatief wordt beïnvloed;
3. slappe grondlagen nabij of aan de grachtzijde waardoor lokale zettingen in de ondergrond optreden.

Ook voor een aaneenschakeling van straatkelders in de Choorstraat is scheurvorming Type:II aangetroffen, zie Figuur 20. Omdat niet direct aan de Choorstraat een gracht ligt, is de oorzaak hier verschillend ten opzichte van de Plompetorengracht. De aanleiding voor de scheurvorming zal hier ook hoogstwaarschijnlijk verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn.



Figuur 20: Schematische weergave van de scheurvorming (oriëntatie in locatie) in de kelders in de Choorstraat.

De kelders die de Type:II-scheurvorming laten zien, liggen allen niet laag in de grafiek van de classificering van de kelders op basis van de bezwijkbelasting. Dit bevestigt dat dit type schade niet door overbelasting komt.

Type:III scheuren

Dit type scheur komt het vaakst voor bij de drie verschillende typen kelders. De aanleiding voor de scheurvorming zal net als voor Type:II een verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn. De aanleiding van dit type scheur is beperkt tot lokale zettingen/zakkingsverschillen daar waar de Type:II scheuren over de gehele kelderconstructie optreden.

Type:IV scheuren

Scheuren door verhinderde vervorming door de toevoeging van stijfheidselementen (steunwanden, -ribben, sparingen, etc.) zijn vermoedelijk voor de Nieuwgracht 11, Plompetorengracht 10 en verschillende kelders in de Choorstraat waargenomen. Dit type scheur treedt op in combinatie met een verhoogde permanente belasting (door zettingen) of door verkeersbelasting. De stijvere elementen trekken krachten naar zich toe. Het aangrenzende minder stijve element heeft onvoldoende capaciteit voor deze spanningstoename en scheurt.

Vochtig metselwerk

Generieke vermoedelijke oorzaken van vochtig metselwerk zijn optrekkend vocht door de vloer of de landhoofden en lekkage door het metselwerk. De lekkage/vochtintreding van ‘bovenaf’ kan bijvoorbeeld komen door lekkage van de hemelwaterafvoer of door wateraccumulatie op de kelders. Dit in combinatie met geen of een niet-waterdichte afwerklaag. Indien de kelder niet of niet voldoende geventileerd wordt, zal de vochtbalans toenemen. Het gevolg is dat het metselwerk verzadigd raakt waardoor de kwaliteit van het metselwerk achteruitgaat. Indien dit gepaard gaat met het uitvallen van de vulling van de voegen, degradatie van de indeling en het hechtingspatroon dan zal de (druk)sterkte van de metselwerk boog afnemen.

Een waterdichte laag op de toog heeft als functie water bovenop de toog af te voeren, zodat het niet het metselwerk van de toog bereikt. Echter zal de waterdichte laag de ventilatie van het metselwerk (meer) beperken. De combinatie waterdamp in een vochtige kelder of optrekkend grondwater met een waterdichte laag bovenop het gewelf en geen ventilatie onder de kelder is funest voor de duurzaamheid en de constructieve veiligheid van de constructie. Een waterdichte kelder dient altijd geventileerd te worden om de vochtbalans in de kelder zo laag als mogelijk te houden, zodat de kwaliteit van het metselwerk niet afneemt.

4.3 Gevolgen schades

In deze paragraaf zijn de gevolgen van de verschillende type scheuren en schades beschreven. De vraag 4: Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer? is kwalitatief beantwoord op basis van engineering judgement en de opgedane ervaring met het rekenen aan metselwerk boogconstructies. De resultaten uit spoor 1, waar het (mogelijk) negatieve effect van de schades op de bezwijkcapaciteit meegenomen kan worden, worden in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen.

Scheuren loodrecht op de rijrichting (Type:I): Beperking lastspreiding in de lengte richting en dus hogere belasting door verkeer. Craquelé van scheuren lijkt op het faalmechanisme pons dat lokaal grote gevolgen heeft voor de zeer beperkte lastspreiding.
Scheuren in de rijrichting (Type:II en III): Beperking lastspreiding in de breedte richting wat hoger belastingseffect door verkeer veroorzaakt. De scheur Type:II kan gezien worden als een langsvoeg waar tegenaan gereden kan worden.
Type:II en II scheuren betreffen veelal scheuren met een grote scheurwijdte waardoor het risico op uitspoeling bestaat, hetgeen de belastbaarheid aanzienlijk verslechtert. De dikte van de aanvulling (h) komt als meest maatgevende parameter naar voren in de toepassing van de MEXE-theorie.
Indien de oorzaak van Type:II scheuren leidt tot instabiliteit van de kluismuur, zal dit grote gevolgen hebben voor de kelderconstructies waar instortingen mogelijk zijn. Dit is in het verleden al eens gebeurd voor de Drift (verlengde van de Plompetorengracht), zie ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ door Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. De monitoring van de kluis- en werfmuren kan op termijn met de schadebeelden worden vergeleken. Indien uit de monitoring grote verplaatsingen van de kluis- en werfmuren blijken, kunnen deze naast de schadebeelden van de kelders worden gelegd. Of andersom, indien Type:II en III scheuren waargenomen zijn, kunnen de monitoringsresultaten van de betreffende kluis- en/of werfmuren hierbij worden beoordeeld.
Langdurige verzadiging van het metselwerk kan leiden tot afname van de druksterkte van het metselwerk. Hierdoor is het mogelijk dat de kwaliteit van het metselwerk niet meer aan de ondergrenswaarden voor metselwerk uit de NPR998 voldoet. De drukboog is sterk afhankelijk van deze druksterkte van het metselwerk. Dit wordt bevestigd door het variëren van de druksterkte van het metselwerk in paragraaf 4.1.

Onderzoek spoor 1
De gevolgen van de schades zijn alleen kwalitatief beoordeeld, op basis van analytisch inzicht en ervaring (engineering judgement). Om de reductie van de bezwijkbelasting van de kelder ten gevolge van schades kwantitatief te kunnen bepalen, zijn berekeningen nodig. De reductie van de krachtsoverdracht in een boog met scheuren is nu onbekend en conservatief geredeneerd is er geen krachtsoverdracht door de scheur. Er is een niet-lineair verband tussen de belasting spreiding en de bezwijkbelasting. Ook is in de rapporten vaak niet gerapporteerd of de scheuren geheel door-en-door zijn. Indien dit niet het geval is, is (een groot deel van) de krachtsoverdracht nog mogelijk. Vochtig metselwerk of in het verleden vochtig geweest metselwerk heeft een onbekende negatieve invloed op de druksterkte. In de berekening van spoor 1 zal oordeelkundig met de metselwerkkwaliteit worden omgegaan.

5 Discussie

5.1 Onzekerheden in de beoordelingen

Een regulier gehanteerde aanpak voor het beoordelen van constructies of metselwerkconstructies valt of staat bij de beschikbaarheid en vervolgens de betrouwbaarheid van de informatie. De beschikbare informatie is zodoende regulier in drie categorieën in te delen, namelijk:
Bouwkundige informatie; die informatie over de geometrie, leeftijd, ver-/herbouwingen, materialen en dergelijke beschrijft.
Inspectiedocumentatie; die de staat (en dus schades) van het object beschrijft.
Omgevingsfactoren; die de belastingen op het object beschrijft, in het verleden, nu en in de toekomst. Bijvoorbeeld variabele belastingen (verkeer) en permanente belastingen (zettingen).

In veel gevallen is de bouwkundige informatie onbekend of enkel afgeleid uit inspectiedocumentatie. Een groot aantal kelders benodigd aannames na het uitvoeren van de bureaustudie. Daarbij is het onbekend aan welke (verkeers)belastingen de kelders onderworpen zijn geweest en nu en in de toekomst worden. Voor een deel van de kelders zijn enkel inspectierapporten uit 2008 beschikbaar. Er is een risico aanwezig bij het gebruik van verouderde inspectierapporten. Het is onduidelijk of de schades verergerd of hersteld zijn. Hoe ouder de inspectieresultaten, hoe groter het risico. Dit komt onder andere doordat de kans op het passeren van zwaar verkeer aanwezig is.

5.2 Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing

De invloed van de berekeningsresultaten uit spoor 1 op de constructieve beschouwing wordt in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen. Een belangrijk doel is om de MEXE-theorie te kalibreren aan de berekeningsresultaten van de sommen uit spoor 1. Deze sommen kunnen een groot aantal effecten beoordelen waar de MEXE-theorie nu alleen de kelders classificeert op basis van de bezwijkbelasting. Deze effecten betreffen:

- effect naastgelegen kelders;
- gevolg fundatieniveau +0,5 m of 0,0 m NAP voor belastbaarheid;
- maatgevendheid van belastingspositie 1 (symmetrisch in de top) ten opzichte van een niet-symmetrisch belaste boog, bijvoorbeeld belastingspositie 2;
- effect scheurvorming op spreiding verkeersbelasting (kwantitatieve reductie);
- effect beperkte spreiding verkeersbelasting op de belastbaarheid;
- scheurvorming door verkeersbelasting in de BGT (met als uitgangspunt de materiaaleigenschappen voor het metselwerk conform de NPR9998);
- BGT-sommen voor scheurvorming door verkeer met de theoretische minimale aslastbeperking van 3 ton;
- bezwijkbelasting (UGT) waar aan de MEXE-theorie gekalibreerd gaat worden;
- effect reductie druksterkte metselwerk op de bezwijkbelasting;
- beoordelen meerekenen dikke plavuizen (platte steen 40mm dik) bij de metselwerkdoorsnede;
- mogelijk optreden van het faalmechanisme pons.

Indien er aanleiding is, worden bepaalde gevoeligheden onderzocht in de berekeningen in spoor 1. Ook worden in spoor 1 inspecties naar de staat en geometrie van zes kelders uitgevoerd. Dit vergroot de betrouwbaarheid van de beoordeling van deze kelders.

De MEXE-theorie gaat uit van een symmetrische boog belast in de top. De berekeningen uit spoor 1 worden voor verschillende belastingsposities uitgevoerd. De berekeningen uit spoor 1 betreffen belasting gestuurde berekeningen waar de belasting uit het tandem stelsel (2 assen h.o.h. 1,2m) en een verdeelde verkeersbelasting bestaat.
Afhankelijk van het type berekening (BGT of UGT) zal een reductiefactor α_{c20} uit de oplegde belasting voortkomen. De belasting in het rekenmodel inclusief veiligheidsfactoren (dynamisch en belastingfactor) vermenigvuldigd met de reductiefactor ($Q_{1b}= \alpha_{c20} \times Q_1$) worden vervolgens vergeleken met de rekenwaarden (Q_{1b}) uit de Tabel B.2 van de NEN8701 kolom 4 zodat hier een bijbehorend bord C20 uit volgt.

Tabel B.2 — Reductiefactoren α_{C20} voor de karakteristiek belasting bij gebruik van bord C20

α_{C20}	bord C20 (ton)	bord C20 (kN)	Q_{1b} per as (kN)	Q_{2b} per as (kN)
1,000	12	120	300	200
0,773	**10**	**100**	232	155
0,668	**9**	**90**	200	134
0,569	**8**	**80**	171	114
0,477	**7**	**70**	143	95
0,391	**6**	**60**	117	78
0,310	**5**	**50**	93	62
0,236	**4**	**40**	71	47
0,168	**3**	**30**	50	34

Het schalen van de MEXE-theorie aan de berekeningsresultaten spoor 1 zal mogelijk een verticale verschuiving in het classificeren van de kelders veroorzaken. Het is mogelijk dat dit gunstig of ongunstig uitpakt verschillend per kelder. De classificering geeft een duidelijk beeld van verschillen op basis van de bezwijkbelasting maar is vóór het schalen van nog onder voorbehoudt.

Pons (faalmechanisme)
Indirect wordt pons gecontroleerd, aangezien in het metselwerk ook een schuifsterkte zit en lastposities in het midden van de brug bekeken wordt. Pons is bij gebruikelijke metselwerkdiktes (groter dan éénsteens) voor metselwerk bogen onwaarschijnlijk. Bij dunne bogen (éénsteens of halfsteens) speelt pons mogelijk wél een rol, dit in combinatie met een dunne aanvulling op de boog. Het advies is het uitvoeren van extra sommen voor het faalmechanisme pons, indien de resultaten in spoor 1 hier aanleiding voor geven. Dit zou aanvullend op de ‘Aanpak beoordelen metselwerk boogbruggen ´s-Hertogenbosch zijn’. Echter is de verwachting dat de kelderconstructie met de dunste boog en dunste aanvulling op de boog wel het faalgedrag door pons laat zien.

5.3 Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders

De gemeente stelt het volgende in de uitvraag spoor 2: “Voor zekerheid over de sterkte van de gehele scope (ca. 850 kelders) in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor 2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende”. Daarbij is statistisch gezien de steekproef van 16 kelders in deze scope zeker onvoldoende om over het geheel, bestaande uit verschillende typen kelders uitspraak te doen. Per straat verschilt het aantal beoordeelde kelders sterk. Meer kelders in eenzelfde straat leidt tot een beter beeld van de situatie met bijbehorende aslastbeperking. Als een groot percentage van de kelders schade vertoont, vermoedelijk door overbelasting, is het mogelijk een uitspraak over het verkeersregime te doen.

Is er na de beoordeling van een te klein deel van de kelders (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat) geen schade door overbelasting aangetroffen, dan is het niet mogelijk met voldoende betrouwbaarheid een uitspraak over het verkeersregime te doen. Omdat onbekend is in welke staat de niet-beoordeelde kelders zijn en deze wel eens maatgevend kunnen zijn. Indien het aantal te beoordelen kelders laag is (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat), is het enkel mogelijk een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de onderzochte kelders en niet over die van de andere kelders of het verkeersregime in de straat.

6 Bevindingen/aanbevelingen

6.1 Bevindingen

De uitgevoerde analyse van schades en scheuren in combinatie met de kwalitatieve classificatie van de draagkracht met behulp van de MEXE-theorie heeft tot nieuwe bevindingen geleid. Door de uitgevoerde expertbeoordeling kan de groep “kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie” toegevoegd worden aan de twee voorgestelde groepen uit de uitvraag spoor 2. Vervolgens zijn de zestien kelders verdeeld in deze drie groepen in Tabel 11. In aanvulling op de uitvraag is een derde groep kelders toegevoegd.

Onder ongunstige geometrie vallen de volgende grove geschatte geometrische eigenschappen:
- éénsteens boog (<220mm) in combinatie met een grote overspanning (> 5 m);
- éénsteens boog (<250mm) in combinatie met een aanvulling op de boog van kleiner dan 0,4 m.

Verdeling in drie groepen:
1. Kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige geometrie.
2. Kelder met aanzienlijke gebreken/schades.
3. Kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie.

Onder aanzienlijke gebreken wordt verstaan: scheuren loodrecht op de rijrichting en craquelé (Type:I), water-/zand voerende scheuren voornamelijk Type:II, uitvallen metselwerk, instabiliteit uit het vlak, zettingen/zakkingen kluismuur (verplaatsingen +5mm, vaak Type:II scheuren) , verkleiing stenen (zacht worden).

Tabel 11: Verdeling kelders over drie groepen op basis van de schades uit de beschikbare inspectierapportages.

Groep 1	Groep 2	Groep 3
Kromme Nieuwegracht 26-1	Kromme Nieuwegracht 26-2	Choorstraat 2-4 (kelder 2)
Choorstraat 8	Kromme Nieuwegracht 52	Choorstraat 12
Oudegracht 240	Choorstraat 2-4 (kelder 1)	
	Choorstraat 2-4 (kelder 3)	
	Choorstraat 10	
	Choorstraat 16-18 (kelder1-4)	
	Nieuwegracht 11	
	Nieuwegracht 21	
	Plompetorengracht 1	
	Plompetorengracht 3A	
	Plompetorengracht 3B	
	Plompetorengracht 9	
	Plompetorengracht 10	
	Zadelstraat 45	

Toelichting bij Tabel 11

Groep 1:

De resultaten van de sommen uit spoor 1 kunnen nieuwe inzichten geven in de belastbaarheid van de typen constructies. Zo zouden kelders met vooraf gedachte ongunstige geometrie (bijv. dunne aanvulling op gewelf) minder maatgevend kunnen zijn dan nu uit de MEXE-theorie volgt of andersom.

Groep 2:

Indien de aangetroffen schades Type:II en III hersteld zijn en de constructie een nieuw evenwicht heeft gevonden, zal de betreffende kelder(s) niet meer tot groep 2 behoren en in groep 3 terecht kunnen komen.

Groep 3:

De classificatie op basis van de MEXE-theorie en de schadebeelden uit de beschikbare gegevens laten zien dat deze kelders geen gebreken hebben en niet maatgevend zijn op basis van de geometrie.

Inventarisatie scheuren

Er zijn overeenkomende schadebeelden gevonden voor verschillende kelders qua locatie en/of geometrie. Tabel 12 geeft het overzicht van kelders met de aanwezigheid van het type scheur (scheurcodering paragraaf 3.3), aangegeven met een ‘X’ indien aangetroffen in de beschikbare documentatie.

Tabel 12: Overzicht gedocumenteerde scheuren per kelder met scheurcodering volgens Figuur 7 uit paragraaf 3.3.

Adres	Type kelder	Type:I	Type:II	Type:III	Type:IV
Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder		X	X	X
Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder1	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder2	Straatkelder				X
Choorstraat 2-4-kelder3	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 8	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 10	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 12	Straatkelder				
Oudegracht 240	Werfkelder			X	
Choorstraat 16-18 (4 ruimtes)	Straatkelders	De scheuren zijn niet goed te zien/inspecteren			
Nieuwegracht 11	Werfkelder	X			X
Nieuwegracht 21	Werfkelder	X		X	
Plompetorengracht 1	Kluiskelder		X	X	
Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder				
Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder		X		
Plompetorengracht 9	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 10	Kluiskelder	X	X	X	X
Zadelstraat 45	Straatkelder	X	X	X	

Scheuren Type:I zijn voor alle type kelders aangetroffen. Type:I is voor de kelders met een relatief dunne aanvulling op het gewelf gevonden en in combinatie met een steunwand (Type:IV).

Scheuren Type:II zijn in de bureaustudie aangetroffen voor de kluis- en straatkelders (niet voor werfkelders). Voor de Plompetorengracht zijn vijf kelders beoordeeld. De generieke oorzaken van schades zijn beoordeeld in paragraaf 4.2 en staan beschreven in Tabel 13.

Schade Type:III komt bij de meeste kelders van alle drie de typen kelders voor en heeft als aanleiding lokale verzakking verplaatsingen van de ondergrond.

In het geval van een scheur Type:IV is het niet op te maken uit de beschikbare documentatie of de scheur aanwezig was vóór het aanbrengen van de wand onder de boog of dat de wand eerder aanwezig was vóór het optreden van de scheur. De betreffende schade zal altijd veroorzaakt moeten zijn in combinatie met een verandering van permanente belasting of verkeersbelasting.

Het onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3 (uit paragraaf 3.2), hebben de volgende plausibele oorzaken, aanleidingen, gebeurtenissen en gevolgen. Doorgaans is de werkelijke oorzaak of combinatie van oorzaken van de schades Type:II en Type:III niet aan te wijzen. Vervolg onderzoek naar de oorzaak zal de oorzaken kunnen afwegen en mogelijk kunnen uitsluiten. Hier zal de oplossingsrichting uit voortkomen om schades in de toekomst te beperken of zelfs te voorkómen.

Tabel 13 Onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Verandering waterstand gracht	Instabiliteit fundering op staal van de kluismuur en kelderconstructie	Verzakking kluismuur en kelder	Scheuren in de wanden (en gewelf) in de rijrichting (Type:II en/of Type:III)
Niet handhaven aslastbeperking	Passeren zwaar verkeer	Belasting hoger dan capaciteit	Scheuren loodrecht op de rijrichting. Pons/radiaal vormige scheuren (craquelé) (Type:I)
Uiteenlopende bouwfasen (uitbreidingen)	Niet gelijke en gelijktijdige grondbelasting	Verschil zettingen	Scheuren in de rijrichting (Type: II en/of Type:III)
Variërende grondgesteldheid	Niet gelijk zettingsgedrag	Verschil zettingen (van een deel van de kelder)	Vaak scheuren geïnitieerd in de wanden (Type:III)
Uitbaggeren van grachten	Zakking waterbodempeil	Zakking kluismuur (en deel kelder)	Scheur over gehele gewelf in de rijrichting (Type:II)
Onbekende verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud	Slecht/niet onderhouden van de kelderconstructie	Degradatie van metselwerk	Schade/degradatie (uitvallende voegen, vocht)

Choorstraat

De gerapporteerde scheuren in de kelders in de Choorstraat uit de scope zijn niet primair aan overbelasting toe te kennen. De scheuren zijn alle parallel aan de rijrichting en dus niet loodrecht op de rijrichting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor toelaatbaar in dit deel van de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg). Dit beeld is dus verkregen uit het hoge aantal beoordeelde kelders in deze straat.

Daarbij zijn in de lengteprofielen (zie paragraaf 2.3) de hoogten van de kelders ten opzichte van het straatniveau ingezien. Hieruit is opgemaakt dat, op basis van de aanvulling op de bogen, de kelders in de scope maatgevend zijn.

Plompetorengracht
De gerapporteerde scheuren in de kelders (5 stuks) in de Plompetorengracht uit de scope zijn voor een deel door overbelasting veroorzaakt. De kelders met een relatief dunne aanvulling bovenop de boog laten scheuren loodrecht op de rijrichting zien met als oorzaak overbelasting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor niet toelaatbaar in de Plompetorengracht (oost- en westzijde). Hier resteert dan de vraag: is in het verleden (incidenteel) zwaar verkeer dat niet bij een 2-tons lastbeperking hoort de kelders in de straat gepasseerd? Indien het beantwoorden van deze vraag niet mogelijk is, kan oordeelkundig met een gekalibreerde MEXE-theorie de bezwijkbelasting bepaald worden. De kelders uit deze straat zitten namelijk alle niet in spoor 1.

Overige straten
De resterende straten zijn de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Oudegracht en de Zadelstraat. Over het verkeersregime in deze straten kan nu geen betrouwbaar oordeel worden gegeven. Een beoordeling van een groter aantal kelders in deze straten is nodig om een meer generiek beeld te krijgen. Er kan wel gesteld worden dat de kelder van het adres Zadelstraat 45 duidelijke schade vertoont die bij overbelasting hoort. Dit is ook de enige kelder uit de scope waar een hogere aslastbeperking van 8 ton geldt. Dit is met de huidige inzichten te hoog en zal verlaagd moeten worden.

Bevindingen invloed parameters op de bandbreedte van de bezwijkbelasting
Een bevinding van de analyse met behulp van de MEXE-theorie is dat de dikte van de aanvulling op de boog een belangrijke parameter is omdat deze een relatief grote invloed heeft op de resultaten. Dit is goed te beredeneren doordat de aanvulling op de boog voor spreiding van de bovenbelasting zorgt en de stabiliteit van de boog verhoogt door het verruimen van het grondlichaam. Hiernaast zijn de dikte van de metselwerk boog en de druksterkte van het metselwerk maatgevende parameters voor het bepalen van de bezwijkbelasting volgens de MEXE-theorie.

Met de huidige inzichten is het aannemelijk dat het bijbehorende verkeer bij een aslastbeperking van 2-ton de kelders veilig kan passeren. Met de huidige inzichten is het risico op schade/scheuren door de nu geldende aslastbeperking van 2-ton laag. Echter, dit is nu niet kwantitatief te beoordelen. Hier zijn de resultaten van de BGT-sommen uit spoor 1 nodig. Door het ontbreken van fysieke beperkingen of het handhaven voor het passeren van (incidenteel) zwaar verkeer, heeft vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden waardoor sommige kelders niet meer in een behoorlijke staat zijn. Een aslastbeperking door het C20 bord (NEN8701 bijlage Tabel B.2) van 3 ton, wat is gesteld als een minimum voor de beveiliging tegen overbelasting, gaat uit van een Q_{1b} = 50 kN per as (dus totaalgewicht voor het tandem stelsel van 100 kN). Vermoedelijk volgt hier uit dat de meeste kelderconstructies aan dit door de NEN8701 gestelde minimum voldoen maar hier resteert de vraag ik welke staat de kelder blijft.

6.2 Aanbevelingen

Het kalibreren van de MEXE-theorie is voor dit onderzoek een belangrijke aanbeveling. Vervolgens kan met een classificatie op basis van de gekalibreerde MEXE-theorie, de schades en de aslastbeperking een risicogestuurde prioritering conform de CUR124 voor een grotere groep kelders uitgevoerd worden. Hierin zal een verdeling van de kelders nodig zijn, afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare gegevens per kelder. Binnen deze verdeling zullen kelders die laag scoren op draagkracht met schade, vermoedelijk door overbelasting, als risicovol naar voren komen. Andersom, zijn kelders zonder schade en met een relatief hoge draagkracht minder risicovol. Hiertussen is een overgangsgebied.

Het onderzoek naar een voldoende aantal kelders zoals voor de Plompetorengracht en de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg) het geval is, leidt tot het vinden van generieke schadebeelden en een inschatting van het verkeersregime per straat.
De aanvulling bovenop de boog zorgt voor belastingspreiding en heeft invloed op de draagcapaciteit van een kelderconstructie. Het waarborgen van deze aanvulling is van belang voor het behoud van de draagcapaciteit van de kelders.
Het vergroten van de draagkracht van de kelders is mogelijk door maatregelen aan de buiten-/bovenzijde van de kelder. Het vergroten van de aanvulling bovenop de boog is vermoedelijk een effectieve versterkingsmaatregel, omdat er extra belastingspreiding en stabiliteit aan de bestaande kelderconstructie wordt toegevoegd. De extra permanente belasting op de constructie zal niet opwegen tegen het positief effect op de draagkracht, onder de voorwaarden van kleine overspanningen en het vergroten van de aanvullingen tot 0,3 m. Hier zal logischerwijs in acht genomen moeten worden of dit mogelijk is met de aangrenzende wegindeling, woningen en grachten. Een tweede maatregel voor het vergroten van de draagkracht is de dikte van de boog vergroten door op de metselwerkboog een nieuw boog te metselen of een betonnen schil aan te brengen. Deze ingreep bevordert ook de waterdichtheid van de kelder. Een overkluizing, betonnen plaat over één of meerdere kelders kan de boogconstructie ontlasten door de verkeersbelasting direct naar de landhoofden af te dragen. Deze aanbevelingen zijn (aanvullend op de uitvraag) op verzoek van de gemeente gedaan.

7 Verklarende woordenlijst

De onderstaande tabel bevat geen absolute definities van begrippen maar is een beschrijving van de in Utrecht gehanteerde benamingen met een beschrijving van de daarbij meest voorkomende situaties. Hoewel getracht wordt bij de beschrijvingen om een volledig beeld te geven van de verschillende verschijningsvormen moet opgemerkt worden dat ook hier de uitzondering de regel vormt. Als voornaamste bron is hier het document: Kelders in het stadshart Utrecht – Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen (oktober 2020) voor geraadpleegd.

Begrip	Definitie
Estriken	Kleine plavuizen. Deze worden soms aangetroffen als vloerafwerking in de kelders.
Gewelf	Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overdekken van een ruimte, die vooral in kerken, kelders, kasteelzalen of bruggen toegepast wordt. [Wikipedia]
Gewelfanker	Een verankering van de werfmuur of kluismuur . Dit type anker loopt tot halverwege de kelder door en is verankerd in het keldergewelf. Gewelfankers zijn soms zichtbaar in de kelder en zijn dan vaak met krammen en ankernagels in het gewelf aangebracht. Er zijn ook gewelfankers toegepast die boven op de gewelven zijn aangebracht
Kluiskelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.
Kluismuur	De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.
Kruin	De top van de boog. Voor de kruin- of steekhoogte is doorgaans de dagmaat genomen: hoogte geboorte tot de top van de boog (binnenzijde).
L-wand	Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.
Nieuwe Gracht	Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht. Voor de juiste aanduiding van deze gracht dient de naam dan ook aan elkaar geschreven te worden.
Nieuwegracht	Het gedeelte van de historische Nieuwe Gracht lopende van Servaasbrug bij het Zocherpark tot de Plompetorenbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopende van zuid naar noord, beginnend bij rak 16 en eindigend bij rak 20.
Op-staal	Een (water)bouwkundige benaming die wordt gebruikt voor een fundering die is opgebouwd op de oorspronkelijke (draagkrachtige) bodem. Deze funderingswijze kenmerkt zich doordat een gemetselde wand bij de bodem stapsgewijs wordt verbreed, de zogenaamde versnijding.
Oude Gracht	Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. Deze aanduiding wordt niet meer gebruikt, de tegenwoordige spelling is Oudegracht aan elkaar geschreven.
Oudegracht	De huidige benaming van de gracht die loopt van de Zandbrug aan de noordzijde van de stad tot aan de Bijlhouwersbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopend van rak 1 in het noorden tot rak 15 in het zuiden.
Plavuizen	Vloerafwerking die wordt aangetroffen in kelders. Plavuizen zijn traditioneel ook gebruikt als afdeklaag op de meestal steens uitgevoerde gewelfboog. Zie ook estriken.
Plompetorengracht	Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug en vormt het laatste rak in de stad, rak 26. De Plompetorengracht werd in 1392 samen met de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Drift gerealiseerd, waarschijnlijk om de ontwatering van het gebied te verbeteren als voorbereiding op de aanleg van de bebouwing.
Spuwer	Een natuurstenen waterafvoer die er voor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzameld door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.
Stadsverwarming	Om de woningen te voorzien van warmte zijn deze in een aantal gevallen aangesloten op de stadsverwarming. Aangezien er doorgaans te weinig ruimte tussen de weg en de gewelven aanwezig was om deze leidingen aan te brengen zijn deze vaak door de keldergewelven aangebracht. Minder in gebruik zijnde (kluis)kelders worden ook gebruikt als tussenstation voor deze stadsverwarming.

Steunbeer	Een steunbeer (of contrefort) is een massieve plaatselijke verzwaring van het muurwerk om dit te versterken en de zijdelingse druk of spatkrachten van de op de muur rustende gewelven, luchtbogen of kappen op te vangen en naar de fundering af te voeren. Steunberen zijn toegepast bij kademuren (of blinde keermuren aan een werf) aan de buitenzijde van de muur.
Steunwand	In dit verband wordt hiermee de muur bedoeld vanaf de fundering tot de geboorte van de werfkelder waarop het gewelf is gebouwd. De steunmuur is over het algemeen breed en in verband gemetseld en dient er voor om de spatkrachten uit het keldergewelf op te vangen. In sommige gevallen is deze steunmuur tegen de boog aan gemetseld als steun, en rust het gewelf dus niet op deze muur. In dit geval is de steunwand ook wel steunrib genoemd.
Straatkelder	Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating. De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar. Doordat deze kelders zich wel onder de openbare weg liggen maar het zicht hierop niet aanwezig is, is deze groep kelders een bijzondere risicogroep van de kelders onder de openbare weg. Een bijzondere vorm van een straatkelder is een kelder die zich bevinden tussen een pand en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden wordt deze een pleinkelder genoemd.
Toog	De toog, ook wel *gewelf* of *boog*, is de gekromde overspanning van de kelderconstructie. Ook wel steekhoogte genoemd, met de als hoogte van de steekhoogte de hoogte van af de geboorte van de boog tot in de kruin van de boog.
Uitslag	In dit verband een tekening van de werfkelder waarvan de omtrek van de kelder in een vlak is uitgetekend.
Verband	In de bouwkunde wordt onder verband verstaan het ten opzichte van elkaar laten verspringen van verbindingsnaden. Dit wordt gedaan om "breuklijnen" te voorkomen. Het wordt onder andere gebruikt bij metselwerk en bestratingen met tegels of bakstenen, bij het leggen van laminaat en bij het monteren van plafondplaten. Het verband zorgt voor een steviger samenhang tussen de verschillende delen.
Walmuur	De keerconstructie (kleine kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door betonnen muren op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt. Momenteel is een grote vervanging van de walmuren in uitvoering waarbij de stenen walmuren op houten palen worden vervangen door een stalen damwand met schort (bij brede werven) of door een palenwand met schort (bij smalle werven).
Werfkelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

8 Referenties

PIPPARD, A. J. S., TRANTER, E. & CHITTY, L. (1936). The mechanics of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 4, pp. 281-306.
PIPPARD, A. J. S. & ASHBY, K. J. (1938). An experimental study of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 10, pp. 383-404.
PIPPARD, A. J. S. & CHITTY, L. (1941). Repeated load tests on a voussoir arch. Proc. Instn Civ. Engnrs, 17, pp. 79-86.
PIPPARD, A. J. S. (1948). The approximate estimation of safe loads on masonry bridges. Civ. Engnr in War, Instn Civ. Engnrs, 1, pp. 365-372.
PIPPARD, A. J. S. (1951). A study of the voussoir arch. Natnl Bldg Studies Res. Paper 11, HMSO, London.
PIPPARD, A. J. S. (1952). Studies in elastic structures. E. Arnold, London, pp. 276-320.
PIPPARD, A. J. S. & BAKER, J. (1968). The analysis of engineering structures. E. Arnold, London, pp. 385-403.

Appendix

A1 Proces

Het proces om te komen tot een expertoordeel over de belastbaarheid van de kelders en de daaraan hangende vragen is een traject voorzien waarin de volgende stappen worden doorlopen:

Tabel 14: Proces en planning van het traject opgesteld door de opdrachtgever.

	Datum deadline	Proces of product
Opstellen concept offerte spoor 1 en 2		conceptoffertes
Project kick-off	17 oktober 2020	digitaal overleg
Opstellen definitieve offertes en opdracht	n.t.b.	definitieve offertes
Opdrachten	n.t.b.	opdrachten
Voortgangsoverleggen	2 wekelijks	digitaal overleg
Expertoordeel voorlopig	december 2020, week 50	Adviesrapportage voorlopig
Expertoordeel definitief	april 2021, week 16	Adviesrapportage bijgesteld

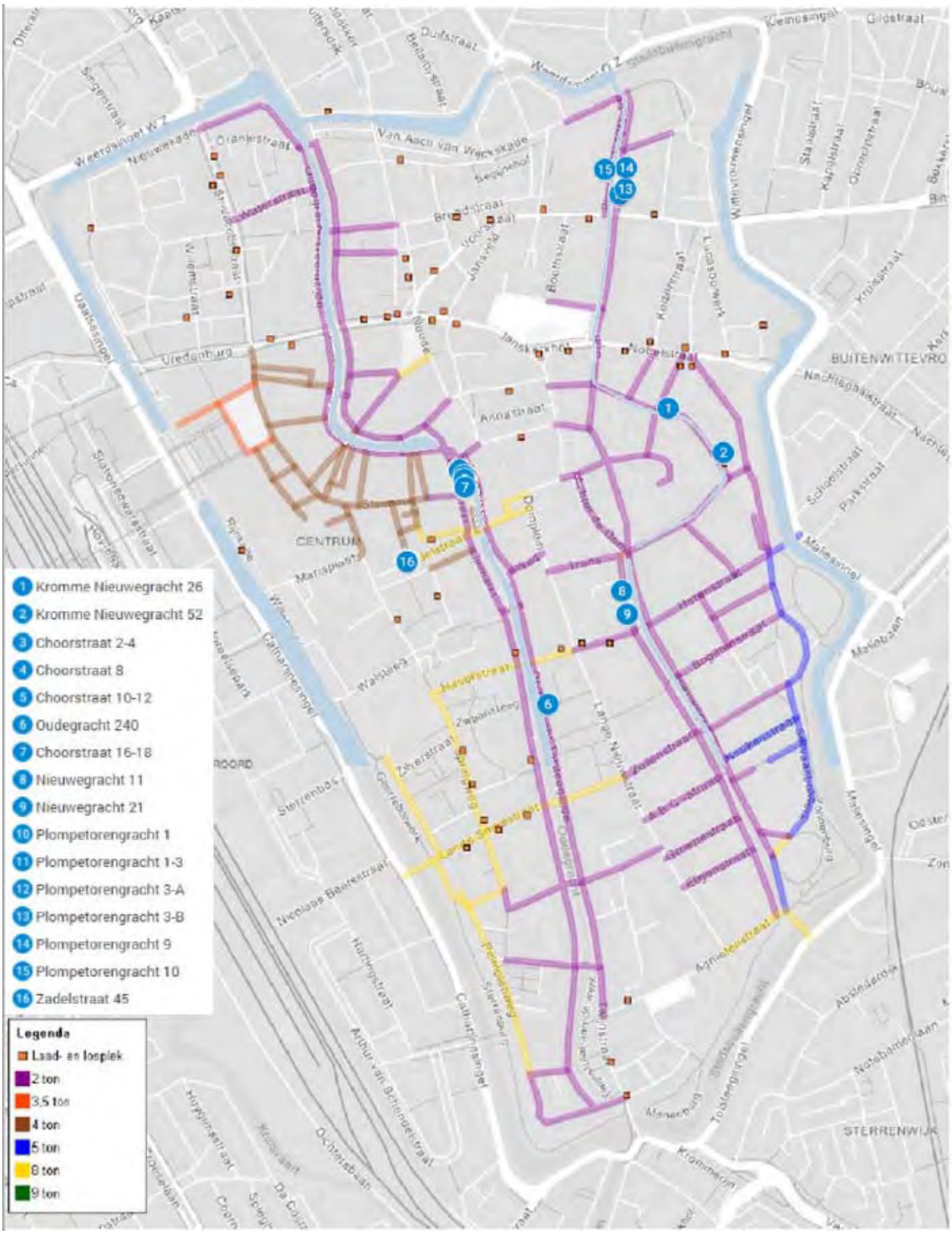
Voortgangsoverleggen

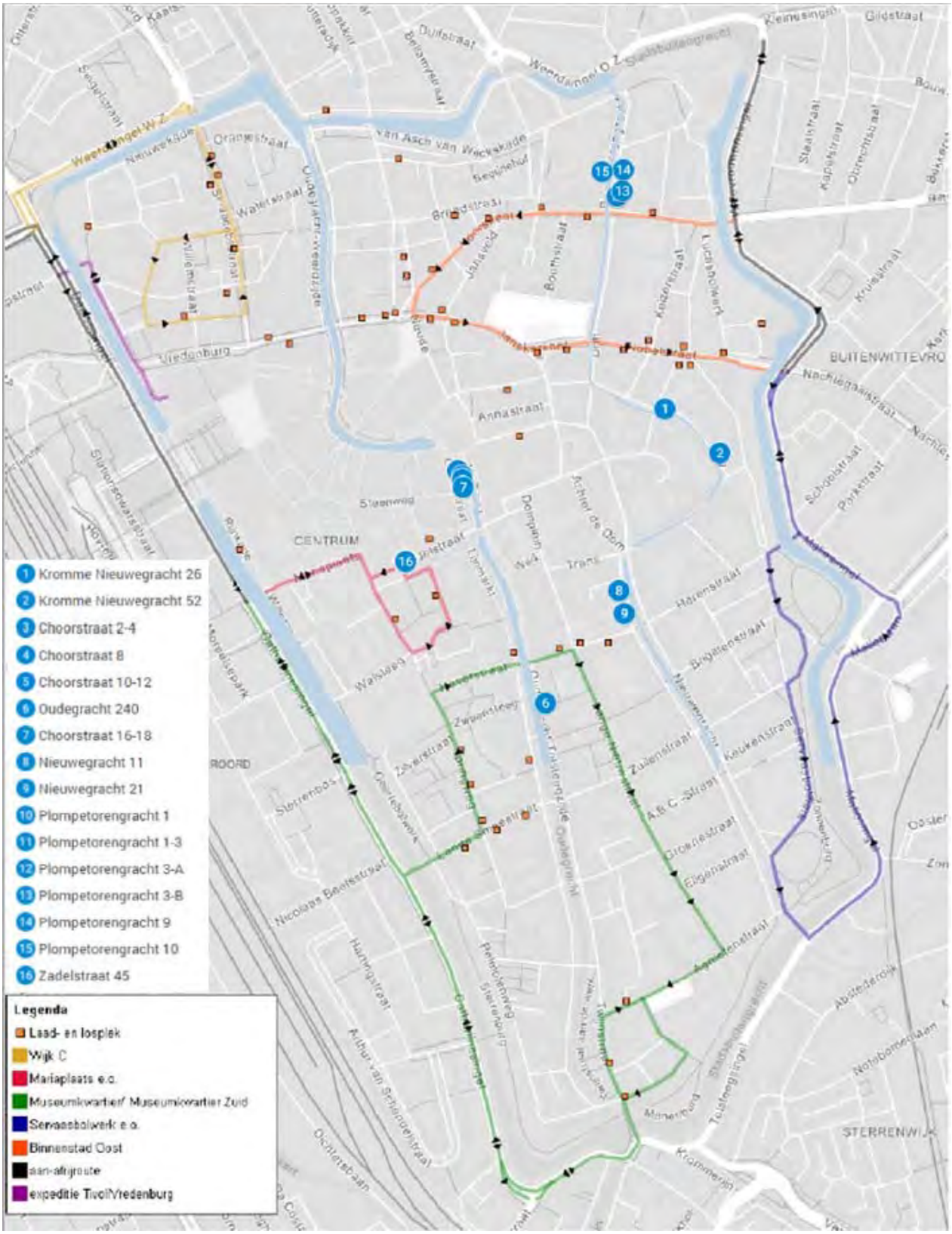
Twee wekelijks zijn voortgangsoverleggen georganiseerd voor de drie adviseurs, de gemeente en eventueel externe specialisten op het vakgebied metselwerkconstructies. In Bijlage A1 staat een overzichtstabel van de aanwezige participanten tijdens de voortgangsoverleggen. Voorafgaand aan de voortgangsoverleggen hebben afstemmingsoverleggen met de drie partners plaatst gevonden (dus zonder GU).

Gemeente Utrecht	Extern	RHDHV	WB	Antea
Vooroverleg vanuit de gemeente Utrecht op vrijdag 16 oktober 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Auke de Wit, Business unit manager	Jos Rozema, Project Leider
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				
Carst Hoppenbrouwer, Adviseur				
Shirley Smith, Adviseur				
Voortgangsoverleg 1 (digitaal) op donderdag 26 november 2020				
Frank van der Zanden, Project manager		Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider

Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Jitske Kuperus, Adviseur		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
		Rob van der Sman, Sr. Constructeur		
		Carolina Lantinga-Vermeulen, Constructeru		
Voortgangsoverleg 2 (digitaal) op donderdag 10 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur	Michelle Longo, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Voortgangsoverleg 3 (digitaal) op donderdag 22 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				

A2 Aslastbeperkingen en ontsluitingsroutes zwaar(der) verkeer in het centrum van Utrecht

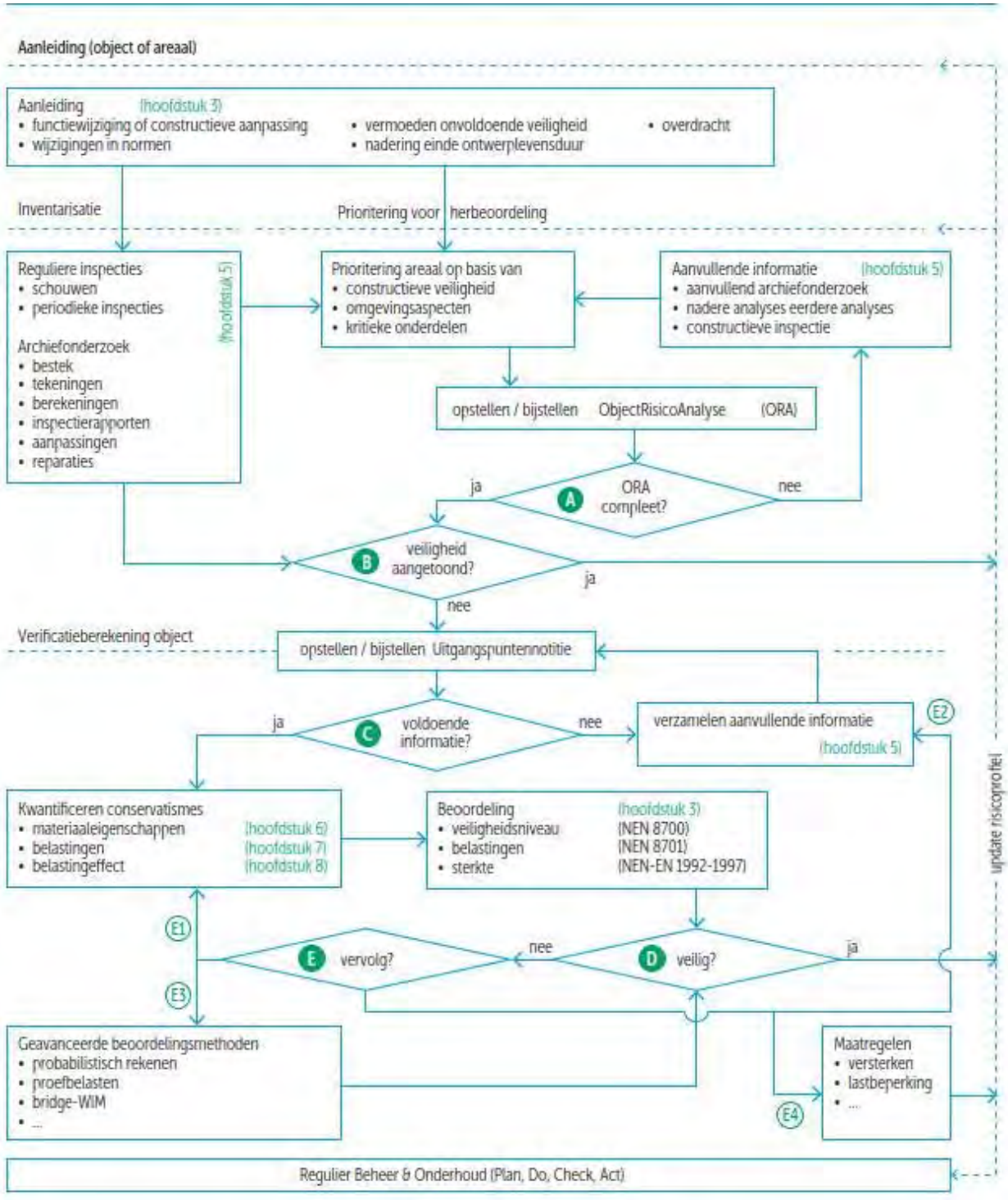



1 Kromme Nieuwegracht 26
2 Kromme Nieuwegracht 52
3 Choorstraat 2-4
4 Choorstraat 8
5 Choorstraat 10-12
6 Oudegracht 240
7 Choorstraat 16-18
8 Nieuwegracht 11
9 Nieuwegracht 21
10 Plompetorengracht 1
11 Plompetorengracht 1-3
12 Plompetorengracht 3-A
13 Plompetorengracht 3-B
14 Plompetorengracht 9
15 Plompetorengracht 10
16 Zadelstraat 45
Legenda
Laad- en losplek
Wijk C
Mariaplaats e.o.
Museumkwartier/ Museumkwartier Zuid
Servaasbolwerk e.o.
Binnenstad Oost
aan-afvroute
expeditie Tivoli/Vredenburg
CENTRUM
BUITENWITTEVRO
STERRENWIJK

A3 Achtergrondinformatie onderzoek ’s-Hertogenbosch

Achtergrondinformatie m.b.t. onderzoek in ’s-Hertogenbosch is op aanvraag beschikbaar.

A4 CUR 124 - Stappenplan voor de prioritering en beoordeling van bestaande bruggen en viaducten



A5 CUR 124 Bijlage 3 - Registratie constructieve schades (voor metselwerk)

3. Metselwerk		
Scheurenmetsel-werk	■ Visueel zichtbare vervormingen in het vlak en loodrecht op het vlak	■ Aanwezige scheuren in oppervlak (scheurpatroon) ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsnede ■ vastlegging diepte scheuren in constructie ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten? ■ Is metselwerkconstructie verankering? ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm ■ Is metselwerkboog volledig aanwezig en ononderbroken (geen doorsnijding door bv K&L) t.b.v. krachtsoverdracht ■ vastleggen op foto's (onderdeel algemeen + overzicht +detail)
Vervorming metselwerk	■ Visueel zichtbare vervormingen (uitbuiken) ■ Afkloppen oppervlak rondom mogelijke scheurvorming parallel aan het oppervlak ■ Optreden lekkage ■ Losdrukken aanwezige wand op toogconstructie	■ Oppervlak afgedrukte metselwerk ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten ■ is metselwerkconstructie verankerd ■ vervorming vaststellen ■ aanwezigheid reparaties in metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsneden
Oppervlakteschade metselsteen	■ Afschilvering/afpoederen en afgebrokkeld metselwerk ■ Aanwezigheid mossen/planten et cetera	■ Oppervlak aangetast metselwerk ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Vervorming vaststellen van afgedrukt/verplaats metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vervorming vaststellen vervangen door oppervlakteschade vaststellen.
Desintegratie mortel	■ Afgedrukte voegmortel ■ Afgedrukte metselmortel ■ Overige schadebeelden/ reactieproducten specifiek voor mortel ■ Aanwezigheid kalkuitbloei	■ Oppervlak en diepte afgedrukte voegmortel/metselmortel ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Aanwezigheid reactieproducten (kalk, etringietvorming) ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm

Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht

EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Document Eindrapport (conclusies en aanbevelingen)
Datum 31 - 03 - 2021

MANAGEMENTSAMENVATTING

De gemeente Utrecht werkt hard aan het weren van te zwaar verkeer op de kwetsbare straten met weg- en werfkelders van de historische binnenstad. De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen genomen en in 2021 worden daar vrachtwagenverboden en breedtebeperkingen aan toegevoegd. Doel van dit onderzoek is om aanvullend hierop, verschillende structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer en de (economische) effecten van deze oplossingen in kaart te brengen. Er zijn meerdere varianten denkbaar voor het weren van te zwaar verkeer uit de kwetsbare straten. De verschillende scenario's en varianten hebben ieder hun voor- en nadelen. Deze zijn in het najaar van 2020 door XTNT en Decisio onderzocht. In het onderzoek is in beeld gebracht aan welke 'knoppen' gedraaid kan worden om de kwetsbare weg- en werfkelders zo goed mogelijk te kunnen beschermen, en welke neveneffecten dit heeft voor bijvoorbeeld verkeer(sveiligheid), ruimtelijke inpassing, functionaliteit en leefbaarheid in de binnenstad. Ook is de handhaafbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht.

Vanuit de verschillende denkbare oplossingsrichtingen is toegewerkt naar het meest kansrijke scenario om het te zware verkeer te weren. Hierbij zijn na afweging de volgende maatregelen minder geschikt bevonden:

- Een geheel autoloze binnenstad: Dit is een buitenproportionele en onwenselijke maatregel. Daarnaast is dit ook niet noodzakelijk voor de bescherming van het erfgoed. De bevoorrading van de binnenstad wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- Het weren van 'niet bestemmingsverkeer': De in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) gehanteerde beschrijving van bestemmingsverkeer is vrij ruim. Het komt er in de praktijk op neer dat een groot deel van het (zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer alsnog gewoon de betreffende straat in mag rijden. Alleen bestemmingsverkeer toelaten in een straat is daardoor alleen mogelijk met een ontheffingensysteem waarbij bijvoorbeeld bewoners wel een ontheffing kunnen krijgen. Dit is verder uitgewerkt in de oplossingsmaatregel ANPR.
- Een oplossing die voor de gehele binnenstad geldt: Ook dit is een buitenproportioneel scenario. Een oplossing die het te zware verkeer moet weren uit de kwetsbare straten moet zich vooral richten op de specifieke straten met weg- en werfkelders. Een maatregel voor de gehele binnenstad beschermt het erfgoed niet beter maar heeft wel vergaande consequenties voor de functionaliteit van de binnenstad.
- Het fysiek afsluiten van straten door middel van bijvoorbeeld pollers, weegbruggen en/of slagbomen: Al geven zij optimale bescherming aan de weg- en werfkelders, het heeft een zeer nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad. Daarom is het voor het blijven functioneren van de binnenstad

niet wenselijk. Ook heeft dit grote negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en zal dit zorgen voor grote opstoppingen in de binnenstad. Bovendien is dit vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten.

VOORKEURSVARIANT

XTNT en Decisio adviseren een toepassing van **ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem** voor het weren van te zwaar verkeer. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen dan op basis van hun kenteken direct een boete. Overige voertuigen die in het kwetsbare gebied willen komen moeten een **ontheffing** aanvragen waarbij ze toezeggen dat ze licht genoeg zijn **(commitment)**. Met steekproefsgewijze handhaving kunnen voertuigen gewogen worden en bij overtreding alsnog worden beboet. Deze oplossing kan fysiek goed worden ingepast in de smalle historische straten en heeft geen nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad en de verkeersveiligheid. Hoewel deze oplossing geen 100% waterdichte bescherming oplevert voor de weg- en werfkelders (men kan moedwillig de regels negeren), wordt de handhaafbaarheid vergroot ten opzichte van de huidige situatie en wordt de kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden tot het absolute minimum beperkt.

Chauffeurs die het inrijverbod negeren krijgen volgens de nu geldende bedragen een boete van 95 euro (negeren vrachtwagenverbod). Daarnaast kan voor de overschrijding van de aslast (na weging) een aanvullende boete worden uitgeschreven (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro. In de periode tot aan 2025 is nog het nodige uitzoekwerk nodig om de precieze **haalbaarheid** en **juridische werking** van de ANPR camerahandhaving verder te onderzoeken. Dan kan ook onderzocht worden of het boetebedrag verhoogd kan worden of dat er verdergaande consequenties voor overtreders kunnen worden ingevoerd (bijvoorbeeld ontnemen van ontheffing).

De kosten voor de fysieke implementatie van een dergelijk ANPR systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **minder** dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichteaanpak).

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **meer** is dan 2 ton aslast is, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij een camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen. Overige voertuigen (lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's) kunnen dan wel gewoon de straten in (zonder ontheffing).

RAPPORT

Definities

- Personenauto's: voertuigen voor het vervoer van personen met een totale massa < 2,5 ton.
- Lichte bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa < 3.5 ton.
- Zware bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa > 3,5 ton.
- Te zwaar verkeer: voertuigen die een hogere aslast hebben dan de maximaal toegestane aslast in een straat.
- Onderzoeksgebied: het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zijn gelegen.

Aanleiding

De gemeente Utrecht werkt aan het behouden van het monumentale erfgoed in de binnenstad. De weg- en werfkelders vormen een belangrijk onderdeel van dit erfgoed. De belastbaarheid van de kelders door verkeer is beperkt en ondanks alle geldende beperkingen rijdt er incidenteel nog steeds te zwaar verkeer over de wegen met kelders. De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren (bijvoorbeeld aslastbeperkingen, omdraaien rijrichting deel Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen, uniformering aslastbeperkingen en intensivering handhaving). De beperkingen werken over het algemeen goed tegen het weren van te zwaar verkeer, al is de beleving van bewoners en politiek anders. Daarom worden aanvullende verkeersmaatregelen genomen om te zwaar verkeer te weren. De gemeente wil echter een structurele oplossing. Doel van dit onderzoek is om verschillende structurele oplossingen en hun (economische) effecten in kaart te brengen.

LOPEND ONDERZOEK

Uitgangspunt voor deze studie is het vinden van structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer. Daarmee bedoelen wij voertuigen met een hogere aslast dan de nu geldende aslastbeperkingen. In de meest kwetsbare straten wordt nu uitgegaan van een maximale aslast van 2 ton. Tegelijkertijd loopt er nog een studie naar welke draagkracht de werf-en wegkelders daadwerkelijk hebben. De uitkomst van die studie kan er voor zorgen dat de huidige aslastbeperkingen strenger/minder streng worden. Dit kan in de praktijk betekenen dat er mogelijk minder zware of juist zwaardere voertuigen geweerd moeten worden uit de kwetsbare straten.

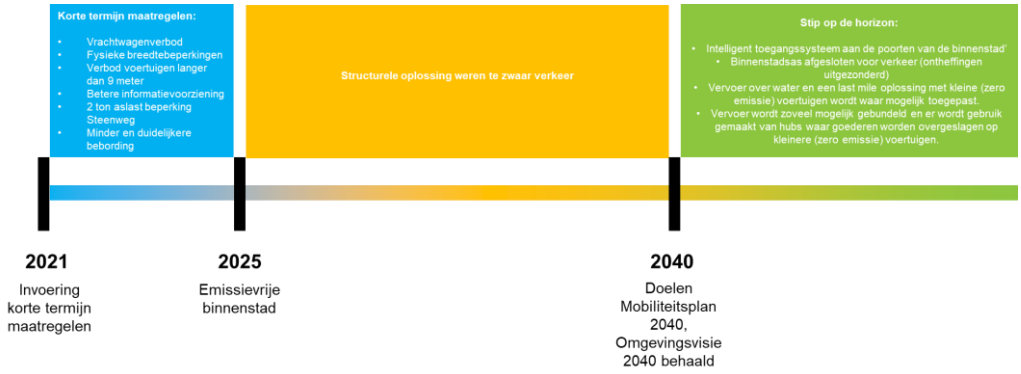
Context

Dit onderzoeksrapport dat voor u ligt concentreert zich sec op een structurele oplossing voor het weren van te zwaar verkeer. Het raakt echter ook andere beleidsdoelen voor de binnenstad. Om deze raakvlakken duidelijk te maken is het belangrijk de volgende context inzichtelijk te hebben:

- Startpunt van dit onderzoek is de situatie medio 2021, waarin de gemeente Utrecht de aanvullende **'korte termijnmaatregelen'** op straat heeft gerealiseerd. Dit zijn:
  - een groter gebied met beperkingen voor lange voertuigen (> 9 meter);
  - minder en duidelijkere bebording;
  - instellen 2 ton aslastbeperking op de Steenweg en aangrenzende straten;
  - betere informatievoorziening;
  - het instellen van fysieke breedtebeperkingen;
  - het instellen van een vrachtwagenverbod op alle grachten.

  Deze maatregelen zullen er naar verwachting voor zorgen dat het merendeel van de zware bedrijfsvoertuigen geweerd wordt uit het onderzoeksgebied.

- In de **Omgevingsvisie 2040** wordt een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’ genoemd als uiteindelijk doel voor de verkeersregulering in de binnenstad.
- In de **Uitvoeringsagenda Goederenvervoer** is een systeemverandering voor de logistiek het uitgangspunt.
- Het **Mobiliteitsplan 2040** onderstreept dat fietsers en voetgangers de hoofdgebruikers van de binnenstad zijn. Alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in de binnenstad is toegestaan (en is ‘te gast’). Voor de logistiek is het eindbeeld in 2040 verder te typeren als:
  - Vervoer over water en een last mile oplossing met kleine (zero emissie) voertuigen wordt waar mogelijk toegepast.
  - Vervoer wordt zoveel mogelijk gebundeld en er wordt gebruik gemaakt van hubs waar goederen worden overgeslagen op kleinere (zero emissie) voertuigen.
  - Er wordt gewerkt met het ‘data-gedreven’ toegang geven voor delen van de binnenstad.
- Speciale aandacht is er in het Mobiliteitsplan 2040 voor de **binnenstadsas**. Gemotoriseerd verkeer op deze centrale as (St. Jacobsstraat/Vredenburg - Lange Viestraat, Potterstraat, Neude, Lange Jansstraat, Janskerkhof, Nobelstraat en Lucasbrug) moet in 2040 zoveel mogelijk beperkt worden. Streven is dat in 2040 er geen (goederen)verkeer meer over deze as rijdt (met uitzondering van zware bedrijfsvoertuigen die geen alternatief hebben). Dit heeft een grote impact op het goederenvervoersysteem in de binnenstad (en daarmee op het wervengebied). Kleine bedrijfsvoertuigen en personenauto’s mogen niet meer via de binnenstadsas rijden en moeten uitwijken naar omliggende straten, waaronder de kwetsbare straten in het wervengebied, om hun bestemming te bereiken. De te treffen maatregelen om het te zware verkeer te weren moeten daarom altijd in samenhang met de sluiting van de binnenstadsas bekeken worden.
- De periode tussen de korte termijn maatregelen (2021) en een ‘intelligent toegangssysteem met data-gedreven toegang’ en een binnenstadsas die niet gebruikt kan worden (2040) vraagt om een **structurele oplossing** om te zwaar verkeer zo goed mogelijk te weren uit het kwetsbare wervengebied. Het moet enerzijds haalbaar zijn om een dergelijke structurele oplossing snel te kunnen realiseren, anderzijds moet deze oplossing tegelijkertijd een opmaat zijn voor het ‘intelligente toegangssysteem met data-gedreven toegang’ zoals in 2040 is voorzien.
- In de zoektocht naar een oplossing voor deze ‘tussenliggende periode’ focussen wij ons op het realiseren van een structurele oplossing vanaf **2025 of zoveel eerder als mogelijk**. Dit jaar is gekozen omdat er vanuit het **Programma Luchtkwaliteit** gewerkt wordt aan het realiseren van een emissievrije binnenstad vanaf 2025. Omdat dit voor de goederenvervoerders om een andere invulling van hun wagenpark en bevoorradingsmethodes vraagt, is deze ‘verandering’ in de binnenstad van Utrecht ook een handig moment om op het gebied van te zwaar verkeer een verandering door te voeren.
- De structurele oplossing om het te zware verkeer te weren (focus van dit onderzoek), moet in lijn liggen met de andere beleidsdoelen die voor 2040 zijn voorzien. Maatregelen die getroffen worden moeten waar mogelijk aansluiten bij de ambities en doelen voor 2040 (dit wordt verder opgepakt in het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040).



Probleemanalyse[1]

- De focus van het onderzoek ligt op het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zich bevinden (voetgangersgebied + grachten). De belangrijkste functies in dit gebied zijn voornamelijk wonen, winkels, horeca, onderwijsinstellingen of een combinatie hiervan.
- In het onderzoeksgebied rijden gemiddeld per week 61.281 personenauto's, 8.313 lichte bedrijfsvoertuigen (< 3,5 ton) en 44 zware bedrijfsvoertuigen (> 3,5 ton) (waarvan 37 op wegen met werf- en wegkelders). Deze laatste categorie is de voertuigcategorie die sowieso te zwaar is om in het onderzoeksgebied te rijden.
  - Het komt dus daadwerkelijk voor dat er te zware voertuigen rijden op straten waar ze op basis van hun gewicht niet mogen komen. Deze groep is echter beperkt (<0,1%) ten opzichte van het totale aantal voertuigbewegingen in het onderzoeksgebied.
  - Er is een relatief grote groep lichte bedrijfsvoertuigen waarvan niet met zekerheid te stellen is of ze te zwaar zijn. Een deel van de lichte bedrijfsvoertuigen mag namelijk op de achteras meer dan 2.000 kilo hebben waardoor ze een te hoge aslast kunnen hebben. Dit zou voor 30% van de lichte bedrijfsvoertuigen het geval kunnen zijn. Ook kan een licht bedrijfsvoertuig door overbelading of foutieve belading in de praktijk toch de aslast grens overschrijden.
  - De grootste groep voertuigen (personenauto's) in het onderzoekgebied is met zekerheid licht genoeg om door het gebied te rijden.
- Van de 149 bekeurde overtredingen van te zwaar verkeer in 2020 was 41% 0 tot 1 keer te zwaar, 24% 1 tot 2 keer te zwaar, 23% 2 tot 3 keer te zwaar en 12% meer dan 3 keer te zwaar.
- Met name de bevoorrading van horeca/groothandel/supermarkten (schatting 30% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) en bevoorrading retail (schatting 15% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) zorgen voor logistieke verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied. Echter ook bouwverkeer, dienstverlening en pakketdiensten zijn aanwezig. Evenals incidentele voertuigbewegingen zoals nood- en hulpdiensten, vervoer van museumstukken en/of afvaldiensten. Met name vanuit de bouwlogistiek en service/onderhoudsbranche worden de meer zwaardere voertuigsoorten gebruikt.
- Er zijn kansen om de gewenste- en ongewenste routes voor het zware verkeer in de binnenstad beter aan te geven. Ook zou een eenduidiger en beter te begrijpen systeem ingevoerd moeten worden om het aantal overtredingen van de geldende aslastbeperkingen te verminderen.

Scenario onderzoek

Op basis van vooronderzoek, analyses, gesprekken met de klankbordgroep en andere belanghebbenden en de 'chat met de stad', zijn er verschillende mogelijke scenario's opgesteld. Meerdere scenario's zijn onderzocht. Verschillende varianten hebben voor- en nadelen en in overleg met de werkgroep van de gemeente Utrecht is daarom besloten om sommige varianten niet verder te onderzoeken. Deze varianten zijn:

- **Autoloze binnenstad:** Het helemaal autoloos inrichten van de binnenstad is niet haalbaar. Bevoorrading wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- **Weren 'niet bestemmingsverkeer':** Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt onder bestemmingsverkeer verstaan: "bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen". Dit is een vrij ruime omschrijving. Het komt er op neer dat wanneer een bestuurder een bestemming heeft in de

[1] Een meer uitgebreide probleemanalyse leest u in bijlage 2 van het bijlagerapport.

betreffende straat je wettelijk gezien de straat gewoon mag inrijden. In de praktijk zal een groot deel van het (te zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom hebben wij dit niet als kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

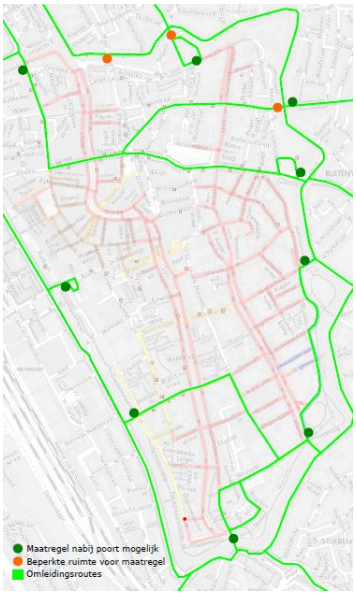
Scenario's (waar gaan we te zwaar verkeer weren)

We onderscheiden in het onderzoek twee hoofdscenario's die een oplossing kunnen bieden voor het weren van het te zware verkeer in de binnenstad:

- Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied.
- Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten.

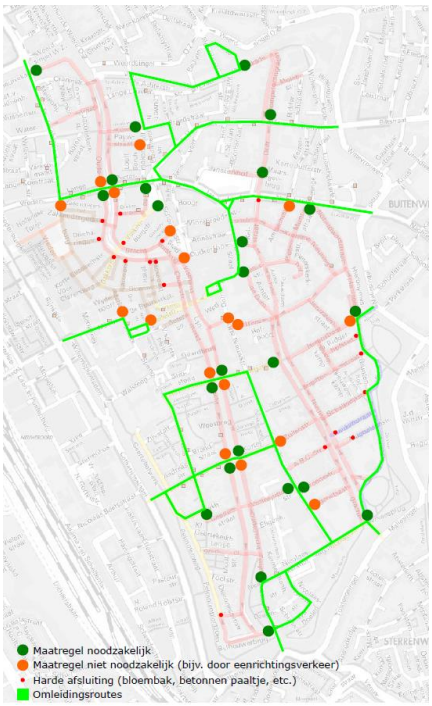
Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied

In dit scenario wordt gewerkt met een cordon om het onderzoeksgebied heen. Op een beperkt aantal punten aan de randen van het onderzoeksgebied wordt het te zware verkeer geweerd. Dit te zware verkeer komt in beginsel het gebied niet in, ook niet op de wegen waar nu geen aslastbeperking geldt. Door middel van een toegangscontrole krijgt een voertuig toestemming om de binnenstad in te rijden. Als het voertuig eenmaal binnen het cordon is, kan men zich, afhankelijk van de meegegeven ontheffing/voorgeschreven route, verder vrij bewegen.



In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de toegangsbruggen richting de binnenstad. Hier is voor voertuigen nog de ruimte om terug te rijden wanneer blijkt dat ze het gebied niet in mogen. Dit betekent dat op **maximaal 10 locaties** een maatregel moet worden getroffen.

Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten



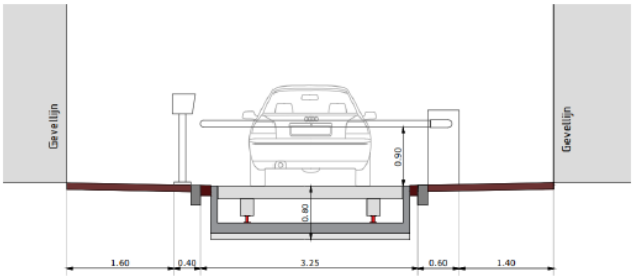
In dit scenario worden alleen maatregelen getroffen voor de kwetsbare straten met weg- en werfkelders. Routes waarvoor in de huidige situatie geen (aslast)beperking geldt, blijven open voor al het verkeer. Op de kwetsbare straten worden maatregelen genomen die het verkeer beperken. In dit scenario verandert er voor te zwaar verkeer in principe niet veel: te zwaar verkeer mocht al niet rijden over de kwetsbare straten en mag dat nog steeds niet. De huidige bevoorradingsroutes blijven toegankelijk.

In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de kwetsbare straten in de binnenstad. Dit betekent dat op **minimaal 24 locaties** een maatregel moet worden getroffen. Op nog eens 18 locaties is een maatregel in principe niet nodig (bijv. vanwege éénrichtingsverkeer) maar kan dit voor 100% waterdichtheid wel worden toegevoegd (waarmee je ook voorkomt dat te zware voertuigen tegen de richting in het gebied in kunnen rijden). Op een aantal andere locaties kan volstaan worden met een fysieke afsluiting. Dit betreft hele smalle steegjes waar vrachtverkeer nu al beperkt of zelfs niet mogelijk is.

Maatregelen / middelen (<u>wat</u> gaan we doen om te zwaar verkeer te weren)
Om binnen de twee scenario's te zorgen voor een 'toegangscontrole' zijn verschillende maatregelen / middelen in te zetten die het te zware verkeer kunnen weren:

- A) Weegbrug.
- B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang.
- C) ANPR/camerahandhaving.

A) *Weegbrug*
Door voertuigen te wegen kan vastgesteld worden of een voertuig daadwerkelijk licht genoeg is om het gebied te betreden.



Fysieke inpassing

- Een weegsysteem heeft ruimte in de grond nodig om een solide fundering aan te kunnen brengen die nodig is voor een betrouwbare meting.
- Een weegsysteem moet breed genoeg zijn om verschillende type voertuigen te kunnen meten.
- Er moet een intercom systeem worden geplaatst die vanuit het voertuig te bedienen is.
- Een weegsysteem moet altijd gecombineerd worden met een fysieke afsluiting met selectieve toegang of camerahandhaving.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Wegens ruimtegebrek moeten de weegbruggen aan de randen van het centrum worden geplaatst. Hier is vervolgens ook nog ruimte voor een voertuig om te keren ('escape route').
- Er zullen op piekmomenten wachtrijen ontstaan bij de weegpunten. Er kan maar één voertuig tegelijkertijd worden gewogen. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat twee voertuigen tegelijkertijd worden gewogen of dat twee voertuigen als één vrachtwagen worden gemeten.
- Je krijgt op deze locaties te maken met verschillende 'verkeersstromen':
  - Personenauto's en fietsers/voetgangers mogen gewoon doorrijden richting het gebied.
  - Lichte bedrijfswagens moeten richting een weegbrug rijden om zich te laten wegen.
    – Als ze licht genoeg zijn kunnen ze doorrijden naar het gebied.
    – Als ze toch te zwaar zijn moet de toegang tot het gebied geweigerd worden en moet men het gebied weer uitrijden.
  - Zware bedrijfswagens krijgen geen toegang tot het gebied en moeten omkeren.

Gedragseffecten[2]

- Het is moeilijk uitlegbaar dat zware bedrijfsvoertuigen ook niet op wegen mogen komen waar géén werf- of wegkelders zijn. Dit zal invloed hebben op de mate van acceptatie van de maatregel en zal tot weerstand kunnen leiden vanuit de logistieke sector richting de gemeente. Men moet gaan

[2] Meer uitgebreide gedragseffecten én een advies over toe te passen gedragsmaatregelen leest u in bijlage 3 van het bijlagerapport.

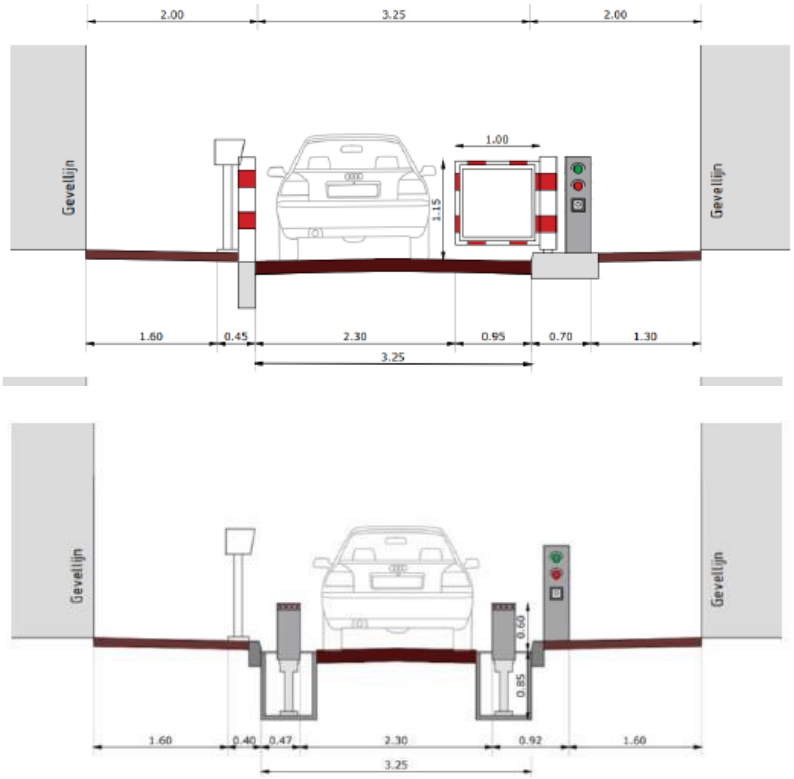
uitleggen dat voor dit scenario is gekozen uit praktische overwegingen en dat zal niet altijd op draagvlak kunnen rekenen.

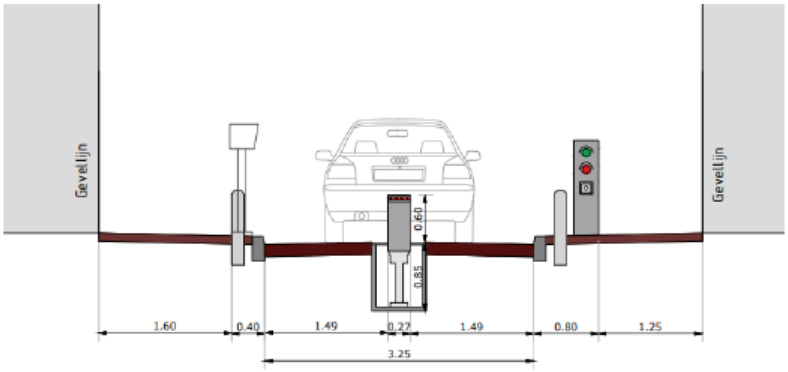
- Het is essentieel om te zorgen voor een feilloos weegsysteem. Als iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt door een fout, dan leidt dat tot veel weerstand.

Een systeem waarbij voertuigen al rijdend gewogen worden (weight in motion) adviseren wij niet. Deze meettechniek is erg geschikt om grote verschillen in aslast (grote bedrijfswagens) te meten, maar is niet betrouwbaar genoeg om bijvoorbeeld lichte bedrijfsvoertuigen accuraat te meten. Het systeem maakt namelijk gebruik van grove marges. Nacontrole is nodig en dit zal leiden tot veel voertuigen die (ten onrechte) gecontroleerd moeten worden. Bovendien is voor een dergelijk systeem een stabiele ondergrond nodig. Dit is in de binnenstad lastig realiseerbaar.

B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang

Door de toegang fysiek te beperken kunnen voertuigen geweerd worden en kunnen alleen nog personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen die 'smal' genoeg zijn het gebied inrijden. Binnen de korte termijn maatregelen worden er al verschillende breedtebeperkingen gerealiseerd (beperking voertuigen breder dan 2,2 meter). Dit aantal kan worden uitgebreid. Ook kan er voor de middellange termijn gekozen worden uit verschillende robuuste varianten waarbij de fysieke afsluitingen door middel van een ontheffing systeem alleen toegang geven aan specifieke voertuigen. Bij een ontheffing systeem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Daarnaast is het ook mogelijk om met een breedtebeperking van <2,2 meter of door een fysieke afsluiting ook kleinere voertuigen te weren.





Fysieke inpassing

- Een breedtebeperking moet precies smal genoeg zijn om zware (en dus brede) bedrijfsvoertuigen te weren en personenvervoer niet te hinderen.
- De breedtebeperking moet robuust genoeg zijn en niet meegeven onder het gewicht van een zwaar voertuig dat er toch probeert langs te komen.
- Een pollersysteem heeft ruimte in de grond nodig om de paal te kunnen laten zakken.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- De systemen zorgen voor kerende manoeuvres door mensen die ter plaatse onbekend zijn (bijvoorbeeld toeristen en buitenlandse chauffeurs) of onbedoeld toch de binnenstad inrijden en geen toegang hebben. Er moet dus altijd een ‘escape route’ zijn.
- De systemen nemen veel ruimte in beslag, hetgeen in de huidige situatie al beperkt is en ten koste gaat van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). In de al smalle straten betekent dit vaak dat tegemoetkomende voetgangers elkaar niet kunnen passeren en tegemoetkomende fietsers dit nog net wel kunnen.
- De systemen zijn vaak niet ‘vriendelijk’ voor fietsers of voetgangers. Er is een kans op aanrijdingen of letsel door bewegende delen.
- Aanvullende bebording en/of markering is nodig om weggebruikers te waarschuwen voor de fysieke obstakels.
- Wanneer een voertuig voor de breedtebeperking of poller stilstaat kunnen fietsers/voetgangers hier moeilijk omheen rijden. De kans is aanwezig dat fietsers over het trottoir gaan rijden.
- Er is kans op schade aan voertuigen door aanrijding met de fysieke objecten.
- Bewegende maatregelen (zoals pollers) zijn storingsgevoelig en daarmee onderhoudsintensief. Wanneer een systeem in storing is of wanneer bijvoorbeeld een paal is aangereden kan deze niet meer naar beneden en is de betreffende straat niet meer bereikbaar (ook niet voor nood- en hulpdiensten) OF kan die juist niet meer omhoog waardoor te zwaar verkeer vrij baan heeft. In veel steden worden dergelijke systemen daarom niet meer toegepast of worden pollers vervangen door camerahandhaving (zie C) ANPR/camerahandhaving).
- Rond de locaties waar de kwetsbare straten zijn afgesloten zal veel verkeer parkeren om te laden-lossen. Dat kan tot verkeersproblemen leiden omdat dit zich concentreert op een beperkter aantal plekken (ook de lichte bedrijfsvoertuigen kunnen het gebied niet meer inrijden en moeten laden en lossen vanaf de bevoorradingsroutes).

Gedragseffecten

- Het is van belang te zorgen voor een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem. Dat betekent dat:
  - Duidelijk moet worden gemaakt wie recht heeft op ontheffing en waarom (daarmee ook wie niet en waarom).

  - Als je in aanmerking komt, er een makkelijke manier is (bijvoorbeeld een app) om ontheffing aan te vragen en te krijgen.
  - Vervolgens ook ontheffing wordt verleend en dat het zonder ontheffing niet mogelijk is om (zonder sanctie) het gebied te betreden.
- Indien er ook personenvervoer (in bepaalde mate) geweerd gaat worden is er de meeste weerstand te verwachten. Weren van te zwaar verkeer is hier geen argument, dus het moet gepaard gaan met argumenten voor een autoluwe binnenstad. Als het alleen om praktische redenen gebeurt is er veel weerstand te verwachten.
- Als bezoekers geen toegang krijgen, moeten er voldoende parkeerplaatsen voor bezoek aan de rand van de stad komen met duidelijke looproutes.

C) ANPR/camerahandhaving

Door middel van camerahandhaving kunnen voertuigen op basis van hun kenteken beboet worden. Dit is een systeem dat in Utrecht ook al gehanteerd wordt voor de handhaving van de milieuzone. Ook in andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, wordt camerahandhaving ingezet om zwaar verkeer op basis van het kenteken te weren. Dit kan op twee manieren:

- Voertuigen die op basis van hun voertuigkenmerken te zwaar zijn krijgen een boete (bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton), overige voertuigen kunnen doorrijden. Steekproefsgewijze controle op gewicht door middel van metingen/weging blijft nodig.
- Koppelen aan een ontheffing systeem: alleen voertuigen met een ontheffing kunnen doorrijden, voertuigen zonder ontheffing krijgen een boete (dus ook personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen). Hierbij kan je bij de aanvraag van een ontheffing ook 'commitment'[3] vragen dat voertuigen daadwerkelijk licht genoeg zijn (aanvrager moet akkoord geven dat zijn/haar voertuig licht genoeg is). Steekproefsgewijze controle op gewicht blijft nodig. Bij een ontheffingssysteem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Ook is maatwerk per straat of (deel)gebied mogelijk (gebiedsgerichte aanpak). Uitgangspunt is dat voertuigen met een hogere aslast dan 2 ton geen ontheffing krijgen.



Fysieke inpassing

- Indien camera niet aan bestaande (licht)mast kan worden gehangen is een ophangpunt (een cameramast of gevelbevestiging) en een stroomvoorziening nodig.

[3] Commitment is gebaseerd op de wens van mensen om consistent te zijn in houding en gedrag. Als je je eerst (formeel) uitspreekt voor een bepaalde handelswijze of een belofte doet, ga je met jezelf en de ander een verbintenis aan. Mensen zullen zich daar in de meeste gevallen dan ook aan houden, omdat het anders gezichtsverlies betekent en inconsequent handelen.

- Naast de fysieke inpassing is het belangrijk dat anno 2021 het nog niet mogelijk is om ANPR handhaving in te zetten om bijvoorbeeld zomaar een ontheffing in te kunnen trekken wanneer iemand de regels overtreedt. Voor de periode 2021 tot 2025 is daarom nog veel werk te verzetten om dit mogelijk te maken. Wat hiervoor nodig is wordt verder toegelicht in het kader “wat is er nodig” op pagina 17.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Camera's creëren geen fysieke belemmeringen in de krappe binnenstad.
- Voetgangers en fietsers krijgen niet te maken met fysieke obstakels of versmallingen.
- Personenauto’s krijgen niet te maken met fysieke obstakels, geen kans op aanrijdingen.
- Geen kans op storingen van bijvoorbeeld beweegbare pollers.
- Aanvullende bebording nodig om weggebruikers te wijzen op camera/handhaving, beperking en boetebedrag.
- Ontheffingensysteem kan worden aangepast indien hier behoefte aan is (bijvoorbeeld geen ontheffing meer voor bewoners, bezoekers als gekozen wordt voor autoluwe binnenstad, bepaalde voertuigkenmerken wel/niet toestaan), of wanneer er in de toekomst nieuwe technieken voorhanden zijn die bijvoorbeeld automatisch data uit voertuigen (over gewicht) kunnen delen met de camera’s/sensoren.

Gedragseffecten

- Voertuigen uit de categorie ‘zware bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton’ worden op basis van hun kenteken beboet. Het ingestelde vrachtwagenverbod wordt hiermee direct aan handhaving gekoppeld.
- Voertuigen uit de categorie ‘lichte bedrijfsvoertuigen’ moeten een ontheffing aanvragen en ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn om het gebied in te rijden.
- Steekproefsgewijze handhaving is noodzakelijk om te controleren of voertuigen die zich in het gebied bevinden daadwerkelijk licht genoeg zijn (en zij niet moedwillig de regels overtreden).
- Huidige boete is gebaseerd op een vrachtwagenverbod (95 euro). Bij steekproefsgewijze weging van voertuigen kan dit oplopen (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro). Richting 2025 moet verder onderzocht worden wat ter zijne tijd mogelijk is qua camerahandhaving op basis voertuiggewicht en boetebedragen.
- Een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem is noodzakelijk (zie gedragseffecten fysieke breedte-/ of toegangsbeperking).
- Communicatie over de hoogte van een boete, consequent handelen en een merkbare pakkans voor overtreders, het goed communiceren daarover en duidelijke sancties is essentieel. Dit vraagt niet alleen om bebording op straat, maar om een uitgebreide communicatiecampagne en informatievoorziening.
- Een feilloos weegsysteem bij steekproefcontroles is nodig om te voorkomen dat iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt.
- Voor voertuigen die niet op kenteken gehandhaafd kunnen worden (bijvoorbeeld buitenlandse kentekens of voertuigen waarvan de voertuigkenmerken niet bij het RDW geregistreerd zijn) is extra handhaving door middel van steekproefcontroles nodig.

Combinatie scenario’s en middelen

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat we verschillende knoppen hebben om aan te draaien. We hebben inzichtelijk gemaakt **waar** we maatregelen kunnen nemen om te zwaar verkeer te weren (scenario 1: cordon, scenario 2: kwetsbare straten) en **wat** we kunnen doen om dit te bewerkstelligen (A: wegen, B: fysieke beperking en C: ANPR/camerahandhaving). Daarnaast kan er ook nog onderscheid gemaakt worden in **wie** er ter hoogte van de maatregelen precies geweerd wordt en wie er wel toegang tot het gebied krijgt.

Door de invalshoeken waar, wat en wie te combineren, ontstaan verschillende mogelijke scenario's voor het weren van te zwaar verkeer. Niet alle combinaties zijn hierbij opportuun. Zo is het wegen van alle voertuigen die een cordon inrijden praktisch onhaalbaar en is dit niet noodzakelijk. Het realiseren van weegbruggen in de (smalle) kwetsbare straten is ruimtelijk niet inpasbaar. De tabel op de volgende pagina geeft een beknopt overzicht van de combinatie van wie, wat en waar die zijn onderzocht. Daarbij is te zien welke combinaties op basis van een eerste schifting (effectiviteit bescherming werfkelders, technische haalbaarheid/inpasbaarheid en proportionaliteit) afvallen (**rood**), en welke combinaties mogelijk (**oranje**) of zeker (**groen**) haalbaar zijn. Voor een volledige onderbouwing verwijzen we naar bijlagen 4 en 5 uit het bijlagerapport en de 'memo Uitwerking Effecten Scenario's en Draaiknoppen'.

TYPE MAATREGEL (WAT)	VOERTUIG CATEGORIE (WIE)	SCENARIO 1: CORDON ROND ONDERZOEKSGEBIED	SCENARIO 2: BESCHERMEN KWETSBARE STRATEN
A) Weegbrug	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Hoeven niet gewogen te worden. • Kan op kenteken worden geweerd.	
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Alle lichte bedrijfsvoertuigen die in de binnenstad moeten zijn, moeten worden gewogen (schatting > 25.000 per week) • Groot deel hiervan komt niet in kwetsbare straten terecht • Groot deel zal niet te zwaar zijn (>70%). • Buitenproportionele maatregel.	• 8.313 voertuigen per week die gewogen moeten worden (circa 1.200 per dag). • Aantal te wegen voertuigen zal toenemen wanneer binnenstadsas niet meer beschikbaar is. • Minimaal 70% van de voertuigen zal niet te zwaar zijn. • Ruimtelijke inpasbaarheid weegbrug in kwetsbare straten niet haalbaar.
	Personenvoertuigen	• Hoeven niet gewogen te worden.	
B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Buitenproportionele maatregel: vooral effect op voertuigen die niet in kwetsbare straten komen. • Leidt tot meer verkeersbewegingen, parkeerbehoefte en/of andere vormen van vervoer, maar draagt amper bij aan bescherming kelders. • Leidt tot overlast en onveiligheid voor fietsers en voetgangers.	• Helemaal fysiek afsluiten biedt maximale bescherming voor kwetsbare straten, echter ook negatieve gevolgen voor voertuigen en verkeersdeelnemers die geen schade veroorzaken. • Maatregelen die alléén zware bedrijfsvoertuigen weren (breedtebeperkingen) kunnen wél helpen bij het afdwingen van de (kleine) groep verkeer die nu ook al niet in deze straten mag komen. • Maatregel wordt in korte termijn aanpak al genomen.

			• Extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid fietsers en voetgangers. • Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Om lichte bedrijfsvoertuigen fysiek te weren is een dynamisch systeem via pollers of slagbomen, of nog smallere breedtebeperkingen nodig. • Inpasbaarheid is beperkt in het gebied • Negatieve effecten op verkeersveiligheid. • Storingsgevoelig (ook risico voor hulpdiensten). • Al het verkeer zal moeten stoppen voor de poller (ook personenauto's), dit kan leiden tot opstoppingen. Helemaal als hoeveelheid verkeer toeneemt als gevolg van afsluiten binnenstadsas. Bij een hele smalle breedtebeperking is de kans op aanrijdingen hoog. • Voor een groot deel van de lichte bedrijfsvoertuigen zal bovendien alsnog toegang geregeld moeten worden (noodzakelijk bestemmingsverkeer: van verhuizing, bevoorrading, bezorgdienst tot servicemonteur). • Het deel dat er niet kan komen leidt tot een aanvullende parkeerbehoefte en/of andere vervoerswijzen.	
	Personenvoertuigen	• Zorgt voor een grote parkeeropgave en opgave om te bepalen welk noodzakelijk verkeer nog wel toegang heeft tot het gebied (en hoe dat geborgd kan worden). • Wordt in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 verder onderzocht (autoluwe binnenstad), maar gaat voorbij aan het doel van deze exercitie: weren te zwaar verkeer.	
C) ANPR / Camera handhaving	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Structureel weren is op dit moment disproportioneel voor doel bescherming wervengebied. Wel in het kader van Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 (intelligent toegangssysteem aan de rand van de binnenstad) en	• Maximale pakkans en beboeting van zware bedrijfsvoertuigen[4]. • Verkleint kans op overtreding. Fysiek blijft toegang wel mogelijk, dus niet 100% waterdicht. Maar handhaving is wel 100%. • Hoogte boetebedrag en eventuele aanvullende gevolgen (zoals intrekken ontheffing voor hele binnenstad) bepalen mate van opvolging.

[4] Zie pagina 17 voor benodigd vervolgonderzoek. Bijvoorbeeld over hoe ook buitenlandse kentekens geweerd kunnen worden.

	daarmee andere beleidsdoelen voor de binnenstad een optie die bespreekbaar is. • Ontheffing met commitment (belofte niet op kwetsbare delen te rijden) bijvoorbeeld aangevuld met verlies toegang tot het gehele cordon indien gepakt op de kwetsbare straten, leidt tot bewustwording en vergroot consequenties eenmalige pakkans.	• Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Geen toegang verlenen is niet proportioneel. Groot deel heeft toegang nodig. • Uitgangspunt is eenvoudig ontheffingssysteem met commitment. • Gevolgen van eenmalige overtreding worden door cameratoezicht (verlies toegang tot wervengebied met 100% pakkans) versterkt, evenals bewustwording. • Systeem is flexibel met aanvullende voertuigeisen. • Bij scenario 1 cordon: minder camera's nodig, maar meer ontheffingen. • Bij scenario 2 kwetsbare straten: meer camera's maar minder ontheffingen en mogelijk meer handhavingsopties (bewijs dat voertuig reed op kwetsbare straat bij steekproef rand van het gebied).	
Personenvoertuigen	• Is niet nodig voor bescherming kelders, maar camerasysteem maakt het wel mogelijk ook aan andere voertuigcategorieën eisen te stellen (alleen bewoners, geregistreerd bezoek, alleen elektrische voertuigen, etc.). Hiermee kunnen de andere beleidsdoelen voor de binnenstad (zero emissie, autoluw) ook versterkt worden. • Minder hinder voor personenauto's dan bij fysieke beperkingen (pollers). • Betreft andere doeleinden dan bescherming wervengebied, maar systeem is flexibel.	

Kijkend naar deze tabel kunnen we de volgende conclusies trekken over de verschillende maatregelen en scenario's:

- **A) Weegbrug**
  Het wegen en (indien te zwaar) weren is een 100% waterdichte maatregel voor een optimale bescherming van de weg- en werfkelders. Echter gaat het wegen en weren van alle voertuigen aan de grenzen van het cordon (scenario 1) om een te grote groep voertuigen (lastig uitvoerbaar) én raakt het veel voertuigen die niet het kwetsbare deel van de binnenstad inrijden, wat het een disproportionele maatregel maakt. Ook bij de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt de groep nog te groot voor een 100% controle. Bovendien is de inpasbaarheid van weegbruggen in deze straten een probleem. Een 100% waterdicht systeem met wegen en weren, valt om deze reden af.

- **B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang**
  Voor het cordon (scenario 1) is dit geen optie. Er moet te veel verkeer het cordon in dat niet in de kwetsbare straten komt. Het fysiek beperken van al dit verkeer is buitenproportioneel. Voor alleen de kwetsbare straten (scenario 2), geldt dat deze volledig beschermd zijn als deze fysiek afgesloten worden. Voor deze selectieve toegang zijn bijvoorbeeld pollers of slagbomen nodig. De ruimtelijke inpasbaarheid van deze systemen in de kwetsbare straten is lastig en de effecten voor bijvoorbeeld fietsers en voetgangers zijn ongewenst. Ook kunnen er (grote) opstoppingen ontstaan voor de pollers. Dergelijke afsluitingen lijken daarmee niet wenselijk. Breedtebeperkingen op kwetsbare straten zijn wel interessant (en worden met korte termijn maatregelen ook toegepast). Wel moet hierbij goed gekeken worden naar de verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers.

- **C) ANPR / camerahandhaving**
  Met ANPR handhaving kan niet met 100% zekerheid worden voorkomen dat te zwaar verkeer het onderzoeksgebied inrijdt. Er is wel een maximale pakkans voor het verkeer dat geen toegang heeft. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen op basis van hun kenteken altijd een boete. Lichte bedrijfsvoertuigen moeten een ontheffing aanvragen waarbij ze ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn. Door steekproefgewijze controle kan hun gewicht gemeten worden. Bij overtreding van de toegestane aslast verliest men de ontheffing. Personenauto’s hebben geen ontheffing nodig en kunnen het gebied gewoon inrijden. Daarbij is een ANPR systeem flexibel waarbij ‘gedraaid’ kan worden aan de knop wie er toegang krijgt tot het gebied en wie niet. Zo kunnen in de toekomst bijvoorbeeld ook personenauto’s geweerd worden. Ook is maatwerk voor (deel)gebieden of specifieke straten mogelijk. Het plaatsen van ANPR camera’s in de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt in eerste instantie voor de hand te liggen om het te zware verkeer te weren. Richting 2040 kan vervolgens verdere uitbreiding van het gebied (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad (scenario 1)) plaatsvinden, om zo aan te sluiten bij de lange termijn doelstellingen voor de binnenstad.

Bij de afweging van de verschillende scenario’s hebben we ook de economische consequenties beschouwd. Hierbij gaat het onder andere om noodzakelijke veranderingen in het logistieke systeem en hiermee gepaard gaande extra kosten voor bevoorrading en veranderingen van het vestigingsklimaat. We concluderen dat deze in het scenario van een cordon of bij maatregelen voor lichtere voertuigen relevant (kunnen) zijn. In het scenario van het weren van te zwaar verkeer middels ANPR is er echter geen wijziging in de toegankelijkheid ten opzichte van de huidige situatie. Dezelfde regels voor dezelfde groepen op dezelfde plekken blijven van kracht, alleen het middel om te handhaven verandert. Hierdoor zijn er geen veranderingen voor het economisch functioneren en het vestigingsklimaat van het gebied.

Aanbevelingen

Periode 2021 - 2025

Voor de periode 2021 – 2025 adviseren wij de ‘korte termijn maatregelen’ zo spoedig mogelijk te realiseren. Met name het instellen van een vrachtwagenverbod in combinatie met fysieke breedtebeperkingen zal een positieve bijdrage leveren aan het weren van het te zware verkeer op de kwetsbare straten.

- We adviseren voor de fysieke breedtebeperkingen te kiezen voor een zo ‘definitief’ mogelijke oplossing (en geen tijdelijke voorzieningen zoals betonblokken). De breedtebeperkingen zijn voor langere periode nodig en moeten daardoor een solide en veilige uitstraling hebben. Ook moet er extra aandacht zijn voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op de locaties waar de breedtebeperkingen worden geplaatst.
- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten minder dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichte aanpak).

- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten meer is dan 2 ton aslast, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen en het loslaten van de lichte bedrijfsvoertuigen.

Daarnaast zal de periode 2021 – 2025 gebruikt moeten worden om de nodige voorbereiding te treffen voor de structurele oplossing die onderstaand is beschreven. De planning tot aan 2025 is krap, maar lijkt wel haalbaar.

Periode 2025 - 2040

Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij om in te zetten op ANPR handhaving. Het is niet 100% waterdicht, maar de pakkans is groter dan in de huidige situatie en de negatieve effecten voor de binnenstad en de verkeersveiligheid zijn beperkt. Voor de 'instelling' van een ANPR systeem zijn verschillende opties denkbaar. Zware bedrijfsvoertuigen kunnen na het invoeren van de korte termijn maatregelen al niet meer in de kwetsbare straten komen. Is dit toch nog mogelijk, dan krijgen zij automatisch een boete op basis van hun kenteken. Omdat we vanaf 2025 een emissievrije binnenstad hebben, kunnen ook de voertuigen die hier niet aan voldoen direct een boete krijgen via het ANPR systeem (huidige milieuzone camera's). Voor het overige verkeer zijn er verschillende mogelijkheden. Je kan immers draaien aan de knop die toegang geeft voor bepaalde doelgroepen. Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij:

- Lichte bedrijfsvoertuigen verplicht een ontheffing te laten aanvragen om toestemming te krijgen om in de kwetsbare straten te rijden. Bij het aanvragen van de ontheffing moet de aanvrager 'commitment' afgeven dat hij/zij licht genoeg is om in deze straten te rijden. Hierdoor is men zich er vooraf beter van bewust dat het gebied kwetsbaar is en zware belading schadelijk is. Bovendien maakt de bestuurder hiermee de afspraak zich aan de regels te houden. In bijlage 1 van dit rapport vindt u een schematische weergave van de werking van dit ontheffingsysteem.
- Voertuigen zonder ontheffing krijgen automatisch een boete.
- Hierbij zal er steekproefsgewijs gehandhaafd moeten worden om voertuigen waarvan men vermoed dat deze toch te zwaar zijn te kunnen controleren (en te wegen). Indien deze voertuigen alsnog te zwaar zijn zal een grotere sanctie dan alleen een boete overwogen kunnen worden (bijvoorbeeld intrekken ontheffing voor gehele binnenstad voor een bepaalde periode). Daarmee zijn de gevolgen van een overtreding groter dan een eenmalige boete. Een realistische pakkans is uiteraard wel nodig.
- Eventueel kan de categorie lichte bedrijfsvoertuigen met een technisch toegelaten aslast van meer dan 2 ton ook geweerd worden op basis van kenteken. Dit zal dan wel een toename van het aantal voertuigbewegingen met zich meebrengen. Dit zal daarom logischerwijs gepaard moeten gaan met het stimuleren van het vervoer via water en het bundelen van vervoer via bijvoorbeeld hubs. Dit vraagt om grote inspanningen van de gemeente (denk aan behouden huidige hubs, deze uitbreiden maar ook het realiseren van nieuwe hubs voor vervoer via weg én water, voldoende laad- en losvoorzieningen op en naast het water, et cetera).
- Wanneer het doel 'weren te zwaar verkeer van kwetsbare straten' als basis voor de implementatie van deze maatregel gehanteerd wordt, adviseren wij de ANPR handhaving alleen in de kwetsbare straten in te zetten. Hierdoor zijn er minder ontheffingen nodig, en is steekproefsgewijze handhaving makkelijker te realiseren. Dit is bovendien sneller realiseerbaar omdat het effect voor de rest van de binnenstad beperkt is.
- Uiteraard kan er, met het 'intelligente toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad' als stip op de horizon, gekozen worden om de ANPR handhaving aan de rand van de binnenstad (cordon variant) in te gaan zetten. Hiermee kan dan ook gelijk gehandhaafd worden op zero emissie. In dit geval adviseren wij wel om de steekproefsgewijze handhaving in de kwetsbare straten te intensiveren. Het is dan immers lastiger zichtbaar of een voertuig daadwerkelijk in de kwetsbare straten is geweest. Mogelijk kan door via locatiegegevens van voertuigen te 'tracken' wel

gecontroleerd worden of een voertuig in de kwetsbare straten is geweest. De privacygevoeligheid van een dergelijke maatregel zal verder onderzocht moeten worden.



WAT IS ER NODIG? (1/2)

Het invoeren van een ANPR handhavingssysteem is niet van vandaag op morgen geregeld. De camera's zelf kunnen op korte termijn worden geplaatst. Echter, er is nader onderzoek nodig om de precieze (juridische) haalbaarheid van het benodigde ontheffingsysteem uit te werken en de besluitvorming vorm te geven. Dit moet gebeuren in de periode tussen 2021 en 2025. Wij adviseren de volgende onderzoeksvragen verder te verkennen om een implementatie van het systeem uiterlijk in 2025 mogelijk te maken:

- Wat zijn de wettelijke regels voor (bijvoorbeeld) het te hanteren boetebedrag voor het betreden van het gebied zonder geldende ontheffing?
- Kan de gemeente Utrecht dit boetebedrag naar wens verhogen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestuurlijke boetes?
- Kan de gemeente Utrecht een ontheffingsrecht intrekken van een bestuurder/bedrijf die (structureel) het verbod negeert of toch te zwaar is bij controle?
- Welke organisatorische-, innings-, bezwaar- en beroepsprocedures zijn hierbij nodig en hoe moeten deze worden ingericht?
- Wat is de technische haalbaarheid van een ANPR handhavingssysteem in het wervengebied?
- Hoe om te gaan met buitenlandse kentekens en Nederlandse voertuigen waarvan de gegevens op dit moment niet beschikbaar zijn bij het RDW?

Daarnaast is het voor het inrichten van een dergelijk systeem nodig om samen op te trekken met bijvoorbeeld CJIB, CVOM, andere stakeholders in de binnenstad en uiteraard de logistieke sector.

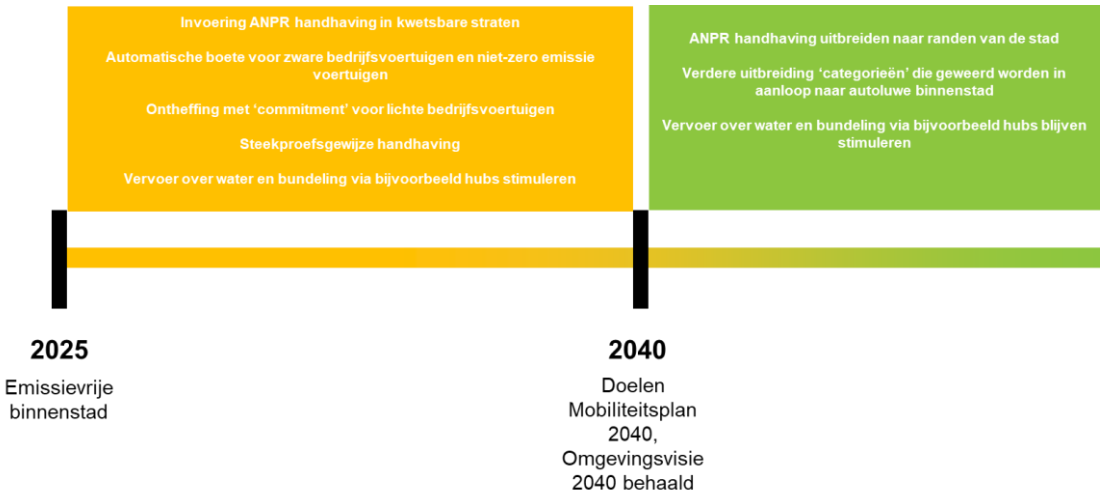
WAT IS ER NODIG? (2/2)

We verwachten dat er minimaal een jaar nodig is voor de verkenning van de technische en juridische haalbaarheid. Vervolgens is er een jaar / enkele jaren nodig voor politieke besluitvorming en draagvlak bij bijvoorbeeld het CVOM. Daarna moet het systeem geïmplementeerd worden (ontwerp, inkoop, aanleg, communicatie et cetera). Ook hier is een jaar / enkele jaren voor nodig. Belangrijk hierbij is de mate van urgentie. Wanneer uit het onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de weg- en werfkelders blijkt dat de situatie kritiek is, zal een en ander sneller doorgevoerd kunnen worden.

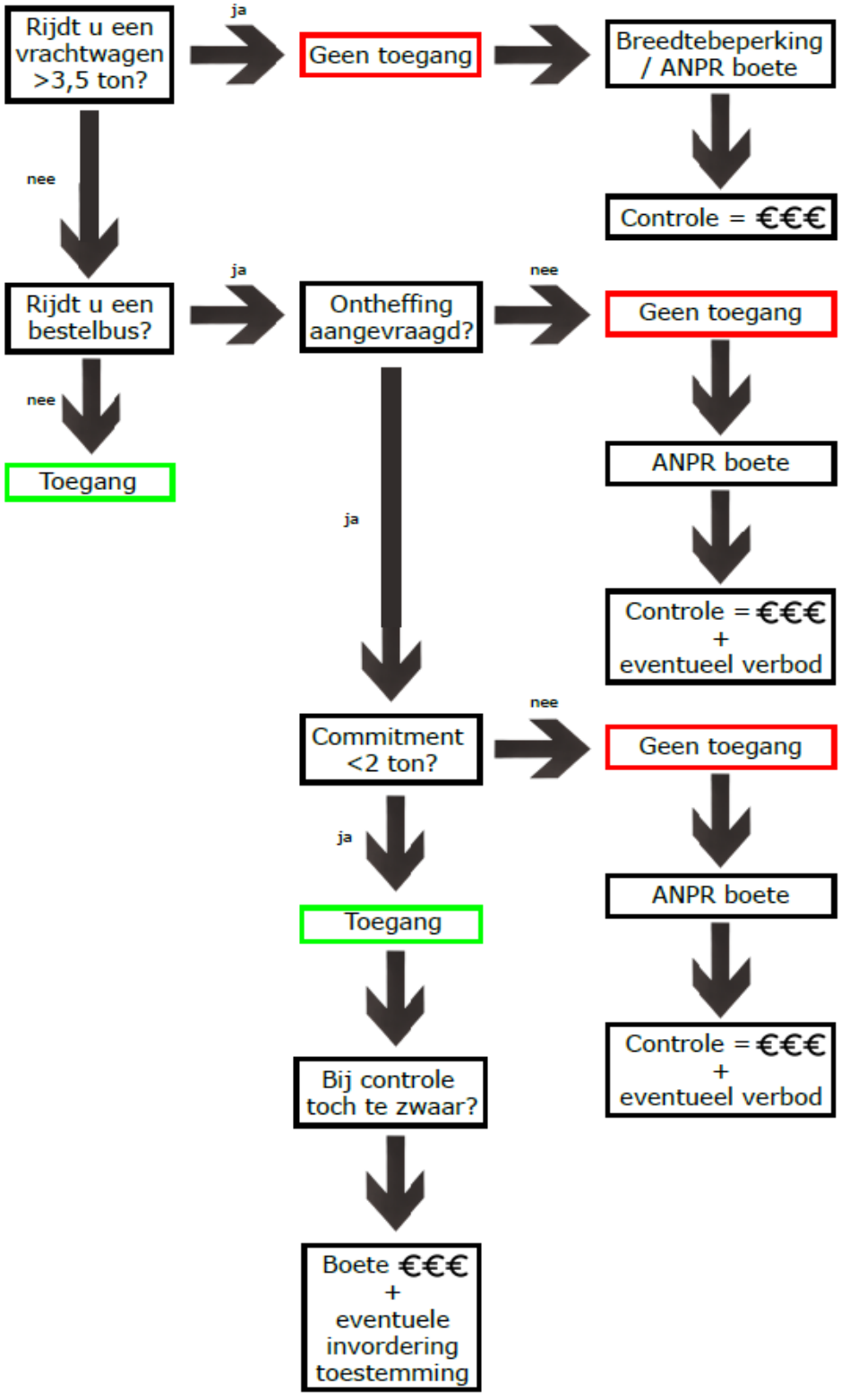
De kosten voor de implementatie van een dergelijk systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Periode 2040 en verder

Stip op de horizon blijft een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’. Het ANPR systeem kan om dit te bereiken in de jaren richting 2040 steeds verder worden uitgebreid (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad) en specifieker worden ingezet, bijvoorbeeld door ook personenauto’s zonder ontheffing te weren.



Bijlage 1: schematische weergave ontheffingsysteem



Programma wervengebied

Samenvatting technische onderzoeken herzien herstellen wal- en kluismuren

CONCEPT

12 maart 2021

Versie 0.1
Concept

Colofon

Uitgave

werven@utrecht.nl

In opdracht van

Programma wervengebied

Internet

www.utrecht.nl/werven

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven 5

1.1 Rekening houden met belendende constructies 5

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen 7

1.3 Bomen behouden en vervangen 11

1 Inleiding

Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld. Het doel van dit Plan van Aanpak is om te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale aanpak voor het wervengebied. Onderdeel daarvan is een gezamenlijke aanpak met particuliere eigenaren en beheerders.

Het doel van het programma Wervengebied is het behoud en beheer van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en werven en het realiseren van de waarden: veiligheid, behoud van erfgoed en de functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid. Dat vereist een samenhangende programmatische aanpak voor de wal- en kluismuren, weg- en werfkelders en weren te zwaar verkeer.

Het Plan van Aanpak bevat 3 opgaven: (1) het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting van erfgoed; (2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven (3) het behoud van de werf- en wegkelders en het realiseren van evenwicht tussen de belastbaarheid van kelders en belasting door gebruik (zoals verkeer).

Een van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group is om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek nodig naar de samenhang, het draagvermogen en de technische staat van de weg- en werfkelders, de factoren voor aantasting van de muren en kelders het weren van te zwaar verkeer, de eigendomsverhoudingen en de samenwerking tussen de eigenaren.

In de 2e helft van 2020 en in het voorjaar van2021 is een reeks onderzoeken uitgevoerd naar de oorzaken van schade aan wal- en kluismuren en naar de samenhang tussen de muren en andere elementen in het wervengebied. De conclusies en aanbevelingen uit de onderzoeken worden gebruikt bij het opstellen van het Programmaplan Wervengebied, dat in de zomer van 2021 aan de raad zal worden voorgelegd.

Deze samenvatting behoort bij de concept-rapporten van de technische onderzoeken, die behoren bij opgave 2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven Dit zijn de rapporten:

Wal- en kluismuren en belendingen

Waterlopen

Bomen

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven

Wat is de opgave?

Bij het herstel van de wal- en kluismuren is sprake van complexiteit, onzekerheden en samenhang, onder andere met werfkelders, bruggen, bomen en andere objecten in het wervengebied. De aanpak van het project herstel wal- en kluismuren moet nu worden herzien, zodat het herstel van de wal- en kluismuren weer wordt hervat en voltooid. Hierbij moeten de projectbeheersing, het risicomanagement en het omgevingsmanagement op het vereiste niveau zijn. Er zijn diverse onderzoeken nodig: naar de technische staat van de wal- en kluismuren, naar de samenhang met andere elementen in het wervengebied, naar eigendomsverhoudingen, naar de oorzaken van de aantasting van de stabiliteit en kwaliteit van de wal- en kluismuren. Het vraagt om een andere werkwijze die toegerust is op de complexe bouwkundige samenhang en naar heroverweging van de werkwijze rond bomen.

Daarnaast wordt tussentijds afgewogen of en zo ja welke werkzaamheden in 2020 of 2021 kunnen worden hervat. Dit om daarmee stagnatiekosten te beperken en verlies van projectkennis als gevolg van het stilvallen van het project na afronding van de huidige werkzaamheden te voorkomen. In het Plan van Aanpak is hiervoor een stappenplan met een afwegingskader opgenomen.

1.1 Rekening houden met belendende constructies

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
Binnen de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren bestaat de opgave grotendeels uit het herstellen van walmuren. De resterende opgave binnen het gehele wervengebied bestaat grotendeels uit het herstellen van kluismuren. De samenhang met belendende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren.

Walmuren en belendingen: werkwijze
Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op uiteinden zijn de walmuren verbonden met brugconstructies. Langs smalle werven liggen de werf- en brugkelders wel dicht bij de walmuren. Hoe dichterbij de kelders liggen, des te groter is de invloed van werkzaamheden aan de walmuren op de nabijgelegen kelders. Hoe slechter de staat van de kelders, des te groter de kans op schade als gevolg van werkzaamheden aan de walmuren. Als dit het geval is, kan het noodzakelijk zijn om herstelwerkzaamheden aan de walmuur en de kelder te combineren in samenwerking met de keldereigenaar. Een andere mogelijkheid is het kiezen van een alternatieve, duurdere bouwmethode voor de walmuur met minder ver reikende invloed op belendingen. Voor de verbanden tussen de walmuren en belendende constructies is een afwegingskader opgesteld. Daarmee worden de samenhangen per rak inzichtelijk gemaakt en ligt er een basis voor de specifieke aanpak van het herstel van de

walmuren in elk rak. Verder heeft er een evaluatie plaatsgevonden van het herstel van de walmuren op rak 4 en 10, waaruit verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken zijn afgeleid.

Kluismuren en belendingen: werkwijze
De kluismuren vormen één geheel met de achterliggende kluiskelders en in sommige gevallen met de aanwezige toegangsbruggen. Als de herstelwerkzaamheden aan de kluismuur beperkt zijn en de achterliggende kelder bouwkundig stabiel is, dan is er weinig risico op schade aan belendingen bij het herstellen van de kluismuur. Als het herstel aan de kluismuur ingrijpend is en/of de achterliggende kelder bouwkundig instabiel is, dan is de kans op schade bij het herstellen van de kluismuur groot. In dit geval is het onvermijdelijk om de kluiskelder en de kluismuur integraal te herstellen. Het herstel van de kluismuren en kluiskelders op rak 21 is eveneens geëvalueerd om te komen tot verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken.

Kluismuren en belendingen: bouwkundige staat
Voor het beschouwen van toestand van de kluismuren langs de Drift en Plompetorengracht worden de beschikbare onderzoeksgegevens van de aanwezige kluismuren en watergevels geanalyseerd en beoordeeld met behulp van een hiervoor gekozen beoordelingsmethode beoordelingsmethode (landelijke CROW-methode, die is geactualiseerd met een in Amsterdam ontwikkelde aanpak). Daarnaast wordt de toestand van de aanliggende kluiskelders globaal geïnspecteerd om deze in de beschouwing te kunnen betrekken. De resultaten uit de beoordeling van de kluismuren en de inspecties van de kelders dienen als onderbouwing voor het bepalen van de scope voor het verder herstellen van de wal- en kluismuren in het wervengebied. Het resultaat wordt in een afzonderlijke rapportage verwerkt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

Verbeterde werkwijze rond belendingen
Met het opstellen van het afwegingskader en het evalueren van het herstel van de wal- en kluismuren op enkele rakken is nieuwe kennis verzameld, waarmee beter kan worden ingespeeld op de samenhang met belendende constructies. De opgedane kennis heeft geleid tot een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren:
Stap 1 Contact met VTH
Stap 2 Nulmeting en bouwkundige inspectie
Stap 2.1 Schades beoordelen door constructeur
Stap 3 Invloedgebied bepalen
Stap 4 Mogelijkheden met eigenaar invloedgebied bepalen
Stap 5 Hersteladvies
Stap 6 Herstel schade
De overige leerpunten uit het herstellen van de walmuren tot in 2019 zijn opgenomen in afzonderlijke eindrapporten met de evaluatie van de rakken 4 West en 10 Oost.
Bij het voorbereiden en uitvoeren van rak 9 oost en 11 oost wordt deze verbeterde werkwijze toegepast. Geadviseerd wordt, om deze werkwijze op te nemen in het programmaplan als basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de resterende herstelwerkzaamheden aan de walmuren.

Vroegtijdig contact met VTH en bouwkundige inspectie
Voor de nog uit te voeren walmuren binnen het wervengebied wordt geadviseerd om voor de nog uit te voeren walmuren de bouwkundige inspecties vanaf voorjaar 2021, nog voor het vaststellen van het programmaplan, uit te voeren. Door ruim van tevoren alle panden en kelders te inspecteren, is inzichtelijk waar er zich schades bevinden. Dit zorgt voor het benutten van alle voordelen, die benoemd zijn in de evaluatie van de werkwijze tot heden. Op basis hiervan is er voldoende tijd om maatregelen te nemen en contact op te nemen de eigenaren van de kelders en panden. Daarnaast kunnen de herstelwerkzaamheden met minder onzekerheden over belendingen worden geprogrammeerd.

Actualiseren omgevingsrisicoanalyse rakken Oudergracht
De rakken, die nog uitgevoerd moeten worden aan de Oudegracht dienen naar verwachting allemaal in de buispalenmethode te worden uitgevoerd in plaats van de damwandmethode. Daarom wordt geadviseerd om de omgevingsrisicoanalyse (gebaseerd op de damwandmethode) bij het voorbereiden van de nog uit te voeren rakken te actualiseren. Deze omgevingsrisicoanalyse kan aantonen hoever het invloeds-gebied van de herstelwerkzaamheden reikt als de buispaalmethode wordt toegepast. Het invloeds-gebied zal kleiner zijn dan wanneer de damwandmethode wordt toegepast.

Uitvoeren praktijkproef aanpak complexe rakken
Om verdere ervaring op te doen voor de uitwerking van het Plan van Aanpak Wervengebied en de verdere programmering van de meer complexe rakdelen op de Oudegracht en de samenwerking met een keldereigenaar voeren we een praktijkproef uit op een afgebakend rakdeel op de Oudegracht. Het betreft een situatie, waarbij de walmuur niet haaks aansluit op de brug en de daar gesitueerde werfkelder dicht nadert.
We beogen daarmee een aantal leereffecten. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het vorm geven van de samenwerking met de desbetreffende eigenaar in een gezamenlijk plan van aanpak.
- Het opdoen van ervaring met het herstellen van de walmuur in het water, dus zonder drooglegging van de bouwkuip, waardoor het mogelijke effect op belendingen kan worden verminderd.

Zowel de voorbereiding als de uitvoering van deze praktijkproef leveren naar verwachting lessen op, die we kunnen gebruiken voor het uitwerken van het programmaplan en de latere voorbereiding en uitvoering van complexere rakken.

Uitbreiden van de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren
Geadviseerd wordt, om de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren uit te breiden met de rakken 23 t/m 27 langs de Drift en Plompetorengracht. De beoordeling van de kluismuren langs deze rakken geeft aan, dat sommige rakdelen zullen moeten worden hersteld en dat de meeste van de overige rakdelen nader moeten worden onderzocht in samenhang met de belendende kluiskelders.

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De beschikbare gegevens over de waterbodem, de oeverconstructies de (wal- en kluismuren, watergevels, bruggen) en het vaarverkeer zijn geïnventariseerd en geanalyseerd.

Huidig vaarverkeer
De Oudegracht staat weergegeven op de Vaarkaart. Op deze kaart staat het netwerk van vaarroutes in en rond de binnenstad van Utrecht. De omvang van de toegestane, gemotoriseerd vaartuigen wordt begrensd door de maximale doorvaarthoogte onder de vele bruggen. De huidige waterdiepte van de gracht is geen beperkende factor voor het huidige vaarverkeer. Wel is de gracht direct naast de wal- en kluismuren ondieper door de aanwezigheid van de rioolkoffer. Dit geeft beperkingen bij het aanleggen van grotere boten, zoals de afval- en bevoorradingsboten.
De Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht staat niet op de Vaarkaart. Gemotoriseerd vaarverkeer is hier niet toegestaan. Enkele gemotoriseerde vaartuigen hebben tot heden een ontheffing voor het varen op deze watergang (onderhoudsboten en compacte, elektrische rondvaartboten).

Varen, spuien, baggeren en waterbodemdiepte
Als de waterbodem te diep wordt, dan komen funderingen van muren bloot te liggen en kan er zand onder de fundering wegspoelen of wegzakken. De muren gaan dan verzakken. Diepere plekken kunnen ontstaan door stroming als gevolg van varen en spuien of door te diep baggeren. De minimale waterdiepte van de Oudegracht volgens de formele richtlijnen van het Hoogheemraadschap is voldoende diep voor het toegestane vaarverkeer. Wel is bekend, dat het water in de Oudegracht plaatselijk aanzienlijk dieper kan zijn als gevolg van waterverplaatsing tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten. Op de bekende plaatsen zijn en worden bij het herstellen van de wal- en kluismuren maatregelen getroffen voor het beschermen van de funderingen tegen uitspoeling en instabiliteit. Mogelijk zijn er meerdere locaties met diepere plekken, die we nog niet kennen. Als deze er zijn, dan bestaat daar een risico op uitspoeling van grond en instabiliteit van funderingen. De informatie over de actuele waterdiepten in de Oudegracht wordt daarom aangevuld om te weten of er diepere plekken zijn, die we nog niet kennen. Hiervoor laten we de huidige waterdiepten scannen met een sonar. De resultaten komen beschikbaar in april 2021. Als er nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er misschien tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Door te kiezen voor deze aanpak kan het huidige regime voor vaarverkeer in de Oudegracht worden gehandhaafd.
Eerder is geconstateerd dat de huidige waterdiepte in de Kromme Nieuwegracht- Drift- Plompetorengracht (die ondieper is dan de formeel te handhaven waterdiepte) in elk geval voorlopig moet worden gehandhaafd om de stabiliteit van de kwetsbare funderingen van de watergevels en kluismuren langs dit traject te kunnen behouden. Als zou worden gebaggerd tot op de formeel toegestane diepte, dan zouden funderingen van kluismuren kunnen worden aangetast door het verzakken of uitspoelen van zand als gevolg van stroming door spuien en varen.
Een permanente aanpassing van de toegestane waterdiepte gaat een stap verder en betekent ook een definitieve beperking van het vaarverkeer op dit traject tot varen op spierkracht met ontheffing voor enkele gemotoriseerde vaartuigen. De haalbaarheid en wenselijkheid van het formeel vastleggen van de huidige, ondiepere waterdiepte is besproken met de betrokken waterbeheerders Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR), Stadsbedrijven BORG (Stedelijk Water) Inzamelen, Markten en Havens (Havendienst). Op basis van de eerste gesprekken wordt het formaliseren van de huidige waterdiepte voor de toekomst op dit moment door alle stakeholders uitvoerbaar geacht.

Wal- en kluismuren, bruggen
De toestand van de walmuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied is bekend, omdat deze onlangs zijn hersteld of zijn onderzocht en geanalyseerd voor het nog komende herstel. Ook de kluismuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied zijn onderzocht. Op plaatsen, waar door instabiliteit van de muren een risico voor de veiligheid en behoud van het erfgoed dreigde, zijn tijdelijke maatregelen genomen om de situatie te

stabiliseren. Verder waren de onderzoeksgegevens nog niet geanalyseerd, omdat de kluismuren grotendeels buiten de eerdere scope van het project vielen. Inmiddels is deze analyse in hoofdlijnen uitgevoerd (zie onder *Rekening houden met belendende constructies*).

Geleidewerken
Bruggen zijn voorzien van geleidewerken (palen en/of gordingen) om de landhoofden en brugpijlers zoveel mogelijk tegen aanvaringen te beschermen. Kluismuren, en watergevels zijn niet consequent voorzien van geleidewerken. Het was onduidelijk waarom de ene locatie wel en de andere locatie niet is voorzien van een geleidewerk. Wel was duidelijk, dat sommige eigenaren van panden met watergevels hinder door aanvaren ervaren en dat het metselwerk van oude en herstelde walmuren en bruggen sporen vertonen van schade door aanvaren. Met de betrokken beheerders (Stadsbedrijven, Havendienst) en de beleidsadviseur Erfgoed is de huidige praktijk rond geleidewerken in kaart gebracht en is besproken of deze in het kader van het programmaplan wervengebied moet worden herzien. Hieruit komt naar voren, dat er geen specifiek beleid is ten aanzien van het toepassen van geleidewerken. Er is een onderhoudsstrategie van toepassing, die bestaat uit inspecties van de gemeentelijke wal- en kluismuren om de 5 jaar, waaruit eventuele maatregelen volgen. Bruggen in vaarwegen worden standaard voorzien van palen. Vanuit erfgoed is het van belang dat het karakter van het wervengebied behouden blijft; het industrieel gebruik, de verscheidenheid tussen particulier eigendom en de historische materialen. Dit betekent terughoudendheid bij het toepassen van geleidewerken. Deze pragmatische aanpak voor een balans zijn tussen schadebeperking, beheer en erfgoed wordt als werkbaar gezien.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Effecten van aanpassing waterbodemdiepte
Door het openstellen van de opnieuw gegraven Catharijnesingel is de stroomsnelheid in de diverse grachten waarschijnlijk veranderd. Als de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht permanent ondieper wordt gemaakt, dan heeft dit ook invloed op het stromingspatroon. Veranderingen hierin kunnen effect hebben op de waterkwaliteit en de snelheid, waarmee bagger zich op de waterbodem afzet. Door monitoring en berekening van het stromingspatroon kunnen veranderingen aan het licht komen. Gesignaleerde veranderingen kunnen vervolgens worden vertaald naar verwachte veranderingen in de waterkwaliteit en/of de aanwas van bagger. Afgesproken is, dat de HDSR en afdeling Stedelijk Water van BORG hiervoor gegevens met elkaar te delen om een zo goed mogelijk beeld van de toekomstige situatie te krijgen en eventuele maatregelen te kunnen benoemen.

Watergevels: bouwkundige staat
De particuliere watergevels in het gebied zijn onderzocht, als daarvoor aanleiding was vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren (ligging binnen de invloedssfeer van de herstelwerkzaamheden). Enkele watergevels vallen buiten deze invloedssfeer en zijn tot heden niet onderzocht op bouwkundige staat en stabiliteit. Het is dus onbekend of er in deze watergevels onbekende gebreken voorkomen, die een risico op uitspoeling en instabiliteit van funderingen opleveren. Daarmee is onbekend of er een risico op onveiligheid of verlies van erfgoed is.
Het is noodzakelijk om de toestand van deze watergevels alsnog te onderzoeken. Het betreft delen van de particuliere watergevels langs de Oudegracht en de Drift. De wijze van samenwerken en de verdeling van taken en verantwoordelijkheden leggen we om advies voor aan de commissie van wijzen.

Watergevels: hinder door aanvaren

Het aanvaren van private watergevels langs de Oudegracht door gemotoriseerde vaartuigen leidt tot klachten over beschadiging en hinder. Tot heden is niet uitgezocht wat de aard van de schades en hinder is en welke maatregelen eventueel kunnen worden getroffen.

Aanbevelingen voor in het programmaplan

Oudegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Oudegracht uit te gaan van de huidige waterdiepten, zoals die nu bekend zijn. Als er bij de bodemscan nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er mogelijk tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Dit wordt bepaald bij het beschikbaar komen van de onderzoeksresultaten.

Nieuwegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht uit te gaan van de huidige bekende waterdiepten, zoals die voorlopig worden gehanteerd en deze waterdiepten hiervoor te laten formaliseren. Het laten uitvoeren van de onderzoeken naar de effecten op waterkwaliteit en baggerdepositie hoort daarbij.

Watergevels: onderzoeken
Er wordt geadviseerd om de funderingen van enkele niet eerder onderzochte watergevels (Oudegracht, Drift) te laten inspecteren met duikers waarbij de funderingswijze ook goed wordt gedocumenteerd en gearchiveerd voor de toekomst. Op basis van de inspectieresultaten zal bekeken moeten worden of aanpassing aan de constructie of aanpassing aan de waterbodem noodzakelijk is.
Geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

Oudegracht: geleidewerken
Geadviseerd wordt om de huidige praktijk op hoofdlijnen te handhaven. Ter verbetering wordt geadviseerd:
-vastleggen van de ongeschreven afspraken tussen Beheer en Erfgoed.
-vastleggen van de huidige aanpak voor monitoring en onderhoud.
Daarnaast wordt geadviseerd om op kwetsbare plekken de toepassing van geleidewerken nader te bekijken, met name door onderzoek te doen naar de schade en hinder door het aanvaren van private watergevels aan de Oudegracht. Hieraan gekoppeld wordt geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

1.3 Bomen behouden en vervangen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De geringe ruimte voor de groei van boomwortels in de ondergrond blijft een zorg~~punt~~ voor de toekomstige vitaliteit van het bomenbestand. Het bodempakket boven het waterpeil van de grachten en het grondwater heeft

een beperkte dikte. Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg en kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen. Bij het uitvoeren van het vastgestelde beleid - bomen zo lang mogelijk behouden en alle te vellen bomen vervangen door nieuwe aanplant (bomenparagraaf 2009, bomenvisie 2012, herplantplicht 2018) - is er weinig ruimte om deze problemen te vermijden. Het aantal bomen zal gelijk blijven en de ruimte in de ondergrond voor wortelgroei kan nauwelijks worden vergroot.
Voor de bomen in het wervengebied is het beleid en de werkwijze bij het herstellen van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren geïnventariseerd en geanalyseerd. Daaruit blijkt, dat de bomen aangemerkt als te behouden bomen in de meeste gevallen daadwerkelijk behouden konden worden tijdens het herstellen van de nabijgelegen walmuren. In een beperkt aantal gevallen moest een te behouden boom toch tijdens of vlak na de werkzaamheden aan de walmuren worden verwijderd. Daarbij gaat het om bomen, die alsnog instabiel geworden zijn. Dit heeft in die gevallen geleid tot extra kosten, vertragingen en teleurstelling bij de omwonenden en het projectteam.

Beleidsroutes
Het vastgestelde beleid voor bomen bij het herstellen van de resterende rakken is: aanwezige bomen worden zoveel mogelijk behouden en te verwijderen bomen worden vervangen. Daarnaast blijft het uitvoeren van de Motie 2015/M32 doorlopen: de opdracht om financieel-maatschappelijk af te wegen tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden bij de herstelwerkzaamheden van de wal- en kluismuren. De bijbehorende afwegingen worden gemaakt op basis van inspecties bij de bomen op de resterende rakken. Deze inspecties worden uitgevoerd bij:

- het voorbereiden van mogelijk te hervatten herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren.
- de reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud.

De resultaten van de gemaakte afwegingen worden met behulp van de zogenaamde bomenkaart op elkaar afgestemd, zodat er steeds een gezamenlijk beeld van de toestand van alle bomen in het wervengebied is.

Uitvoeringsmethoden

Voor het kiezen van de uitvoeringsmethode voor het herstel van de muren wordt een afwegingskader gebruikt, waarbij er 3 verschillende methoden (de damwand, buispaal en rhodos- methode) mogelijk zijn voor het behoud van de bomen en het herstellen van de bestaande walmuur. Daarnaast is er een alternatief, de zogeheten boomframe methode, voor wanneer de groeiplaats van de boom het herstel van de walmuur niet toelaat.

Communicatie
Voor de omgeving is het belangrijk, dat het bomenbestand zorgvuldig wordt behandeld. Daarbij is een zorgvuldige en begrijpelijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen belangrijk. Het is voor omwonenden en andere belanghebbenden minder belangrijk of deze afweging in gang wordt gezet vanuit regulier onderhoud of vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren. In beide gevallen neemt de gemeente het initiatief.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Kosten en doorlooptijd van het opruimen van boomframes

Op de plaatsen waar gekozen is voor het aanbrengen van een boomframe, moet er een afweging plaatsvinden wanneer de boomframes weg te halen en de bestaande walmuur te vervangen. Hiervoor zij enkele mogelijke opties:
-direct herstel van elk stuk walmuur aan het einde van de levensduur van elke afzonderlijke boom.
-wachten totdat alle boomframes tegelijkertijd kunnen worden weggehaald en daarmee ook alle resterende walmuur delen in één keer kunnen worden hersteld.
Voor deze opties wordt een globale inschatting van kosten en andere effecten gemaakt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

In het algemeen wordt geadviseerd om de huidige aanpak voort te zetten, en daarbij vast te houden aan de tot nu gebruikte besluitvormingsroutes en uitvoeringsmethoden voor het behouden of vervangen van bomen.

Beleidsroutes
Geadviseerd wordt de huidige beleidslijn en werkwijze rond bomen vast te houden: bomen behouden tenzij het risico op onveiligheid of aantasting van erfgoed te groot is. Bomen die toch moeten wijken worden vervangen door nieuwe aanplant. Daarnaast adviseren we een aangescherpte afweging voorafgaand aan de herstelwerkzaamheden op basis waarvan de best haalbare balans bepaald kan worden tussen enerzijds het beschermen van bomen conform Bomenparagraaf 2009/Bomenvisie 2012/herplantplicht 2018 en anderzijds het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten en voortgang volgens Motie 2015/M32. Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen, dat bomen met een verminderde vitaliteit tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken.

Uitvoeringsmethoden
Geadviseerd wordt het huidige afwegingkader voor het bepalen van de meest passende uitvoeringsmethode te handhaven en op basis van nader onderzoek te bepalen hoe om te gaan met het latere herstel van de walmuren ter plaatse van de boomframes.

Communicatie
Geadviseerd wordt om transparant te zijn richting de omgeving en omwonende over de bestuurlijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen. Daarbij is het belangrijk is om inzicht te geven hoe deze afweging heeft plaatsgevonden en niet zozeer vanuit welke activiteit – regulier onderhoud of vanuit het herstel van de wal- en kluismuren. Daarom is het zaak dat:
- de voorbereiding en uitvoering van voorgenomen ingrepen in het bomenbestand binnen de gemeente goed worden afgestemd tussen de Stadsbedrijven en het programma Wervengebied.
-de communicatie naar de omgeving over ingrepen in het bomenbestand vanuit Stadsbedrijven en het programma Wervengebied vooraf goed wordt afgestemd.
Daarnaast wordt geadviseerd om de omgeving en het bestuur geregeld te rapporteren over de wijze, waarop de herplantplicht na het verwijderen van bomen wordt uitgevoerd.
Voor het bieden van overzicht naar de omgeving en het bestuur zijn de bestaande bomenkaart en de tabel met de bomenbalans uit het onderzoeksrapport geschikte middelen. Daarom wordt geadviseerd om deze hulpmiddelen, naast de toepassing binnen het project wal- en kluismuren, te benutten voor regelmatige communicatie over de algehele staat van het bomenbestand in het wervengebied.

Participatieverslag

Programmaplan Wervengebied

April 2021

Inhoud

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021 1
B. Werkgroepen 1
C. Stakeholders 2
D. Adviezen werkgroepen en stakeholders 2
E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) 2
F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 3
G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 3
H. Gebundelde vragen en antwoorden 3
I. Online participatiebijeenkomsten 4
Praatplaten 5
Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021 9
Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag 18
Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond 25
II. Werkgroepen 33
Werkgroep Choorstraat 34
Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22) 35
Werkgroep Nieuwegracht 36
Werkgroep Oudegracht 38
Werkgroep Plompetorengracht 39
Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer 40
III. Stakeholders 41
Universiteit Utrecht 41
Centrum Management Utrecht (CMU) 42
Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 43
IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders 44
Advies werkgroep Plompetorengracht 45
Advies werkgroep Choorstraat 48
Advies Centrum Management Utrecht (CMU) 49
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 51
V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 52
Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers 52
Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders 53
VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 54
VII. Gebundelde vragen en antwoorden 62

Inleiding
Voor het opstellen van dit programmaplan is veel aandacht besteed aan participatie met keldereigenaren, bewoners en ondernemers, zoals ook omschreven in het Plan van Aanpak:
'Het doel van het programma is een samenhangend en gezamenlijke aanpak voor het herstel en beheer van het wervengebied'.
Gelet op die doelstelling van een gezamenlijke aanpak was de intentie te adviseren over onderzoeksvragen, resultaten uit onderzoeken te bespreken en samen conclusies bespreken voor het programmaplan. De bijdragen en adviezen van de werkgroepen en stakeholders zijn een belangrijke bijdrage aan deze bijlage.
Daarnaast zijn er online participatiebijeenkomsten gehouden, die als inspirerend en constructief werden ervaren en waarvan de verslagen zijn bijgevoegd.
Er zijn meer participatiemomenten geweest die in deze bijlage kort worden beschreven.
Onze dank gaat uit naar de eigenaren, organisaties, ondernemers en andere belanghebbenden die de tijd en moeite hebben genomen om ons te voorzien van informatie.

Communicatie
Om belanghebbenden te bereiken zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet. Naast de reguliere wijkberichten naar het volledige wervengebied, verschillende nieuwsbrieven en de wervenapp, (een app over het wervengebied) zijn trailers gemaakt voor deelname aan de online participatie bijeenkomsten en om 'kelders op de kaart' te zetten, die verspreid zijn via social media.

Onderzoeken
Andere contactmomenten met keldereigenaren waren die tijdens de voorbereiding en uitvoering van onderzoeken. Bij het onderzoek naar het in kaart brengen van bekende en onbekende straat- brug- en werfkelders onder de openbare weg en bij de inspecties van de 200 meest risicovolle kelders is met keldereigenaren samengewerkt en overleg geweest. door de projectleider Interventieteam. Bij het onderzoek naar de stabiliteit en draagvermogen van de kelders zijn 16 kelders onderzocht en heeft de projectleider onderzoek wal- en kluismuren met deze eigenaren contact gehad.

De volgende samenwerkingsvormen zijn gebruikt.

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021

Op 22 en 24 april hebben drie online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met dertig keldereigenaren, bewoners en ondernemers over keuzes in het programmaplan. Het waren constructieve en inspirerende gesprekken, waar met 'praatplaten' dillema's werden geschetst over de oorzaken van achteruitgang, schade aan de werven, de scope, het weren van zwaar verkeer, het draagvermogen van de kelders en lekkage. De praatplaten, de visuele verslagen, en de geschreven verslagen zijn bijgevoegd.
Bijlage I: praatplaten, schriftelijke en getekende verslagen

B. Werkgroepen

De werkgroepen is gevraagd te adviseren over onderzoeksvragen, mee te denken over welke participatie- en samenwerkingsvorm het beste past, dus waar de voorkeuren lagen bij eigenaren, bewoners, en ondernemers. De scope van de werkgroep en de precieze samenwerkingsvorm verschilde daardoor per groep.
In november 2020 zijn werkgroepen gevormd met een kleine dertig keldereigenaren, ongeveer drie procent van het totale aantal. We wilden graag meer keldereigenaren de ruimte geven om ervaringen en adviezen uit te wisselen. Daarom is later in de tijd een drietal online participatiebijeenkomsten georganiseerd. Natuurlijk bleven we keldereigenaren oproepen deel te nemen aan de werkgroepen.
Er waren al eerder gesprekken gaande met de Choorstraat, over de staat van de kelders en om gezamenlijk te komen tot een onderzoeksvoorstel naar stabiliteit en lekkage. Vanaf 2019 vond er

overleg plaats met de bewoners van de Kromme Nieuwegracht.(Rak 22) voor onderzoek naar de bouwkundige staat van drie kelders.

Uitbereiding en invulling werkgroepen
In de zomer en najaar van 2020 zijn alle bewoners (Oudegracht, Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift) met drie wijkberichten geïnformeerd over de stand van zaken en is hen gevraagd in welke vorm zij wilden deelnemen bij het adviseren over onderzoeksresultaten en over vervolgonderzoek, als ook meedenken over het programmaplan. In november 2020 zijn de werkgroepen Nieuwegracht en Oudegracht opgestart en in december volgde de werkgroep Plompetorengracht.
De werkgroep Oudegracht heeft na de eerste en enige bijeenkomst op 23 november 2020 besloten om het overleg met de gemeente op te schorten en heet sinds 19 januari 2021 comité Oudegracht.
Bij de werkgroepoverleggen waren de omgevingsmanager, de projectleider onderzoek kelders en wal- en kluismuren, de projectleider weren te zwaar verkeer en de assistent omgevingsmanager aanwezig. De overleggen vonden iedere maand plaats en er konden vrij agendapunten worden ingebracht, de scope en samenwerkingsvorm per werkgroep verschilde daardoor. De Commissie van Wijzen heeft één overleg van alle werkgroepen bijgewoond.
Bijlage II: Samenvatting verslagen werkgroepen

C. Stakeholders
Naast bewoners zijn er bedrijven en organisaties die verschillende belangen hebben. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de belangrijkste bedrijven en organisaties. Er is met veel stakeholders contact geweest, waarbij sommigen werden geïnformeerd, en met anderen intensief overleg werd gevoerd, afhankelijk van hun belang en invloed.
Voorbeelden van stakeholders waarmee (herhaaldelijk) contact is geweest zijn: de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), Veiligheidsregio Utrecht (VRU) Vereniging Gehandicaptenzorg Utrecht (VGU), Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), nutsbedrijven, en Schuttevaer.
Repeterende gesprekken werden gevoerd met de Universiteit Utrecht, zij bezitten meerdere kelders op de Drift, en Centrum Management Utrecht, waarbij een kleine duizend ondernemers in de binnenstad zijn aangesloten. Deze overleggen zijn begin 2020 gestart met als doel het inventariseren van eisen en wensen, alsook het vragen van een advies voor het programmaplan.
Bijlage III: Samenvatting verslagen stakeholders

D. Adviezen werkgroepen en stakeholders
Om als gemeente tot een juiste afweging over de invulling van het programmaplan te komen, is aan de werkgroepen gevraagd hun belangen te verwoorden in een advies. Er zijn adviezen geschreven door de werkgroepen aan de Choorstraat en de Plompetorengracht als zijnde keldereigenaren, door Centrum Management Utrecht als vertegenwoordiger van de ondernemers in de binnenstad en de Veiligheidsregio Utrecht als vertegenwoordiger van de nood- en hulpdiensten.
Bijlage IV Adviezen werkgroepen en stakeholders

E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW)
Op 9 juli 2020 is bij het vaststellen van het Plan van Aanpak programma Wervengebied de opdracht gegeven om samen met keldereigenaren een Commissie van Wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren. De selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling is samen met een drietal keldereigenaren tot stand gekomen.
Het doel van de commissie is om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied.

De commissie is gevraagd de (kelder)eigenaren in het wervengebied en de gemeente zorgvuldig bij het adviesproces te betrekken. Iedere bij de gemeente bekende particuliere eigenaar of rechtspersoon heeft een op naam gestelde brief ontvangen. Er zijn afzonderlijke brieven naar veertien andere betrokkene partijen verstuurd, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en de brandweer. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van de opdracht.
In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren gereageerd. Zij waren afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. Er is telefonisch, schriftelijk en digitaal contact geweest. Na het verschijnen van het conceptadvies kon er in twee digitale bijeenkomsten gereageerd worden.
Op 12 april is het definitieve advies verschenen.
Het definitieve advies van de commissie is hier te vinden

F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

In de tweede helft van 2020 heeft I&O research twee enquêtes uitgevoerd, in september 2020 is een enquête gehouden onder een kleine 400 bewoners en ondernemers in de Utrechtse binnenstad en in december 2020 is een enquête gehouden onder 50 goederenvervoerders die leveren in de Utrechtse binnenstad.
Het doel was om meer inzicht te krijgen in hoe de groepen de binnenstad gebruiken als het gaat om mobiliteit en goederenvervoer, of zij bewust zijn van geldende voertuigbeperkingen, om na te gaan of zij overlast hebben ervaren door groot en zwaar verkeer, en hoe werd aangekeken tegen verdergaande maatregelen om te zwaar verkeer te weren. De uitkomsten van deze enquêtes, vormen samen met een aantal andere onderzoeken (verkeerskundig onderzoek XTNT, meerdere verkeerstellingen, onderzoek draagkracht werfkelders) de basis voor de lange termijn aanpak om zwaar verkeer uit de Utrechtse binnenstad te weren.
Bijlage V: Samenvatting twee enquêtes

G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020

Op 15 juli 2020 is een bijeenkomst geweest met circa zeventig keldereigenaren, bewoners en ondernemers. Wethouder Kees Diepenveen gaf een inleiding, de avond stond in het teken van de dialoog en was interactief doordat aanwezigen in gesprek konden gaan aan de hand van stellingen en vragen over wederzijdse verantwoordelijkheden, het in samenhang herstellen van de wal- en kluismuren, het evenwicht tussen kelders en verkeer, en eigendomsverhoudingen. Ook hier werd gevraagd om deel te nemen aan de werkgroepen of om deel te nemen aan de selectie van, en het formuleren van de opdracht voor de toen nog op te richten Commissie van Wijzen .
Bijlage VI: Schriftelijk en getekend verslag

H. Gebundelde vragen en antwoorden

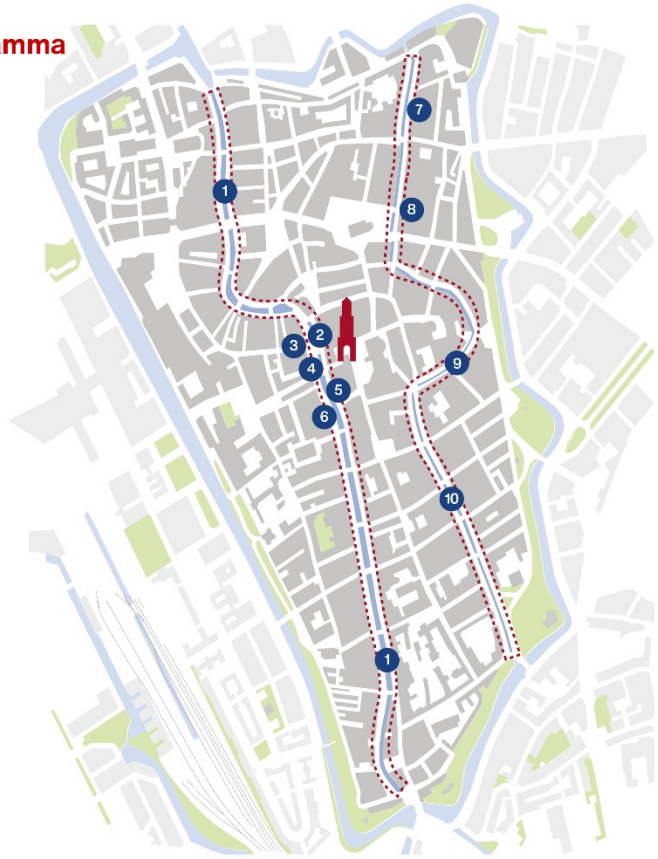
Alle vragen die schriftelijk tot ons zijn gekomen, zijn beantwoord en gebundeld. Dit zijn brieven of mails van werkgroepen en ook het ‘Code Oranje Boek’ van het comité Oudegracht dat op 26 januari 2021 naar de raad is gestuurd, is opgenomen. De vragen die in de werkgroepoverleggen aan de orde kwamen en daar mondeling beantwoord zijn, zijn in notulen verwerkt en dus niet toegevoegd aan deze gebundelde vragen.
Vragen over de wal- en kluismuren en het weren van te zwaar verkeer zijn voorgelegd aan de experts van de externe bureaus die de onderzoeken hebben verricht en op basis van deze vragen zijn de conceptrapporten aangepast.
In bijgevoegd document is een onderverdeling is gemaakt naar de volgende onderwerpen: Wal- en kluismuren, juridische vragen over o.a. eigenaarschap, weren te zwaar verkeer en samenwerking.
Bijlage VII: Gebundelde vragen en antwoorden

I. Online participatiebijeenkomsten

Deze drie online bijeenkomsten zijn gehouden op 22 en 24 maart. Per bijeenkomst zijn er twee verslagen gemaakt: een getekend en een geschreven verslag. Ieder onderwerp werd toegelicht met een praatplaat. De praatplaten, geketende en geschreven verslagen zijn opgenomen in deze bijlage.

Praatplaten

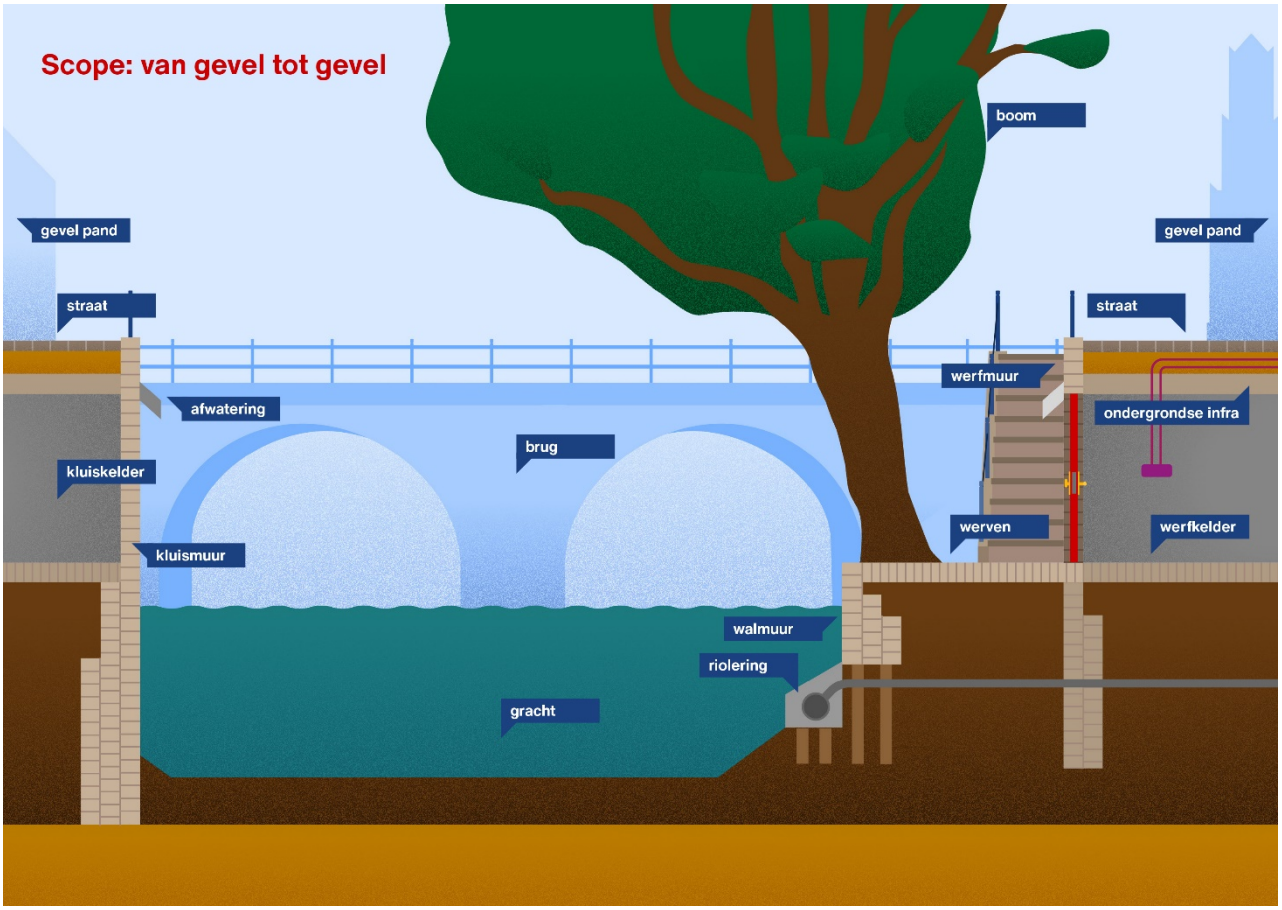
Scope van het programma wervengebied

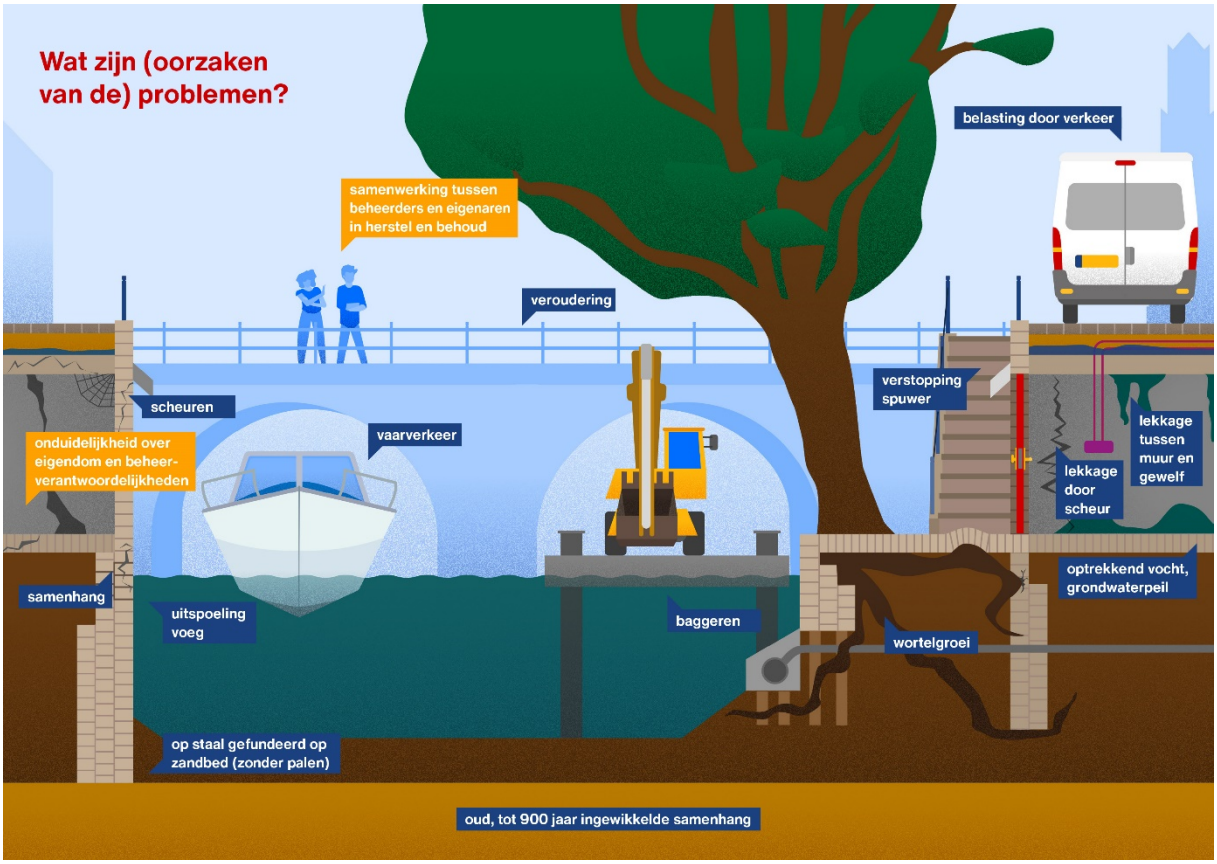


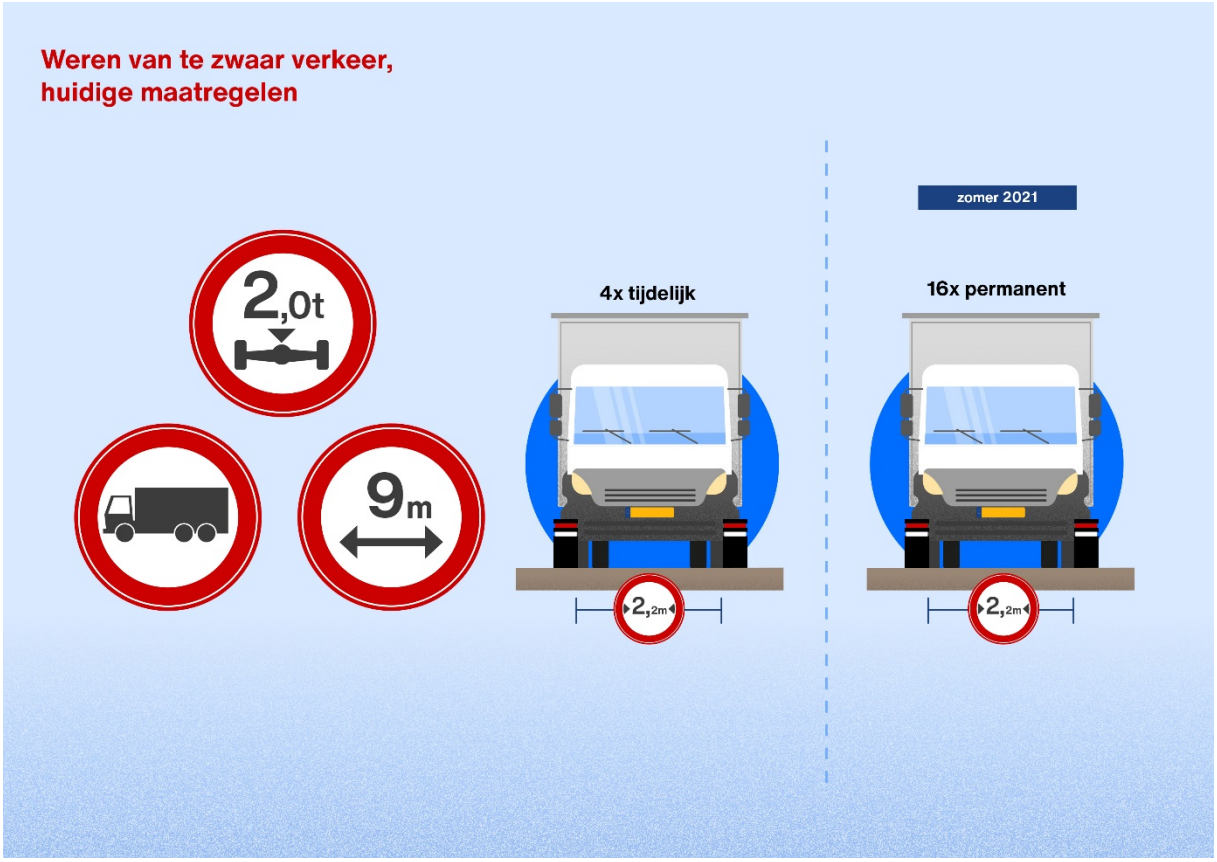
- Scope

1. Oudegracht
2. Vismarkt
3. Choorstraat
4. Zoutmarkt
5. Lichtegaard
6. Werven Lijnmarkt
7. Plompetorengracht
8. Drift
9. Kromme Nieuwegracht
10. Nieuwegracht

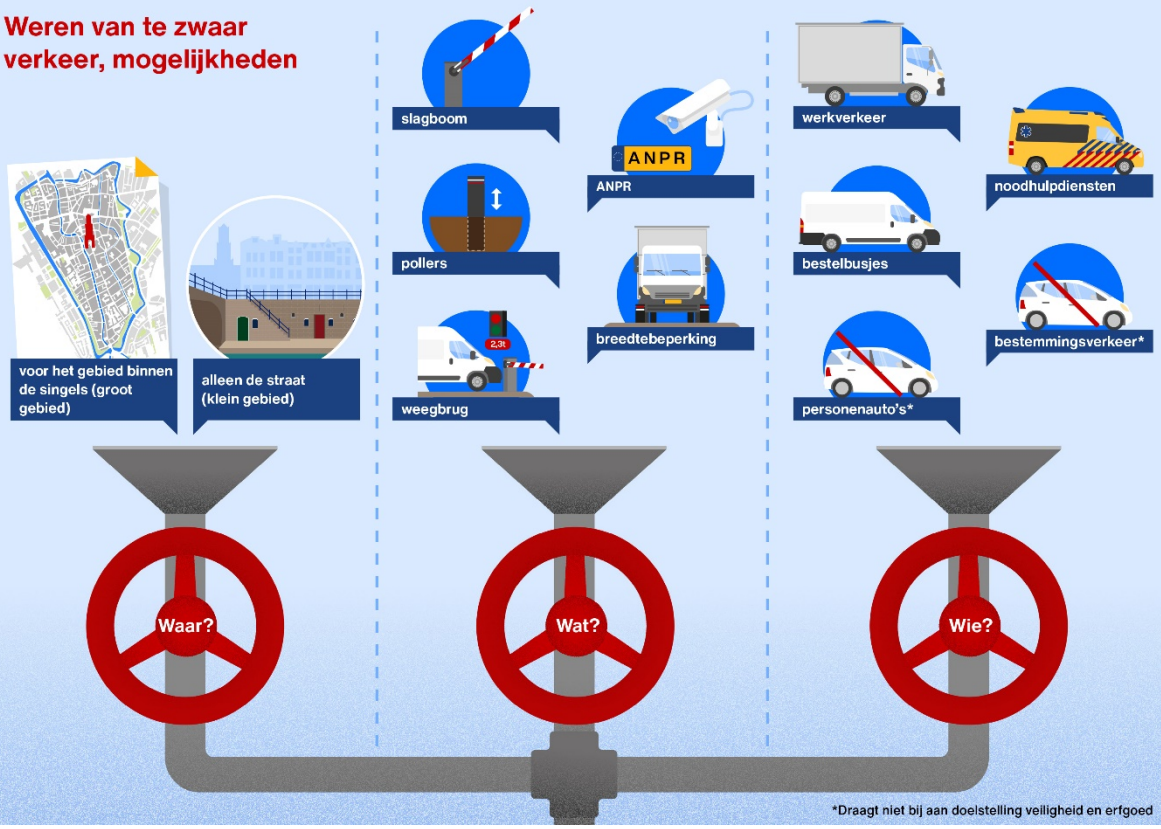
Scope: van gevel tot gevel



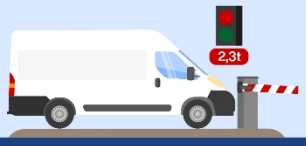

Wat zijn (oorzaken van de) problemen?
belasting door verkeer
samenwerking tussen beheerders en eigenaren in herstel en behoud
veroudering
verstopping spuwer
scheuren
vaarverkeer
onduidelijkheid over eigendom en beheer-verantwoordelijkheden
lekkage tussen muur en gewelf
lekkage door scheur
optrekkend vocht, grondwaterpeil
samenhang
uitspoeling voeg
baggeren
wortelgroei
op staal gefundeerd op zandbed (zonder palen)
oud, tot 900 jaar ingewikkelde samenhang


Weren van te zwaar verkeer, huidige maatregelen
2,0t
9m
4x tijdelijk
zomer 2021
16x permanent
2,2m
2,2m

Weren van te zwaar verkeer, mogelijkheden



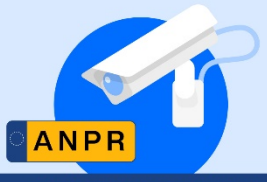
Weren van te zwaar verkeer, scenario's structurele oplossing



fysiek weren van te zwaar verkeer

+ optimale bescherming aan de weg- en werfkelders

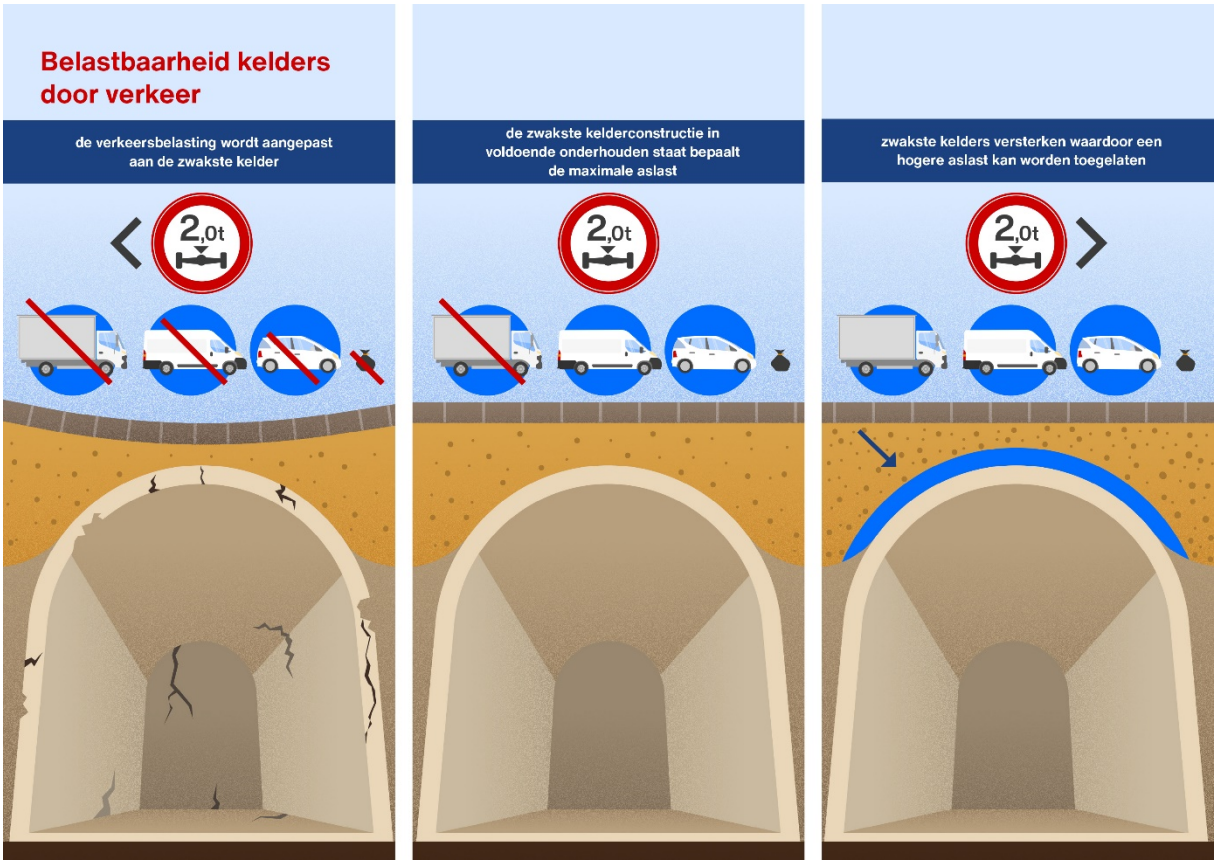
- negatieve invloed op functioneren van de binnenstad en voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied
- negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid
- grote opstoppingen in de binnenstad
- vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten



ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingsysteem

+ kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden wordt tot het minimum beperkt
+ handhaafbaarheid wordt vergroot (boete bij overtreding)

- toegang blijft fysiek welk mogelijk


Belastbaarheid kelders door verkeer
de verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder
2,0t
de zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast
2,0t
zwakste kelders versterken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten
2,0t


Lekkage van kelders
uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid
behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies
afvoer hemelwater van daken aansluiten op riolering
bovenzijden van de kelders moeten waterdicht worden gemaakt
de gehele kelderconstructie moet dicht zijn
scheuren herstellen
extra onderzoek naar afwatering
het aanwezige afvoersysteem herstellen of voldoende onderhouden
peilbeheer van gracht

Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mariëlle de Ridder-van Beek
Datum	22 maart 2021	**Datum verslag**	22 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30		
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Sjors Handgraaf (expert XNTN), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Menno de Pater (expert Decisio), Evert Peereboom (themadirecteur bedrijfsvoering Utrecht), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Joeri Ponten (weren te zwaar verkeer), Jack Post (expert Antea Group), Mariëlle de Ridder-van Beek (notulist), Wytze Veenstra (beeldleverancier), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur) en Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers bewoners/eigenaren/ondernemers

Gemma Boormans (eigenaar), Suzan te Brake (Utrechts Monumentenfonds), Jules Kneepkens (eigenaar), Simone de Gelder (eigenaar), Daan Gillissen, Bas en Martha Veersema (eigenaren), Ruud Verdurme (eigenaar) en Marijk van der Wende (eigenaar)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.

.

2. Kennismaking

Er wordt een kennismakingsrondje gedaan en de deelnemers kunnen een reactie plaatsen op de padlet. Genoemd worden: schoonheid en sfeer, centraal en toch rustig, mooiste plekje van Utrecht, unieke uitstraling/uniek in de wereld, 900 jaar geschiedenis.

3. Werven waardenkader

Er worden 3 stellingen besproken met een poll.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: eens 78% - neutraal 11% - oneens 11%

- Er moet altijd een integrale afweging worden gemaakt
- Zowel veiligheid van de bewoners als van de kelders. Belangen moeten altijd tegen elkaar afgewogen worden en het gaat ook over sociale controle, politie etc. (breder perspectief).
- Fysieke veiligheid kelders is heet hangijzer en ook verkeersveiligheid op Oudegracht, zeker voor ouderen i.v.m. snelle brommers en koeriers.
- Sociale veiligheid en toezicht is niet eenvoudig; toezichthouders kunnen vanaf straatniveau niet zien wat hier allemaal gebeurt bijv. leveringen van drugskoeriers aan recreanten in bootjes.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: eens 25% - neutraal 63% - oneens 13%

- Behoud door ontwikkeling; je kunt monumenten alleen behouden door ook gebruik toe te staan.
- De werfkelder is onderdeel van ons woonhuis; het is fijn als we daar veilig kunnen vertoeven en het in goede conditie blijft en daardoor als erfgoed bewaard blijft.
- Behoud van de historische waarde is randvoorwaarde om andere dingen met de kelder te kunnen doen; anders kunnen we het net zo goed afgraven en een betonnen gewelf maken.
- De meeste kelders zijn rijksmonument; slopen is niet aan de orde.
- Door de scheuren en de lekkages wordt het historische erfgoed juist bedreigd.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: eens 0% - neutraal 25% - oneens 75%

- Maak de gracht autovrij voor zwaar verkeer, maar bewoners moeten wel tot voor hun deur kunnen rijden.
- I.p.v. vrachtwagens en grote bestelbussen alleen kleinere vervoersdiensten toestaan.
- Bewoners hoeven niet perse tot voor de deur kunnen komen, maar kunnen ook in de omgeving parkeren.
- Prima als auto's worden geweerd van de gracht; dat maakt de handhaving ook makkelijker.
- De gracht moet altijd bereikbaar blijven voor de nood- en hulpdiensten.
- Afsluiten voor doorgaand verkeer, maar wel bereikbaar houden voor bewoners (niet parkeren) en bezorgdiensten.
- Misschien is vervoer over water mogelijk? Alleen bestemmingsverkeer toestaan voor bewoners/bedrijven in wervengebied. Doorgaand verkeer om gebied heen leiden.
- Bewoning is ondergeschikt aan geschiedenis, behoud en culturele waarde van het gebied. Elke trilling is er 1 teveel met het oog op de toekomst van het hele gebied. Woning hoeft niet met de auto bereikbaar te zijn, maar mindervaliden zijn wel aandachtspunt.
- Wij zijn passanten en 'rentmeesters' van het erfgoed, maar als de brandweer niet snel genoeg kan optreden gaan er ook al snel 5 huizen verloren en misschien ook mensen, dus veiligheid is wel heel belangrijk.
- Voor mindervaliden is het slecht toegankelijk door alle stoepjes en hekjes.
- Twee deelnemers geven aan moeite te hebben om goed op de stelling te reageren, omdat deze niet scherp genoeg opgeschreven staat.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ erfgoed/ functies 88%
- Veiligheid/ functies/ erfgoed 13%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 0%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 0%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard (programmamanager wervengebied sinds december 2019) licht toe dat er al lang veel is gedaan aan beheer en onderhoud. In mei 2019 is het werk stilgelegd omdat de gemeente erachter kwam dat het veel duurder werd dan de bedoeling was en veel langer ging duren. Bovendien gingen er tijdens het werk kelders stuk en werd er erfgoed beschadigd. De werkzaamheden zijn toen onmiddellijk stopgezet.
Antea Groep heeft een onderzoek gedaan en is tot de conclusie gekomen dat het werk door de gemeente stelselmatig onderschat is en het programmamanagement en de programmabeheersing niet op orde waren. Twee straten (Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht) moesten afgesloten worden uit voorzorg. Vervolgens is besloten om een integraal programma te gaan maken en daar goed de tijd voor nemen in samenspraak met de eigenaren/beheerders en ook de keldereigenaren onderling, want het heeft geen zin als de gemeente muren opknapt die vastzitten aan kelders, als die niet ook gelijk worden aangepakt.
We moeten eerst de scope van het plan bepalen:

- Veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid zijn ingrediënten, maar hoe ver gaat veiligheid (verkeersveiligheid of veiligheid gekoppeld aan het erfgoed?)
- Op welk gebied is het van toepassing (ook straten buiten de grachten met middeleeuwse kelders)?
- Scope; welke elementen zitten erin (kelders, straten, muren, bruggen, wegen, bomen, afwatering, walmuren (laagste) werfmuren, kluismuren, watergevels van grachtenpanden die in het water staan, riolering) of zijn er nog toevoegingen?

Als bij de herstelwerkzaamheden de put wordt bemalen, moet er ook retourbemaling plaatsvinden, anders kan dit leiden tot verzakkingen. Eelko geeft aan dat dit inderdaad belangrijk is.

De straatkelders ontbreken op het plaatje; maak het gebied groter dan de waterkant gezien de samenhang voor de te nemen verkeersmaatregelen. Eelko geeft aan dat er al een aantal straatkelders in de kaart verwerkt zijn, maar er zal gecheckt worden of de kaart volledig is.

De kwaliteit van het wegdek speelt een rol, los van de verkeersbelasting. Er ontbreken stenen en plassen blijven lang staan. Eelko reageert hierop en zegt dat op een onregelmatig wegdek auto's eerder stuiteren en dat geeft meer druk op de kelders. Daarnaast waarschijnlijk er hierdoor ook meer regenwater doorgelaten dan op een strakker wegdek (normaal 10-15% doorlaatbaarheid).

Zijn ratten of muizen in staat om kanalen te graven en zich naar binnen te vreten? Frank van der Zanden geeft aan dat er geen concrete gevallen bekend zijn dat ratten of muizen constructies ondergraven.

Als huiseigenaar kun je alleen je huisgevel beïnvloeden of de binnenzijde van je kelder, maar je hebt geen invloed op wat daarbuiten gebeurt.

Waterspuwers die grondwater de werf op storten geven ook veel vocht aan de muren. Een bewoonster lost dit op door emmers eronder te zetten en elke dag te legen, anders wordt de muur veel te nat. Een afvoerputje is niet toegestaan omdat dat niet oorspronkelijk is. Eelko zegt dat de waterspuwers soms verstopt raken of niet goed worden onderhouden waardoor het water in de spuwer of het deel erachter blijft zitten. Als het water tegen de muren aankomt of op de werven blijft liggen en tot lekkage leidt, moet dat inderdaad bekeken worden.

5. <u>Belastbaarheid kelders</u>

Nanneke licht toe dat het ook mogelijk is om een date van 10 minuten aan te vragen met een expert in de break-out room. Alle vragen en antwoorden worden genoteerd.

Eelko meldt dat er al 16 kelders zijn bekeken en een aantal kelders is ook open gegraven. Sommige kelders zijn heel sterk gebouwd en een aantal kelders is minder sterk. De minst sterke kelders worden onderzocht. De experts verwachten dat de 2 ton belastbaarheid die ook in 2014 al is genoemd de uitkomst zou kunnen zijn, maar er wordt ook gekeken naar de dynamische belasting en er worden allerlei berekeningen gemaakt. Dan zijn er 3 opties:

- De verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder.
- De zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast.
- Zwakste kelders versterken door een schil eromheen te maken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten.

Volgens de Commissie van Wijzen was er al heel lang een aslast van max. 2 ton en daarvoor nog minder. Toch is de aslast in de jaren 90 uitgebreid, terwijl die toen al hoog werd gevonden. Vervolgens is die 2 ton niet goed gehandhaafd. Een eigenaar zegt nu niet in een discussie te willen verzeilen of de aslast nog verhoogd kan worden. Eelko geeft aan dat er nog niets besloten is. We horen graag hoe jullie hierin in staan als keldereigenaren, bewoners en ondernemers in het gebied.

Historisch gezien waren het B-wegen met een wieldruk van 1 ton/ 2 ton aslast, maar er is niet goed gehandhaafd. Er hebben zelfs jarenlang zware vuilniswagens overheen gereden. Als er niet gehandhaafd gaat worden, zal er nog meer schade ontstaan aan de (onversterkte) kelders. Gevraagd wordt om ter indicatie te reageren op de vraagstelling.

Als alle eigenaren van werfkelders volledig verantwoordelijk zouden worden voor al het onderhoud, zal dat antwoord anders zijn dan wanneer de gemeente alle eigenaren gaat helpen bij het herstel en dat vanaf dat moment het onderhoud voor de eigenaren is.

Deze vraag is inderdaad niet aan de orde. De huidige aslastbeperking is er niet voor niets en misschien zelfs nog te hoog, zeker in de huidige conditie. Eelko verheldert dat de aanwezigen niet gehouden worden aan het antwoord, het is slechts ter indicatie.

<u>Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)</u>
OF
<u>Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)</u>
1 ---------- 10

1 67%
2 17%
3 17%
(4 t/ 10 geen stemmen)

- Zo min mogelijk belastbaarheid.
- Minder zwaar verkeer op de grachten, maar nog wel bezorgdiensten met kleinere auto's. Sinds de plaatsing van de paaltjes op 1 maart 2021 hebben wij al minder trillingen en geluidsoverlast in onze kelder.
- Maak los van de kostendiscussie een goed plan en dat is de minst mogelijke belastbaarheid. Het doel moet niet zijn om de aslast te verhogen.

6. <u>Maatregelen weren te zwaar verkeer</u>

Eelko licht toe dat er een balans moet komen tussen wat de kelders aan gewicht aan kunnen en de verkeersbelasting. De maximale aslast is nu 2 ton, maar die wordt regelmatig overschreden. We kunnen handhaven, maar uiteindelijk zullen er ook fysieke maatregelen moeten komen want met paaltjes op 2,2/2,3 meter kan vrachtverkeer er echt niet door. Er staan nu op 4 plekken palen en het aantal locaties wordt uitgebreid naar 15 voor de zomer.
Uit tellingen is gebleken dat er per week 40 vrachtwagens en enkele duizenden bestelbusjes rijden. Een groot deel van de bestelbusjes gaat tot 2 ton en ongeveer 1/3 tot 2,8 ton (volgens opgave fabrikant). We hebben ze ook allemaal een paar keer op de weegschaal gezet en dat blijven we ook doen. We hebben zelf niet geconstateerd dat ze te zwaar zijn, maar als de cafés weer opengaan schatten we in dat we wel weer te zware bussen tegen gaan komen.
Invoering van fysieke maatregelen in het wervengebied is lastig: pollers (inzinkbare palen) zijn niet mogelijk bij kelders en een weegbrug is ook lastig inpasbaar in het gebied. In een breder gebied zou dit wel kunnen, maar dan zouden we de bruggen moeten nemen over de singel en dan krijg je een heel groot gebied; als daar geen vrachtwagens en bestelwagens mogen komen geeft dat problemen voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied.

Nanneke meldt dat in de chat is gemeld dat paaltjes ook vaak omver worden gereden en verwezen is naar buitenlandse voorbeelden voor cameratoezicht. Waar gaat de voorkeur naar uit; fysieke maatregelen of kenteken camerahandhaving?

<u>Fysiek afsluiten voor zware voertuigen</u>
<u>OF</u>
<u>Kenteken camerahandhaving</u>
1 ---------- 10

1	67%
6	29%
10	14%

- Combinatie van beiden. Voorkom dat vrachtverkeer een fuik inrijdt door de beperking eerder aan te geven.
- Cameratoezicht alleen is onvoldoende, maar fysieke maatregelen zijn esthetisch niet mooi.
- Groot verkeer moet fysiek tegengehouden worden maar voor kleiner verkeer elegant toezicht i.p.v. nare maatregelen in het zicht.
- Fysieke afsluiting is beste oplossing, maar technische uitvoerbaarheid is lastig (storingsgevoeligheid) dus het wordt waarschijnlijk cameratoezicht, maar invoering vanaf 2025 is veel te laat.
- Voorkeur voor cameratoezicht i.v.m. esthetiek. Nieuwe paaltjes op Twijnstraat zijn ook alweer aangereden. Succes van cameratoezicht zal afhankelijk zijn van de hoogte van de boetes.

- Grote vrachtwagens al op afstand tegenhouden. Misschien moet de snelheid ook aangepast worden, want het maakt wel uit of de belasting statisch of dynamisch is. Er zijn geen voortuinen,

dus een grotere kans op aanrijdingen tussen voetgangers en fietsers of auto's. Voorkeur voor camerasysteem om zowel op snelheid als op zwaar verkeer te handhaven.

Sjors Handgraaf (XNTN) licht toe dat er relatief snel camera's opgehangen kunnen worden, maar de juridische haalbaarheid moet goed bekeken worden voor de 'twijfelcategorie' voor de categorie met een maximale aslast tot 2 ton maar te zware belading.

7. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko licht de oorzaken voor lekkage toe:

- Hemelwater dat door de bestrating in de ruimte tussen 2 kelders terecht komt, waar een afvoersysteem zit met waterspuwers dat hersteld moet worden.
- Materiaal van de kelders zelf is poreus of beschadigd met scheuren waardoor er water doorheen komt.

In de jaren 90 is een beschermende laag aan de bovenzijde van de kelders gelegd om te voorkomen dat er water door het dak van de kelder heen komt. Er lopen 2 discussies door elkaar: het beschermen van het erfgoed tegen ernstige lekkage (o.a. in Choorstraat zijn de stenen doorweekt waardoor ze hun stevigheid kwijt raken). Anderzijds zijn de kelders ooit bedoeld geweest om spullen doorheen te voeren en daarvoor hoeven ze niet waterdicht te zijn, maar als de kelder een bedrijfs- of woonfunctie heeft gekregen, moet die voldoen aan de wetgeving en dus ook vochtvrij zijn en dan is het de vraag wie dat moet betalen.

<u>Vocht accepteren, lekkages verhelpen</u>
<u>OF</u>
<u>Waterdicht maken voor wonen en werken</u>
1 ---------- 10

1	14%
5	14%
7	14%
8	43%
10	14%

- Eigenaren zijn vrij om de kelder te gebruiken zoals het hen goeddunkt, maar de kelder was ooit bedoeld voor opslag c.q. doorvoer van spullen, dus dat zou altijd het vertrekpunt moeten zijn.
- Steeds meer werfkelders krijgen een woonfunctie, dus pak het voor de komende jaren in 1 keer goed aan.
- Niet alle kelders zijn geschikt voor bewoning door fysieke beperkingen (bijv. hoogte), maar functies veranderen door de geschiedenis heen, dus pin het niet vast op de doorstroomfunctie. Er is bovendien enorme woningnood. De gemeente zou naar het vergunningenbeleid kunnen kijken Denk ook na over B&B's. Zeker als kelders nu ook los verkocht worden en er economische bedrijvigheid komt, heeft dat effect op de sociale cohesie.
- We moeten ook respectvol naar het verleden kijken. Het is knap wat men met beperkte middelen destijds kon bouwen. De kelders waren toen waterdicht (genoeg), maar de problemen zijn ontstaan door de vele invloeden van buitenaf (problemen met water, groen wat in de binnenstad is gekomen).

- Tijdens de bouw is een waterdichte kleilaag over de bakstenen gewelven aangebracht. De Commissie van Wijzen heeft aangegeven dat de gemeente verantwoordelijk is voor het afvoeren van regenwater en er dus voor moet zorgen dat het water van boven niet in de kelders terechtkomt, anders spoelt het uit en stort het in. Voor optrekkend vocht uit de bodem moet de eigenaar zelf verwarming aanbrengen en ventilatie.

- Het oorspronkelijke doel van de werfkelders is geen krachtig argument voor de toekomst. Oude ziekenhuizen en historische gebouwen in Utrecht zijn juist dankzij bewoning behouden gebleven.
- Er loopt ook een stadsverwarmingsleiding door het gebied heen; daar kunnen ook lekkages ontstaan.

8. Afsluiting

Nanneke meldt dat nog aanvullingen gegeven kunnen worden via de chat of mail (werven@utrecht.nl); daar volgt dan zeker nog een reactie op. Er komt een verslag op hoofdlijnen en de praatplaten en tekeningen van Wytze worden ook aan alle deelnemers gestuurd. Morgen wordt een mail toegestuurd met een link voor een evaluatie van deze bijeenkomst.

Eelko dankt voor de inbreng en de discussie. Er waren verschillende invalshoeken en belangen en er zijn vanavond toch weer nieuwe aspecten aan bod gekomen, dus dat helpt om nog veel breder naar de opgave en problematiek te kijken. Er zal een document gemaakt worden met alle vragen en antwoorden.
Het gesprek over de waarden van veiligheid, erfgoed, gebruik, functionaliteit was heel waardevol. Dit geeft ook weer andere inzichten en zal ook een mooi gesprek zijn met het college en de gemeenteraad bij het vaststellen van het plan, want dat bepaalt uiteindelijk welke keuzes je maakt.
Bij de scope hebben we een aantal toevoegingen gekregen, dus dank daarvoor. We moeten nog nadenken over hoe breed we het maken: is het alleen aan erfgoed gerelateerd of gaat het ook over verkeersveiligheid en de hoeveelheid verkeer? Dat is voor de leefbaarheid heel erg belangrijk, maar zit dat dan in het omgevingsplan, het mobiliteitsplan of in dit programma?
Bij de discussie ‘wat kunnen de kelders aan’, loopt het ‘wat’ en ‘wie’ inderdaad erg door elkaar heen. Misschien kunnen we die discussie later voeren. Voor de verkeersmaatregelen op zichzelf maakt het niet uit hoeveel ton het wordt, want een aantal maatregelen moet je toch nemen.
De discussie of fysieke maatregelen wel gaan werken (omver of tussendoor rijden, esthetiek) of dat handhaving een betere oplossing is, is herkenbaar. Inderdaad is 2025 ver weg en is misschien tussentijds andere handhaving nodig of kunnen we versnellen. Er is ook geopperd om de snelheid te verlagen. Er geldt al 30 kilometer per uur, maar misschien moet de snelheid nog verder terug.
De discussie over de lekkage was ook een principiële: wat was de functie van de werfkelder en wat wordt het? Het feit dat je die kelders gaat gebruiken zorgt er ook voor dat ze goed onderhouden worden en dat is ook weer goed voor het erfgoed. De Commissie van Wijzen houdt zich ook bezig met wat de overheid moet doen en wat een eigenaar zelf kan doen. Voor de verkeersmaatregelen is de keldereigenaar van de overheid afhankelijk. Bij lekkage is de bottom-line dat het erfgoed niet stuk gaat door lekkage maar als het gaat over het gebruik, dan moeten we goed kijken wat de Commissie van Wijzen daarover zegt.
Niet aan de orde is gekomen het onderwerp klimaatadaptatie (bijv. heftige regenbuien); moeten we de scope niet verbreden?
Het programmaplan zal de komende weken geschreven worden op basis van alle input en gesprekken. De planning is dat dit stuk eind april bij B&W ligt en vervolgens naar de gemeenteraad gaat, die ongetwijfeld een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. Hopelijk kan het voor de zomer vastgesteld worden. Waarschijnlijk is voor bepaalde onderdelen meer tijd nodig, maar we kunnen voor plm. 70% al uitspraken verwachten en voor 30% of er meer tijd nodig is en daar zijn deze gesprekken ook heel belangrijk voor.

Nanneke concludeert dat er veel huiswerk en uitzoekwerk is, maar ook veel steun om bepaalde denkrichtingen verder te ontwikkelen. Er is in de chat gezet dat de stellingen wat dwingend waren, maar jullie hebben er wel hele mooie, genuanceerde uitspraken over gedaan dus dat is toch de winst van deze avond. Er wordt nog een rondje gemaakt met ‘hartekreten’:

- Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en we moeten niet langer wachten.
- Laten we ook eerst het huiswerk doen en de verwachtingen over en weer helder hebben.
- Volgend jaar bestaat Utrecht 900 jaar; het mooiste cadeau zou een voldragen plan zijn dat dan ook in uitvoering kan worden genomen.
- Er is een gemeenschappelijk belang, ook voor de generaties na ons. We hebben last van beslissingen in het verleden waarbij niet iedereen mee deed en er zoveel verschillen zijn opgetreden. Laten we hiervan leren.

Nanneke dankt alle aanwezigen hartelijk voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.48 uur.

Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatie bijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	15:00-17:00	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Carlos Genders (expert RHDHV), Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Wittenveen en Bos), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Mieke Veenbrink (notulist), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Ruud Gubbels (eigenaar), Italo de Lorenzo (eigenaar), Merel Rosenberg, namens UVSV, (eigenaar), Karel Schuttevaer (eigenaar), Joyce de Vaan (huurder kelder), Daan Westerink (eigenaar)

Verslag

9. <u>Welkom en toelichting op programma</u>

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.
Voor het maken van een sfeerverslag wordt de vergadering opgenomen. Nanneke van der Heijden roept de aanwezigen op ook gebruik te maken van de chat.
Nanneke van der Heijden licht het programma toe.

10. Kennismaking

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaren	4
Eerder betrokken geweest bij het wervengebied	2/3
Bewoners/ondernemers Oudegracht	3
Bewoners/ondernemers Nieuwegracht	geen
Bewoners/ondernemers Plompetorengracht	1
Bewoners/ondernemers Drift	1

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een 'tegeltje' te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- De Oudegracht/het terrasje pakken aan de Oudegracht;
- De mooie grachten/de schoonheid van de grachten;
- De verschillende kelders;
- Het kleinschalige dorpse karakter;
- De boom bij de Pausdam;
- Nu er minder verkeer is, hoor je de natuur;
- Het bevaren van de (buiten) grachten;
- Het tijdens warme dagen slapen in de kelder.

De kelders van de aanwezigen worden gebruikt als opslag, als atelier, als logeerverblijf, als bedrijfsruimte.

11. Werven waardenkader

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 100% / neutraal / oneens

- Veiligheid gaat over alles. Bewoners willen dat het huis veilig is en dat het op de weg veilig is. Camerabewaking draagt bij aan het veiligheidsgevoel. De gemeente en de bewoners moeten elkaar zien als samenwerkingspartners en zij hebben elkaar nodig om de boel vooruit te brengen;
- Bewoners zien nog veel zaken die niet geoorloofd zijn zoals het rijden van vrachtwagens in gebieden waar een verbod geldt. Wanneer bewoners meldingen doen, dan duurt het soms lang voordat bewoners iemand aan de telefoon krijgen of dat iemand ter plekke is;
- Veiligheid betekent ook dat bewoners en bezoekers veilig het gebied kunnen bezoeken, zonder dat men de nek breekt over losliggende stenen, etc.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 33% / neutraal 50% / oneens 17%

- Het gebruik van kelders is veel waard, maar de waarde van het erfgoed mag hier niet ten koste van gaan (het moet hand in hand gaan);
- De historische waarde is heel belangrijk. Maar de bewoners/eigenaren kijken ook naar het huidige gebruik en de waarde die de werfkelders hebben;
- Het zou zonde zijn wanneer de buitenkant wordt aangepast en de historische uitstraling teniet wordt gedaan.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 40% / neutraal 20% / oneens 40%

- De bereikbaarheid voor de mens is belangrijk (niet voor de automobilist).
- De bereikbaarheid moet gewaarborgd zijn anders hebben de grachten ook geen historische waarde;
- Het gebied moet leven, maar wel op een manier waarop de werfkelders en het gebied in takt blijven en niet door allerlei zwaar verkeer kapot wordt gemaakt. Genieten kan ook op de fiets;
- De bereikbaarheid te voet of per rondvaartboot is belangrijk. De discussie over de autobereikbaarheid is verleden tijd en ook de discussie over de belastbaarheid van de werfkelders;
- Voor de studentenvereniging is de bereikbaarheid van de Drift voor toeleveranciers belangrijk maar het herstel van het erfgoed is ook belangrijk;

- Er zijn creatieve manieren te bedenken (zoals het aanleveren met tankwagens van drank) om de functies te behouden maar de belasting te verminderen.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid 40%
- Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik 20%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 20%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 20%

12. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomst. De gemeente stelt een programmaplan op met als doel dat de gemeente en de eigenaren samen het plan gaan uitvoeren en waarin het handhaven van het erfgoed een uitgangspunt is. Voor het uitwerken van het programmaplan is het belangrijk input te krijgen van bewoners/ondernemers over een aantal onderwerpen zoals de drie waarden veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid. Er is onderzoek gedaan naar diverse zaken zoals de schades, de lekkages, de belastbaarheid, etc.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).
Aan de hand van een praatplaat toont hij welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Frank van der Zanden verduidelijkt dat bewegend water kan leiden tot aantasting van de fundering (dit wordt niet alleen veroorzaakt door vaarverkeer). Met name in de Nieuwegracht, waar de fundering minder diep is, is het effect van het vaarverkeer groter op de muren. Daarom mag in de Nieuwegracht geen gemotoriseerd verkeer varen. Om alle effecten in beeld te brengen is aanvullend onderzoek nodig. Afgesproken wordt dat de gemeente contact opneemt met Schuttevaer om over dit onderwerp verder te spreken.

De rondvaartboten zijn een belangrijke partner voor de ondernemers in de stad. Het zo mooi mogelijk houden van de binnenstad en het water is voor het trekken van toeristen belangrijk.

Opgemerkt wordt dat de nieuwe voegen al weer uit de muren vallen. Bij het voegen van de muren is voegmiddel gebruikt met veel kalk om te kunnen voldoen aan de milieueisen. Geadviseerd wordt om bij het herstel voegmateriaal van een betere kwaliteit te gebruiken.

13. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard licht aan de hand van een praatplaat de mogelijke oplossingsrichtingen toe. Het (zware) verkeer kan geweerd worden of er kan een balans worden gezocht in de belastbaarheid van de kelders en wat er aan verkeer kan rijden.
In juni worden de uitkomsten van een onderzoek verwacht naar de belastbaarheid van de kelders. Vooralsnog is de inschatting dat een belastbaarheid van 2 ton per as mogelijk moet zijn. Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders.

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een bewoner geeft aan dat hij sinds 1970 woont aan de Oudegracht. Voor die tijd was al versterking aangebracht met gewapend beton. Deze bewoner heeft nooit problemen gehad met de kelder als gevolg van het zware vrachtverkeer. De problemen zijn begonnen nadat er werkzaamheden aan de werfmuren zijn verricht. De muur aan de kant van de werf is losgekomen van de kelder;
- Het wervengebied is gebouwd voor andere doeleinden dan het nu voor wordt gebruikt. De discussie moet meer gaan over hoe het wervengebied gebruikt moet gaan worden en het behouden van het erfgoed. Er rijdt nog veel verkeer in het gebied niet zijnde bestemmingsverkeer. De kelders moeten versterkt worden maar niet zodanig, dat er zwaar verkeer overheen kan rijden;
- Ook bij een andere aanwezige zijn er problemen met de kelder sinds de werkzaamheden aan de werfmuur. De muur is scheef gaan staan en de deuren vallen naar binnen. Bij de werkzaamheden was er een groot gat in de riolering;
- Een aanwezige geeft aan dat zij nog maar sinds kort een werfkelder huurt en niet kan beoordelen of in de afgelopen jaren sprake is van verval. De kelders moeten kwalitatief goed zijn. De kelders moeten op orde gebracht worden en goed belastbaar zijn;
- De kelders moeten verstevigd worden en de volgende discussie is of er auto's overheen mogen rijden;
- De kelder moet bereikbaar blijven voor het bevoorraden.

14. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat er in het gebied op dit moment op vier plekken (en het aantal wordt uitgebreid naar zestien plekken) paaltjes worden geplaatst om vrachtverkeer de doorgang te belemmeren. Vrachtverkeer kan het gebied niet meer in komen, maar busjes, die soms ook een aslast hebben > 2 ton, wel. De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een aanwezige kiest voor fysieke maatregelen. Een automobilist/vrachtwagenbestuurder die de omgeving niet kent, mist de bordjes en rijdt alsnog het gebied in. De huidige paaltjes om het vrachtverkeer te weren zijn op een aantal plekken wel heel krap;
- De stad moet ook gastvrij blijven. Met het plaatsen van camera's en een ontheffingssysteem kan dit geregeld worden. Afgevraagd wordt of ook de snelheid van het verkeer van invloed is op de

belastbaarheid van de kelders. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de statische en dynamische belastbaarheid. Vooralsnog zijn de geluiden dat bij een lagere snelheid er iets meer gewicht mogelijk is;
- In het verleden werd er met zwaar verkeer gereden over het deel van de Oudegracht tussen de Lange Viestraat en het Stadhuis. Bewoner kent geen geluiden van lekkage van de kelders onder dit stuk van de gracht. De bewoner stelt een gebiedsgerichte aanpak voor omdat per gebied de situatie verschillend is;
- Een bewoonster is nog niet zover dat zij het gehele gebied wil afsluiten. De politieke partijen D66 en GroenLinks willen alle verkeer weren uit de binnenstad. Zij hoopt vooralsnog dat de maximum snelheid in het wervengebied wordt verlaagd. Zij geeft aan dat cameratoezicht onvoldoende is en dat fysieke maatregelen getroffen moeten worden;
- De huidige navigatie werkt niet altijd waardoor vrachtwagens zich vastrijden op de grachten;
- Het is belangrijk dat de hulpdiensten het gebied kunnen bereiken;
- Een aanwezige vindt bereikbaarheid belangrijk en is voor een moderne aanpak met nieuwe technieken;
- Geadviseerd wordt ervaringen die elders (zowel in Nederland als in het buitenland) zijn opgedaan met camerabewaking en fysieke maatregelen mee te nemen in de afwegingen.

15. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater maar ook ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die lozen op de straat ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

<u>Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid</u>
OF
<u>Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies</u>
1 ---------- 10

1 0
3 20%
5 0
7 40%
10 40%

- De kelders die al zijn omgebouwd tot woning of kantoorruimte moeten behouden blijven maar het is niet nodig dat alle kelders bewoonbaar worden;
- Een bewoner gebruikt de kelder al ongeveer 45 jaar als kantoor. Tot een paar jaar geleden zonder problemen. Toen de werkzaamheden zijn uitgevoerd is de voorkant van de werfmuur los komen te staan van de kelder en hierdoor is lekkage ontstaan;
- De eigenaar moet zelf kunnen bepalen hoe hij/zij de kelder wil gebruiken echter het is niet nodig om te stellen dat iedereen in de kelder moet kunnen wonen;
- De huidige constructies zijn kapot en eerst moet gekeken worden hoe deze zijn te herstellen (de basis moet op orde zijn) zodat de kelders behouden blijven voor de toekomstige generaties;
- Afgevraagd wordt in hoeverre alle kelders waterdicht moeten zijn;
- De kelders moeten veilig zijn;
- Op een aantal kelders aan de Oudegracht is in verleden bitumen aangebracht om lekkage tegen te gaan. Juist bij deze kelders zijn nu problemen geconstateerd doordat de stenen te droog worden. Eelko van den Boogaard legt uit dat hier een onderzoek naar loopt en eind mei worden de resultaten van dit onderzoek verwacht.

16. <u>Afsluiting</u>

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de

aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard vond het een inspirerende bijeenkomst. De standpunten en de argumentatie bieden het projectteam nieuwe inzichten en dit zal gebruikt worden in het vervolgproces. Hij geeft aan dat belangrijk is om te bepalen welk gebruik mogelijk moet zijn (bijvoorbeeld het varen met de rondvaartboten) en dan moet gekeken worden welke maatregelen getroffen moeten worden. Voor wat betreft het verkeer zullen er beperkingen opgelegd worden. De wereld is ten opzichte van de jaren 60 aanzienlijk veranderd. Het moet wel mogelijk zijn dat bijvoorbeeld het afval wordt opgehaald en dat er verhuisd kan worden. Hij vindt het een interessante gedachte om te onderzoeken welk regiem mogelijk is per gebied omdat de constructies mogelijk een andere belastbaarheid hebben.

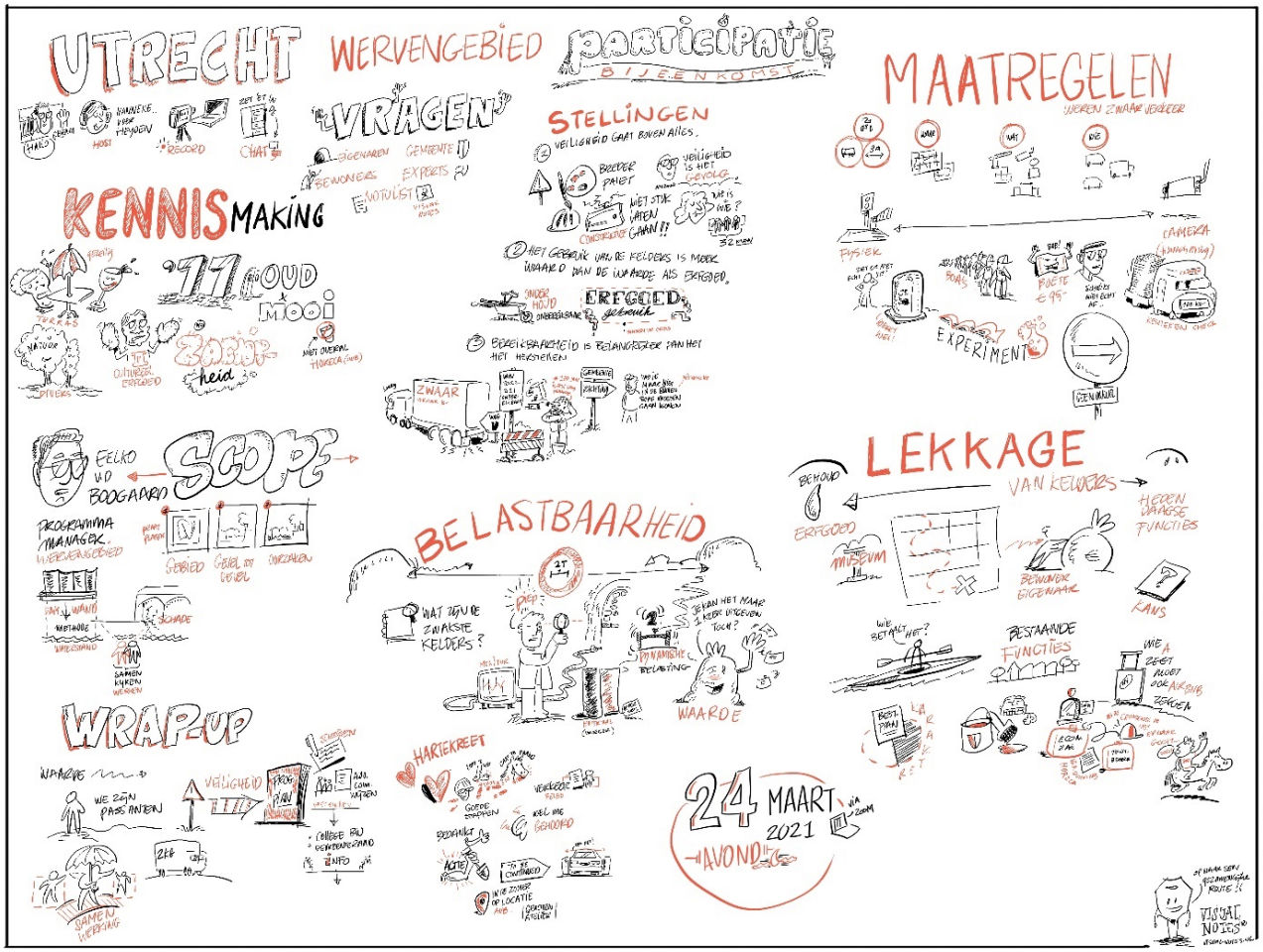
Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit. Eelko van den Boogaard wil in de toekomst ook samen kijken hoe uitvoering kan worden gegeven aan het plan.

Tips en tops:

- Complimenten voor de manier waarop Nanneke van der Heijden het gesprek heeft geleid. Zij heeft alle deelnemers laten participeren;
- De tijd is omgevlogen, complimenten aan Nanneke van der Heijden en aan gemeente en andere bewoners;
- Fijn dat er verschillende bewoners/ondernemers aanwezig waren;
- Betrek jongeren bij het zoeken naar oplossingen;
- Interessant, heb weer veel geleerd;
- Mooi te zien dat mensen in eerste instantie voor links of rechts op de lijn kozen maar met argumenten veelal opschoven naar het midden;
- Als we allemaal dezelfde kant op kijken wordt Utrecht een stuk mooier.

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden (gespreksleider), Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmanager), Thomas Harrewijn (expert RHDHV) Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Jack Post (expert Antea Group), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Mieke Veenbrink (notulist), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Bram Anker (eigenaar en bewoner), Tim de Beet (bewoner), Ferdinand Binnenpoorte (eigenaar en bewoner), Jan Bots en Annemiek Roessen (eigenaren en bewoners), Jochem Brouwer (eigenaar en bewoner), Wilfried Claus (eigenaar en bewoner), Veronika Egelmeer (ondernemer), Grachtenatelier (ondernemer en eigenaar), Hetty Jansen (eigenaar en bewoner), Corien Swaan (bewoner)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden opent de derde online participatiebijeenkomst over het programmaplan voor het wervengebied en heet de aanwezigen welkom.

Geen van de aanwezigen heeft er bezwaar tegen dat de vergadering wordt opgenomen. De beelden worden gebruikt voor het maken van een sfeerverslag. Van de bijeenkomst wordt

zowel een visueel verslag als een verslag op hoofdlijnen gemaakt. Ook in de chat kunnen vragen worden gesteld.

Nanneke van der Heijden licht het programma van de avond toe.

2. <u>Kennismaking</u>

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaar:	6
Bewoner wervengebied:	7
Ondernemer:	2
Namens de gemeente:	7
Experts	5

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een ‘tegeltje’ te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- Bezorgd om cultureel erfgoed. Het gebied rond de grachten en de werven is oud en heel mooi. Voorkomen moet worden dat er schade ontstaat aan de kelders. Het erfgoed staat soms onder druk (aan een deel van de Oudegracht zou geen horeca toegestaan zijn);
- Historie, de mooiheid en de authenticiteit;
- Een aanwezige die sinds 1977 aan de gracht woont heeft veel zien veranderen;
- Gezelligheid wervengebied,
- Water en terrassen;
- Genieten;
- Bijzonder;
- De unieke uitstraling. Gehoopt wordt dat de gemeente een inspanning doet om de werven, de kelders en de walmuren te behouden. Dat betekent dat het erfgoed met zachtheid moet worden behandeld. De belasting van de kelders moet bepalend zijn voor wat er mogelijk is qua verkeer.
- De verschillende manieren in het gebruik langs de grachten (een groener gebied, een drukker gebied, etc.).

3. <u>Werven waardenkader</u>

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

<u>Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 38% / neutraal 50% / oneens 13%</u>

- Het is breder dan veiligheid. Het gaat bijvoorbeeld ook om de leefbaarheid in het gebied en daar is veiligheid een aspect van;
- Het gaat zowel over de sociale- als technische- als constructieve veiligheid. Sociale veiligheid geldt ook in dit gebied maar ook op andere plekken;
- Wanneer de kelders goed zijn onderhouden en er geen verkeer is wat er niet thuishoort, dan is de veiligheid het gevolg hiervan;
- Het wervengebied bestaat al honderden jaren. De huidige bewoners/ondernemers/bezoekers zijn slechts passanten. We moeten zuinig zijn op het gebied. Laten we zorgen dat de werven behouden blijven voor latere generaties (en niet stuk gaan door verkeerde beslissingen);
- Natuurlijk is veiligheid belangrijk maar het moet gezien worden in de context. Als je alles gaat verbouwen tot het veilig is dan doe je andere waarden tekort.

<u>Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 22% / neutraal 56% / oneens 22%</u>

- Een aanwezige is eigenaar van een werfkelder maar deze kelder is niet bereikbaar. De eigenaar vindt het belangrijk dat de werfkelder gebruikt kan worden (hoger belang dan het belang voor het erfgoed);
- Afgevraagd wordt in hoeverre men moet gaan, met het gebruiksvriendelijk maken van de kelders. Als er technische mogelijkheden zijn dan is het mooi, maar dat moet niet voor alles gaan. De culturele/erfgoedwaarde is belangrijker dan de gebruikswaarde;
- De waarde van het erfgoed staat buiten kijf, maar die wordt door het gebruik bepaald. De kelders/dit gebied is een gebied waar de huizen en de kelders intensief zijn/worden gebruikt. Wanneer het een openluchtmuseum wordt, waar alles prachtig is maar waar niet geleefd wordt, dan verdwijnt ook het erfgoed;

- Het behouden van het cultureel erfgoed is het belangrijkst. De publieke functies zijn in het verleden niet met respect omgegaan met het cultureel erfgoed door er leidingen doorheen te zagen;
- Binnen de mogelijkheden van het erfgoed, het erfgoed gebruiken is prima!
- Een kelder is niet te gebruiken wanneer er geen aanpassingen worden gedaan (zoals het aanleggen van buizen).
  Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 0% / neutraal 56% / oneens 44%
- Het herstel is belangrijk, daarna kan de bereikbaarheid worden gewaarborgd. Tijdens het herstel is de bereikbaarheid minder. Het herstel moet goed worden uitgevoerd en het is niet wenselijk dat gedurende het herstel de werkzaamheden (zoals aan de Kromme Nieuwegracht) een langere tijd worden stilgelegd;
- Het is belangrijk een strikte aslastbeperking af te dwingen anders gaat het erfgoed kapot;
- Als de bereikbaarheid schade veroorzaakt aan het erfgoed dan gaat het cultureel erfgoed voor de bereikbaarheid. Die afweging moet expliciet gemaakt worden. Als het erfgoed de bereikbaarheid niet kan dragen gaat het erfgoed voor;
- Er moet door de gemeente beleid worden gemaakt zodat enorme vrachtwagens om de winkels/ supermarkten te bevoorraden niet nodig zijn;
- Een aanwezige verandert zijn stem van neutraal naar oneens: hij vindt herstellen belangrijker dan bereikbaarheid.
  Ik hecht de meeste waarde aan:

Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid	11%
Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik	0%
Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid	11%
Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid	0%
Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik	56%
Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid	22%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomsten. Eelko van den Boomgaard is programmamanager en heeft eind 2019 de opdracht gekregen om een programmaplan te maken. In de afgelopen maanden is veel onderzoek gedaan. De onderzoeksresultaten worden binnenkort verwacht. Hij wil graag over een aantal onderwerpen de mening van de aanwezigen horen.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).

Aan de hand van een praatplaat toont Eelko welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Ook hiervan is een praatplaat gemaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Eelko van den Boogaard vraagt of de aanwezigen zich herkennen in de oorzaken en de problemen.

Een aanwezige geeft aan dat sinds de kademuur is hersteld en er damwanden zijn geplaatst er sprake is van verzakkingen aan de achterzijde van het pand (ongeveer 30 meter van de kademuur).
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer er schade is ontstaan na de werkzaamheden, de bewoner dit kan melden bij de gemeente. In het verleden is niet altijd adequaat omgegaan met meldingen van bewoners. Hij geeft aan dat uitgezocht moet worden of de werkzaamheden tot schade hebben geleid. Wanneer dit aannemelijk kan worden gemaakt, dan moet de gemeente een schadevergoeding betalen.

5. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard geeft aan dat de experts zijn gevraagd aan te geven wat de belastbaarheid is van de kelders. Zij geven aan dat de kelders een aslast van 2 ton zouden moeten kunnen dragen.
Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders (gaan we de zwakste kelders herstellen zodat zij een maximale aslast van 2 ton kunnen dragen of bepaalt de zwakste kelder de maximale aslast).

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 10%
3 30%
5 30%
7 30%
10 0%

- Hoe wordt de zwakste kelder bepaald? De kelders ontwikkelen zich. Hoe zwak moet de kelder zijn voor welke belasting? Eelko van den Boogaard antwoordt dat er onderzoek is gedaan naar de constructies. Het onderzoek heeft zich gericht op de zwakste onderdelen. Het is mogelijk verstandig om periodiek de kelders te inspecteren;
- Sinds de bouwwerkzaamheden kraakt onze kelder. Eelko van den Boogaard stelt voor in het programmaplan iets op te nemen over het periodiek inspecteren van kelders of een piepsysteem door eigenaren;
- Gevraagd wordt of in de monitoring ook gekeken wordt naar de droogte van de voegen in het gewelf. Geantwoord wordt dat bij de werkzaamheden aan de kelders in de jaren 90 de kelders zijn afgedekt met bitumen. De kelders zijn 100% waterdicht maar de voegen drogen uit. Nog niet bekend is of dit van invloed is op de draagkracht van de kelders. Frank van der Zanden vult aan dat op dit moment afgevraagd wordt of het afdichten met bitumen een juiste keuze is geweest of dat in de toekomst niet gekozen moet worden uit twee kwaden (vocht of uitdroging);
- Het zou mooi zijn wanneer alle kelders een belasting van 2 ton per as kunnen dragen maar op dynamische punten (bijvoorbeeld waar het verkeer remt en optrekt) is de belastbaarheid mogelijk lager;
- Het zou mooi zijn wanneer de kelders versterkt worden maar dat is waarschijnlijk vanwege financiële redenen een onmogelijke opgave. Bewoonster streeft naar het ideale plaatje. Het gebruik van het erfgoed kan de waarde van het erfgoed doen toenemen. Zij wil graag de kelders naar de huidige stand van het leven brengen;
- Er moet op dit moment niet vanuit financiën maar vanuit de waarden met elkaar worden gesproken;
- Bewoner pleit voor het versterken van de werfkelders Hij ziet het niet voor zich dat er helemaal geen autoverkeer gebruik mag maken van de grachten. De gewone auto's worden steeds zwaarder. Een gemiddelde elektrische auto weegt 700 kilo meer dan een normale benzineauto;
- Voorgesteld wordt de knip te leggen bij verspringen in voertuigcategorieën (3500 kilo);

6. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat in de afgelopen maand op een aantal plekken een breedteverbod is ingevoerd. In totaal worden er op 16 plekken in het gebied paaltjes geplaatst zodat het voor vrachtverkeer niet meer mogelijk is de werven te bereiken. Een deel van de bestelbusjes kan zwaarder zijn dan 2 ton en deze kunnen het gebied nog wel bereiken.
De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

2 22%
3 11%
5 56%
7 11%
10 0%

- Het plaatsen van fysieke maatregelen is de enige maatregel om voldoende zekerheid te hebben dat er geen te zware voertuigen op de grachten rijden.;
- Algemeen bekend is dat er te weinig financiële middelen zijn om voldoende handhavers in te zetten;
- Een boete van € 95 is te laag en het risico dat een automobilist een handhaver tegenkomt en een hogere boete krijgt is gering;
- Afgevraagd wordt hoe middels cameratoezicht het gewicht van het voertuig kan worden bepaald. Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de systemen geregistreerd staat welk gewicht een voertuig heeft, welke brandstof, etc.
- Opgemerkt wordt dat een te zwaar beladen bestelbus door de kentekenregistratie glipt;
- Een bewoner wil bij het bepalen van een waterdicht systeem varen op het oordeel van de experts;
- Het plaatsen van palen geeft een veilig gevoel, maar is esthetisch niet mooi;
- Wanneer iets wordt geplaatst dan is het noodzakelijk dat de aanpassing wordt gemonitord, en indien nodig wordt aangepast;
- Het plaatsen van paaltjes is niet kostbaar en leidt op korte termijn tot de gewenste resultaten namelijk dat te zware vrachtwagens het gebied niet in kunnen rijden;
- Het is een duivels dilemma. Enerzijds willen we niet dat het gehele gebied wordt afgesloten, anderzijds is men afhankelijk van het beleid van de gemeente bij het plaatsen van cameratoezicht;
- Experimenteer met nieuwe technieken (en kijk bij andere steden naar toepassingen);
- Het is niet altijd onwil van de chauffeurs maar vaak onbekendheid in het gebied waardoor zij rondjes rijden in het gebied daarom gaat de voorkeur uit naar fysieke maatregelen.

7. Lekkages van kelders

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater. Ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die op de straat lozen ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter, wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

Een aanwezige merkt op dat bij de aanhechting van de kelder op de werfmuur ook lekkages zijn ontstaan. De muurankers zijn niet goed en de keldermuren wijken ten opzichte van de kelder.

Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid
OF
Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies
1 ---------- 10

1	11%
3	22%
5	11%
7	11%
9	44%

- Bewoner is er op zich niet tegen dat de kelders ook voor andere functies worden opgeknapt maar dan moeten we wel kijken waar de rekening komt te liggen. Als een bewoners van de kelder een woning wil maken dan leidt dit tot een waardevermeerdering en dan moet degene die profiteert van de waardevermeerdering investeren;
- De situatie moet niet zodanig verslechteren dat het huidige gebruik wordt aangetast;
- Het opknappen van het cultureel erfgoed biedt kansen om bijvoorbeeld ondernemers van innovatieve bedrijven naar Utrecht te halen en te vestigen aan de werfkelders.
- Bewoonster zou de kelder willen opknappen maar dat is op dit moment niet mogelijk omdat de kelder niet bereikbaar is;
- Het gebruik van de kelders is prima maar de gemeente moet zich houden aan het vastgestelde beleid. In het beleid is bijvoorbeeld bepaald dat delen van de grachten rustiger zouden blijven en dat moet nageleefd worden;
- De functies in de kelders bepalen de dynamiek van de grachten. Er is nu sprake van verschillende karakters langs de gracht. Die zijn niet afhankelijk van de werf maar van het gebied;
- In het bestemmingsplan ligt vast wat er in een bepaald gebied mogelijk is. Het kan interessant zijn om een gebied in te richten voor innovatieve bedrijvigheid;
- In de basis moet een kelder waterdicht zijn en constructief op orde. Het is een gezamenlijk belang van gemeente en eigenaar om de kelders op te knappen;
- De gemeente werkt aan het terugkrijgen van het vertrouwen van de bewoners. Vanavond is over een beperkt aandachtsgebied het gesprek gevoerd. Het gesprek verloopt bijzonder plezierig. Afgevraagd wordt hoe het vertrouwen ook wordt herwonnen op andere portefeuilles zoals horeca en economie. Het zou goed zijn als deze methode van in gesprek gaan, ook door andere gemeentelijke afdelingen wordt opgepakt.

8. Afsluiting

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard heeft genoten van het gesprek. Hij vindt het inspirerend om te luisteren naar de argumentatie over de verschillende stellingen. Bij het eerste onderwerp over veiligheid/gebruik erfgoed werd gesproken over zachtheid, zijn slechts passanten en dat de veiligheid belangrijk is maar niet het allerbelangrijkste. De dilemma's zijn besproken. Er zijn veel dingen gezegd die zullen terugkomen in het programmaplan.

Eelko van den Boogaard geeft aan de naleving van het bestemmingsplan buiten de scope van dit project valt. De Commissie van Wijzen heeft geadviseerd een wervenmanager aan te stellen die aanspreekpunt wordt voor de bewoners en ondernemers. Op dit moment is Hein Pierhagen (Omgevingsmanager) het aanspreekpunt voor alle onderdelen.
Om een goed wervengebied te realiseren is de samenwerking tussen gemeente en bewoners/ ondernemers nodig en de bewoners en ondernemers mogen geen last hebben van de gemeentelijke organisatie-indeling.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de

participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit.

Tips en tops:

- Dank voor de openhartigheid en manier waarop deze bijeenkomst is vormgegeven;
- Er worden door de gemeente goede stappen gezet om het vertrouwen terug te winnen;
- De bijeenkomst was informatief en interessant;
- Uitgekeken wordt om in de toekomst samen met de gemeente en de bewoners vervolgstappen te zetten;
- Het is tijd dat er daadwerkelijk wat gaat gebeuren, het proces loopt al tien jaar;
- De aanwezigen worden uitgenodigd om na het corona-tijdperk fysiek bijeen te komen in het Grachtenatelier.

Tot slot worden twee opmerkingen geplaatst:

- De paaltjes staan zo krap dat het voor gewone auto's ook lastig manoeuvreren is om hier zonder schade doorheen te rijden.
- De gemeente overweegt een knip te zetten bij het Ledig Erf. Bewoners vrezen daardoor meer sluipverkeer door het grachtengebied om van de Catharijnesingel richting het Ledig Erf te rijden (en vice versa).

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

II. Werkgroepen

Samenvatting op hoofdlijnen van de overleggen met

1. Werkgroep Choorstraat
2. Werkgroep Overleg Kromme Nieuwegracht (Rak22)
3. Werkgroep Nieuwegracht
4. Werkgroep Oudegracht
5. Werkgroep Plompetorengracht
6. Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Werkgroep Choorstraat

Aantal deelnemers: twee, zij vertegenwoordigen de Choorstraat
Aantal overleggen: 8, periode februari 2020 – april 2021

Algemeen
Het is van belang dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van "buren" aanneemt. Deze houding helpt om in gezamenlijkheid naar oplossingen te zoeken. Ook moet er niet altijd onderzoek worden verricht, maar dingen worden gedaan. Het op de korte termijn aanpakken van de lekkage bijvoorbeeld. De beste samenwerking blijkt uit de manier waarop je samen dingen doet.

Hemelwaterafvoer
Er ligt een voorstel tot onderzoek ‘in de week’ waarin gevraag wordt suggesties te geven op de onderzoeksopdracht. Een suggestie is om een kelder die in slechte staat verkeert te wisselen met een andere, maar dit brengt vertraging in het onderzoek: het werkplan van de aannemer en de afzetting van een deel van de weg zijn al geregeld en dat moet overnieuw en dat kost tijd. Dit begrijpt de werkgroep.
De onderzoeken bij de twee kelders aan de Choorstraat zijn bijna afgerond. De werkgroep vond de samenwerking met de uitvoerende partijen erg prettig. Er was ruimte voor het stellen van vragen, ze hebben mee mogen kijken en veel geleerd over de drainage- en lekkageproblemen. Bij het openleggen was een (middeleeuwse) goot te zien, waar het grindbed ontbrak. Het hemelwater uit de Choorstraat wordt niet via waterspuwers maar zeer waarschijnlijk door gedeeltelijk ondergrondse leidingen afgevoerd naar de gracht. Werkgroep: Het hemelwateronderzoek zoals dat is opgezet in de onderzoeksvraag is best groot en veelomvattend en heeft het wel het beoogde effect? Is een wat kleiner onderzoek niet beter omdat we nu beter weten hoe het drainagesysteem in de Choorstraat werkt? Wellicht komen we tot de conclusie dat dit eenvoudig hersteld kan worden en dan ook nog op een manier zoals het eeuwenlang gefunctioneerd heeft. Dit is minder ingrijpend en kostbaar. Als dit in samenspraak met bewoners wordt gedaan, wordt op korte termijn veel kennis vergaard. Gemeente: De onderzoeksvragen zijn ingehaald door de werkelijkheid. We moeten namelijk bij mensen in de kelder kunnen kijken. Dus tot deze conclusie zijn wij ook gekomen.

De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep heeft een advies gegeven.

Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22)

Aantal deelnemers: 5 op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 7, vanaf december 2019 – april 2021

Samenwerking
Werkgroep: Tot nu toe merken wij dat we opmerkingen hebben meegegeven aan de gemeente en vervolgens hebben wij daar niks op terug gehoord. We kunnen van alles meegeven of opschrijven in een advies, maar als we vervolgens niet weten wat er mee gebeurt, dan heeft dat geen zin. Zo zien we bijvoorbeeld niet terug dat iets gedaan wordt met onze opmerkingen over het snelle verkeer. Dat zien we nog steeds graag terug in een onderzoeksopdracht. (nov 2020)

Bespreken conceptbrief 'Verkeerssituatie Kromme Nieuwegracht'
Een lid van de werkgroep heeft een brief geschreven over de onveilige verkeerssituatie die mede is ondertekend door bewoners. De brief vertelt de geschiedenis, de huidige situatie met zijn knelpunten en eventueel toekomstige oplossingen. Het zou prettig zijn de huidige situatie van het 'tegen het verkeer inrijden', een advies van Goudappel Coffeng opnieuw te bezien, want het zijn goede maatregelen, maar er wordt nu niet op gehandhaafd. De brief is beantwoord door de betreffende afdeling van de gemeente: er wordt gezocht naar financiële middelen om het onderzoek uit te voeren. De werkgroep vindt dit teleurstellend en schort de overleggen op.

Onderzoek kluismuren
De data van de duikonderzoeken twee jaar geleden worden opnieuw gebruikt om de levensduur van de kluismuren in te schatten. Een kleurcode op de kaart geeft aan wat de levensduur is en welke acties daaruit voortvloeien. De werkgroep vertelt dat er in 2009 een soortgelijk onderzoek is geweest, ook met kaart en kleur en dat delen van rak 22 rood kleurden. Dit rapport is gedeeld met de commissie van wijzen. Ook toen werd gezegd dat alles veilig was, en toch is er een bruggetje ingestort. Er zijn toentertijd tijdelijke maatregelen getroffen.
Gemeente: het onderzoek naar de kluismuren is medio maart gereed, en is gebaseerd op recentere duikonderzoeken. Duidelijk is dat – zoals eerder reeds vermeld – rak22 spoedig moet worden aangepakt.

Parkeerplaatsen
Er worden 267 parkeerplaatsen verwijderd uit de binnenstad. De vraag is of deze parkeerplaatsen al benoemd zijn of niet. De bewoners begrijpen niet waarom het Janskerkhof autovrij wordt gemaakt, terwijl de zo kwetsbare Kromme Nieuwegracht dan juist meer belast wordt.

Weren te zwaar verkeer
Reactie werkgroep op het rapport: Het moeilijke zijn 'de busjes die niet te zwaar zijn, maar wel te zwaar zijn'. Vrachtwagens worden ondervangen door breedtebeperkingen, maar ongeveer 30% van de busjes is te zwaar beladen, in het rapport staat dat dit steekproefsgewijs wordt gemeten. Als de breedtebeperkingen in de toekomst worden weggehaald en vervangen door camera's met kentekenregistratie, is de werkgroep bang dat er zelfs weer groot verkeer en misschien ook wel weer meer verkeer op de Kromme Nieuwegracht gaat rijden. Het houden van de aslast op twee ton is vanuit oogpunt van veiligheid noodzaak.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Dit komt met name door de reactiebrief van de afdeling mobiliteit op 10 maart 2021 op de brief van de werkgroep van 21 januari 2021.
Er volgt geen advies

Werkgroep Nieuwegracht

Aantal personen: 5, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf november 2020 tot en met april 2021

Het rapport van Van Benthem en Keulen en het rapport van Spoor 2 ‘Voorlopige expertbeoordeling’ is door een deelnemer van de werkgroep voorzien van commentaar en toegevoegd aan het twee kolommenstuk. Eén overleg is gewijd aan een brief van een deelnemer waarin vragen aan de orde komen over de Commissie van Wijzen die bij dit overleg aanwezig is als toehoorder, maar ook vragen wil beantwoorden. Er is een presentatie gegeven over de (afstemming met) het mobiliteitsplan.

Weren te zwaar verkeer
De werkgroep geeft aan dat voor een goede samenwerking het essentieel is dat er gehoor wordt gegeven aan de voornaamste oproep, namelijk: het afsluiten van de gracht voor zwaar verkeer.

In het onderzoek over het weren van te zwaar verkeer worden verschillende varianten genoemd. Eén ervan is de gracht fysiek af te sluiten van verkeer. De impact hiervan op de leefomgeving is groot, want als bewoner wil je bij je woning kunnen komen. Het onderzoek heeft ook andere varianten onderzocht en het werken met technisch hoogstaande middelen zoals cameratoezicht wordt gezien als de beste keuze. Dit kan niet zomaar ingepast en geregeld zijn in 2021. Het is wel iets waar de gemeente naar toe werkt. De werkgroep heeft veel ideeën over de plaatsing van de fysieke maatregelen en er vond een overleg op straat plaats (dat kon toen nog) om te bekijken welke locaties volgens de werkgroep het meest effectief zijn om een breedtebeperking in te voeren.

Betonmixer
Op 8 januari 2021 is een betonmixer over de Nieuwegracht gereden met een aslast van 41 ton. Het bedrijf is gebeld en bood zijn excuses aan. Er is een procesvoorstel opgetuigd waarbij de bewoners kunnen aantonen dat ze daadwerkelijk schade hebben ondervonden van dit betreffende voertuig, de schade wordt verhaald op het bedrijf in overtreding. Dat is best moeilijk aan te tonen, want de schade ontstaat niet in één keer, maar beetje bij beetje. Bij de Kromme Nieuwegracht is na het implementeren van de breedtebeperking het aantal vrachtwagens flink afgenomen.
Handhaving moet veel beter optreden om verkeer tegen te houden en te voorkomen dat mensen te hard rijden. Als dat probleem niet eerst wordt opgelost trekken we als eigenaar van de kelder aan het kortste eind

Belasting van de kelders
Vanuit de werkgroep zijn vragen gesteld als: In hoeverre is dit onderzoek representatief?
In hoeverre worden bij het sterkte onderzoek ook de dynamische effecten geadresseerd? En in hoeverre is monumentenzorg betrokken bij de onderzoeken? De werkgroep is verbaasd dat er onderzoek wordt gedaan naar versterking in plaats van lagere aslast, is daar dan nog steeds sprake van? En als dat niet zo is, waarom staat het toch in de raadsstukken? Deze vragen zijn tijdens overleggen beantwoord.

Informeren toekomstige bewoners
De werkgroep geeft aan dat het in de toekomst belangrijk is dat kopers van een huis met een werf goed geïnformeerd worden. Ter bescherming van de eigenaar, en het erfgoed, is het beter dat mensen goed geïnformeerd huizen kopen.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Ze zijn niet tevreden over de wijze waarop de dynamische belasting onvoldoende/onjuist wordt meegenomen in de

onderzoeken. Hierover is op 21 februari 2021 een brief gestuurd naar de CvWW met als onderwerp “Expertbeoordeling Spoor2 en het vervolg”.
Er volgt geen advies.

Werkgroep Oudegracht

Op 23 november is een eerste en tevens laatste bijeenkomst geweest met de werkgroep Oudegracht. Op 19 januari 2021 ontvingen wij onderstaande bericht van de woordvoerder Comité Oudegracht :

‘Na intern beraad van ons comité hebben we vastgesteld dat we niet willen deelnemen aan het digitale overleg van de werkgroep Oudegracht zoals die voor 21 januari 2021 voorzien was.
Ons comité betwijfelt dat in de huidige werkstructuur die de gemeente hanteert de bijdragen van haar leden werkelijk invloed krijgen en op waarde geschat worden en betwijfelt dat de relevante onderwerpen, zoals de uitvoeringsstrategie van de gemeente en de wijze waarop de juridische verhoudingen geregeld gaan worden, door het werken in de werkgroep beïnvloed zullen worden.
Om die reden zullen we ons zelf rechtsreeks wenden tot de politieke overheid en het traject via de werkgroep vooralsnog niet volgen’.

Begin januari 2021 is het comité Oudegracht Utrecht opgericht. Op 26 januari 2021 heeft comité Oudegracht Utrecht het ‘Code Oranje Boek, Werfkelders onder druk’ naar de gemeenteraad gestuurd. Op 12 februari 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen het comité Oudegracht Utrecht en de gemeente. Wethouder Diepeveen vroeg aan het eind van het gesprek om de samenwerking in de werkgroepen te hervatten. De woordvoerder van het comité Oudegracht Utrecht gaf aan dat het geen onwil is maar dat het ritme niet paste.

Werkgroep Plompetorengracht

Aantal deelnemers: 3, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf december 2020 – april 2021

De werkgroep vertelt dat er onvrede is vanuit een gevoel van machteloosheid omdat de schade aan een kelder ontstaat door factoren die niet te beïnvloeden zijn door de bewoner, zoals te zwaar verkeer en lekkage.
Door de komst van de stadsverwarming is de constructie van de kelder verzwakt. Volgens de bewoner is de historische aanhechting daarmee teniet gedaan. Er is toentertijd niet om advies van bewoners gevraagd..

Interpretatie rapport Van Benthem en Keulen
Werkgroep: Het rapport van Van Benthem en Keulen beschrijft horizontaal en verticaal bezit. Eén van de leden van de werkgroep is ben verbaasd dat de verticale gebruiker schade mag aanrichten omdat een kelder ‘mag lekken’. Maar als dat nu regenwater is dat naar binnen sijpelt door poreuze stenen, of er ontstaat een scheur waardoor er water naar binnen komt? Deze uitspraak vindt hij moeilijk te accepteren. Hij heeft in 2008 zelf de kelder hersteld, maar nu is er opnieuw schade ontstaan, maar niet door de horizontale eigenaar. Als horizontale eigenaar heb ik juridisch gezien een passieve houding waardoor ik weinig invloed kan uitoefenen op de verticale eigenaar, de gemeente.

Draagvermogen van de kelders
Werkgroep: Het dient de publieke functie als een kelderconstructie twee ton aslast kan dragen.
Gemeente: Dat is een reden van het onderzoek, als een kelder in redelijke staat van onderhoud deze twee ton kan dragen dan is het mogelijk om het erfgoed op orde te houden zonder grote inspanning van de gemeente of bewoners. De kelders die er niet aan voldoen, moeten dan wel op een bepaald niveau gehouden worden..
Werkgroep: voor mij is de functie van de kelder dat er twee kano's kunnen liggen, maar de functie van de andere eigenaar is dat hij graag verkeer tot twee ton aslast er overheen wil laten rijden. En dan ontstaan er een barst…

Samenwerking en advies
De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep Plompetorengracht heeft een advies uitgebracht.

Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Naast de werkgroepen is er een klankbordgroep Weren te zwaar verkeer geweest met twee bijeenkomsten in 2020 waarbij de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), studentenvereniging SSR en een bewoner van de Nieuwegracht aanwezig was.

III. Stakeholders

1. Werkgroep Centrum Management Utrecht
2. Werkgroep universiteit Utrecht
3. Veiligheidsregio Utrecht

Universiteit Utrecht

Inspectie kelders
Er blijken meerdere kelders van de universiteit niet geïnspecteerd te zijn. De universiteit is de grootste particuliere partij met kelders aan de Drift. De werkplanning van IV-infra kan niet naar voren worden geschoven, de inspectie van de kelders zit in een lopende planning. Er zijn al korte lijntjes. Alleen bij grote zorgen over de staat van de kelder schakelen we het interventieteam in. Chiel: ik zie geen veiligheidsissues in onze kelders.

Scope, Planning
De universiteit vraagt naar een scope en planning van het programmaplan, en de mogelijkheid tot het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst. Dat kan nu nog niet, omdat er nog geen besluit ligt van de raad en er nog een advies van de Commissie van Wijzen komt. Op zijn vroegst gaan werkzaamheden in 2022/23 plaatsvinden.

Vrachtwagenverbod
Om het erfgoed te beschermen geldt een vrachtwagenverbod dat wordt ingesteld per 2 maart 2021. De lengte van maximaal 9 meter blijft ongewijzigd. Evenals de geldende maximale aslast van 2 ton. De universiteit heeft bezwaar aangetekend en wacht de hoorzitting af.

Stadsverwarming
De nutsbedrijven en stadsverwarming hebben wellicht een aandeel in de schades door achteruitgang van de kwaliteit van de gewelven, aldus de universiteit. Dat horen we vaker van eigenaren, en een deel van de schades dit tot ons komen, gaan over deze leidingen die door de kelders gelegd zijn.

Samenwerking en advies
De Universiteit Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente. Vervolg afstemming volgt vanuit een meer integraal perspectief.
Er volgt geen advies

Centrum Management Utrecht (CMU)

Centrum Management Utrecht (CMU) is een ondernemersfonds met 800 tot 1000 leden, voor ondernemers door ondernemers van de binnenstad en zijn singels. Het gaat om winkels en musea die als doel hebben het economisch functioneren van de binnenstad te optimaliseren. Het is verplicht om je als ondernemer aan te sluiten bij CMU.

Vrachtwagen versus bestelbus
Er is een categorie die niet als vrachtwagen wordt vermeld op het kenteken, maar wel een aslast tussen de 2,0 en 2,8 ton heeft. Dit zijn de bestelbusjes waarvan niet direct kan worden vastgesteld dat ze te zwaar zijn, een grijs gebied dat in de loop der tijd verder moet worden uitgewerkt. Tegelijkertijd moeten er uitzonderingen zijn voor specifieke vrachtwagens, zoals een brandweer die met zwaarder materiaal snel ter plaatse moet zijn.
Het werken met vergunningen voor ontheffing is niet altijd praktisch: als zich een incident voordoet in een pand, bijvoorbeeld een lekkage, moet niet eerst een vergunning aangevraagd worden voor de loodgieter. Ook het verbouwen van een pand moet mogelijk blijven, ook daar wordt aandacht om gevraagd door CMU.

Vrachtwagenverbod en economisch functioneren
CMU: De kelders onder de bestrating kunnen zo zwak zijn dat een aslast van twee ton al bijna teveel is. Maar een aantal plaatsen is nu prima bereikbaar met vier of acht ton aslast. Geldt dan straks in de hele binnenstad een aslast van twee ton? Er moet anderhalf miljard euro omzet naar de winkels gebracht worden. Realiseer je dat als je alles afsluit, het economisch functioneren in de stad wèl door moet gaan. Het belang is groot.
Gemeente: Nee dat is niet het geval, het gaat om de straten waar de kelders onder liggen, die zijn nu kwetsbaar. Wel hebben we meer straten ontdekt met kelders. Straten die verder achter de grachten liggen hebben vaak een hogere aslast. Het onderzoek dat we in de zomer afronden geeft ons antwoord op de vraag of er veilig verkeer van 2 ton over de kelders kan rijden.

Samenwerking en advies
Centrum Management Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente.
Centrum Management Utrecht heeft een advies uitgebracht.

Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Er is in het kader van het weren van te zwaar verkeer sinds najaar 2019 contact met de veiligheidsregio Utrecht (VRU). Er zijn meerdere gesprekken geweest waarbij de focus lag op de brandweerzorg en het treffen van mogelijke korte en latere structurele maatregelen, zoals breedtebeperkingen voor het weren van vrachtverkeer. Er is een brief verzonden vanuit het programma wervengebied met de oproep om hier gezamenlijk in op te trekken. Deze brief was aanleiding voor een nieuw gesprek en een brainstormsessie met vertegenwoordigers van alle hulpdiensten om oplossingsrichtingen te verkennen en te verdiepen. Tevens is de VRU betrokken geweest bij de korte termijn maatregelen voor het weren van zwaar verkeer en hebben zij uitkomsten van onderzoeken meegelezen en daarin geadviseerd.
De RVU heeft een advies uitgebracht

IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders

1. Advies werkgroep Plompetorengracht
2. Advies werkgroep Choorstraat
3. Advies Centrum Management Utrecht
4. Advies Veiligheidsregio Utrecht

Advies werkgroep Plompetorengracht

Utrecht, 12 april 2021.

Advies werkgroep Plompetorengracht Utrecht

Met belangstelling en waardering hebben we kennisgenomen van het rapport van de Commissie van Wijzen.
Uitgebreid en goed opgebouwd, respectvol, leesbaar en begrijpelijk. Met een duidelijk en volgens ons realistisch advies. In ons advies aan de gemeente Utrecht sluiten we dan ook in sterke mate aan bij het advies van de Commissie. Met name de conclusies over de eigendomsverhoudingen en de daaruit voortvloeiende rechten en plichten zijn onomwonden helder en worden door ons volledig ondersteund. Hieronder gaan we op een aantal conclusies nader in.

Wat betreft het onderhoud en herstel van schade aan werfkelders is de ‘vergeten burenplicht’ een duiding die ook wat ons betreft uitdrukt wat vele eigenaren al tientallen jaren ervaren. Uit vele onderzoeken blijkt namelijk dat zogenaamde ‘constructieve schades’ vermoedelijk zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, onder meer door het verkeer, de funderingen en staat van de wal- en kluismuren, de aanleg van nutsfuncties, of ten gevolge van andere werkzaamheden.

Daar waar de commissie over ‘schade’ spreekt, zouden wij het redelijk vinden onderscheid te maken tussen *constructieve schade* en *lekkages*. Niet elke lekkage is een gevolg van constructieve schade, en derhalve is het niet redelijk dat elke lekkage voor rekening van de gemeente verholpen zou moeten worden.

Verder maken we een kanttekening bij de opmerking van de commissie dat de gemeente verantwoordelijk is voor een deugdelijke hemelwaterafvoer. De eigenaar heeft ook een eigen verantwoordelijkheid gebruik te maken van aanwezige voorzieningen. Overigens zal een deel van het hemelwater niet afgevoerd kunnen worden en op de bestrating en het onderliggende zandbed terecht komen.

Samenwerken met de gemeente Utrecht is gegeven het verleden een beladen woord voor menig eigenaar van een Utrechtse werfkelder, maar is wel onvermijdelijk om tot een goede invulling te komen tot herstel van de werfkelders. Wij onderschrijven het voorstel van de Commissie van Wijzen om wederom een *Stichting Herstel Werfkelders* op te richten dan ook volledig. Wij waarderen daarbij ook dat, zoals voorgesteld, er naast de stichting ook een *wervenmeester wordt* aangesteld die ook de detailkennis heeft en voor de bewoners goed bereikbaar is.

Het is daarbij volgens ons van belang vooraf stil te staan bij mogelijke problemen waar de stichting in de toekomst mee te maken kan krijgen:

- Wat als ondanks alle goede voornemens bijvoorbeeld één van de partijen niet aan zijn plichten voldoet in de ogen van de ander? Stel dat volgens een van beiden niet voldoende snel actie wordt ondernomen om verdere schade aan de werfkelder te voorkomen en herstel voortvarend uit te voeren: uiteraard is overleg dan de eerste stap, maar wat als dat niet het gewenste resultaat oplevert?
- Wat zijn de mogelijkheden voor de eigenaar om de gemeente hierop aan te spreken?
  En uiteraard geldt dit ook voor de gemeente; als een eigenaar niet wenst deel te nemen aan de stichting, als aantoonbaar door de eigenaar veroorzaakte schade niet door deze hersteld wordt en de werfkelder laat vervallen? Kan onteigening van de kelder dan mogelijk een oplossing zijn?

- Het oordeel van onafhankelijke deskundigen, benoemd door het stichtingsbestuur, over de te nemen acties ter voorkoming van schade en over het herstel van schade, zouden zonder meer tot uitvoering moeten worden gebracht. Opgenomen in een realisatieplan, geeft dit duidelijkheid aan de eigenaren en aan de gemeente.
- Elke kelder zal (wellicht opnieuw) beoordeeld moeten worden. Daarbij moet vastgesteld worden welke schade er is, wat de oorzaken zijn en concreet de herstelwerkzaamheden benoemd worden. Op korte termijn de inventarisatie en plan van aanpak afronden heeft een hoge prioriteit.
- Met name de grote herstelwerkzaamheden, zoals de fundering van de wal- en kluismuren en het verder autoluw maken van de straten boven de kelders zin onlosmakelijk verbonden met de kelders en voorwaarde voor herstel van de kelders.
- In afwachting van het herstel is het noodzakelijk preventieve maatregelen te nemen om verdere schade aan de kelders te voorkomen. Dit kan ingrijpend zijn voor zowel de publieke als private gebruiksfuncties.

Specifiek ten aanzien van de Plomptorengracht doen we de volgende aanbevelingen:

1. Voer de maatregelen voor het verkeersluw maken van de gracht uit en handhaaf die om verdere schade aan de kelders onder het wegdek zoveel mogelijk te voorkomen:
    - Wegvernauwingen aanbrengen voor weren zwaar verkeer aan zowel de kant van de Voorstraat als aan de kant van de Asch van Wijckskade.
    - Borden *'plaatselijk verkeer'* plaatsen zowel aan het begin van de Plomptorengracht als op de Asch van Wijckskade, ten behoeve van het maximaal beperken van verkeer op de gracht. Tevens draagt dit bij om te voorkomen dat de gracht een sluiproute wordt ten gevolge van de wijziging van de rijrichting van de Wijde Begijnenstraat.
    - Ten behoeve van handhaving gaat onze voorkeur uit naar cameratoezicht.

2. Rond op korte termijn de onderzoeken van alle individuele kelders af en stel een herstelplan vast en start zo spoedig mogelijk met de uitvoering hiervan. Wanneer de doorlooptijd onverhoopt langer dan een jaar gaat duren is het noodzakelijk dat er preventieve maatregelen genomen worden om verdere toename van de schade te voorkomen.

3. Het vermoeden bestaat dat de staat van de kluismuren en de aanhechting aan de keldergewelven de constructie verzwakken. Onderzoek hiernaar heeft de hoogste prioriteit. Het heeft geen zin om de scheuren en de binnenkant van de kelders te herstellen als de constructie niet in staat is de belasting te dragen.
4.Een korte termijn actie die wateroverlast in de kelders kan beperken is het controleren van de spuwers en waterafvoer van de weg.

Ten slotte: het is een uitstekend voorstel om bij het plannen en uitvoeren van de herstelwerkzaamheden rekening te houden met de energietransitie en gevolgen van de klimaatverandering. Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat de impact en schade veroorzaakt door het aanbrengen van de stadsverwarming en leidingen in het verleden de constructies van kelders hebben verzwakt. Voor de toekomst zal een betere balans moeten gevonden worden tussen het behoud van het cultureel erfgoed en de ingrepen die vereist zijn om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Door uitvoering te geven aan de adviezen van de Commissie van Wijzen wordt een belangrijke stap gezet in het weer opbouwen van een vertrouwensrelatie tussen bewoners en gemeente. De liefde voor het erfgoed staat hierbij centraal. Met het vertrouwen in een *'responsieve gemeente'* die haar talent om samen te werken heeft hervonden. We spreken dan ook onze waardering uit voor de

werkgroepen en inspraakbijeenkomsten. We rekenen erop dat de uitvoering van herstel aansluit bij de houding en inspanningen van de gemeente gedurende de eerste maanden van het nieuwe *‘programma werven.’*

Met waardering:

Daan Westerink
Johan Blom
Wilfried Claus

Advies werkgroep Choorstraat

De werkgroep heeft aangegeven om geen advies te schrijven, maar er samen over te praten waarbij het verslag dan als advies kan dienen.

Advisering over de inhoud en keuzes in het programmaplan
We moeten voorkomen dat we in dezelfde discussie belanden die we eerder hebben moeten voeren. De lekkages lopen nu al zo lang, dat we graag actie zien en niet steeds maar onderzoek. Het helpt dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van ‘buren’ aanneemt, om zo gezamenlijk naar oplossingen te zoeken.

Concept advies Commissie van Wijzen
De werkgroep heeft het concept globaal gelezen en vond het bemoedigend. Hun gevoel is dat de gemeente zich veel ter harte moet nemen.

Eigenaarschap kelders
Er liggen in de Choorstraat straatkelders, maar niet altijd is duidelijk wie daarvan de eigenaar is. Dat moet onderzocht en vastgelegd worden.

Wenst bij uitvoering: andere bestrating
Vroeger lager er stijf ingetimmerde klinkers in de Choorstraat die een compact straatbeeld gaven. Tegenwoordig is het van een andere kwaliteit: poreuzer, en verder uit elkaar liggend. Dit heeft minder uitstraling, allure, en heeft wellicht een negatieve invloed op lekkage.

Advies Centrum Management Utrecht (CMU)

Utrecht, 26 maart 2021
Betreft: aandachtspunten CMU richting het programma voor het wervengebied

Geachte heer/mevrouw,
De afgelopen periode heeft Centrummanagement Utrecht (CMU) vanuit haar aandachtsgebied Openbare Ruimte meegesproken en meegedacht over de aanpak van het wervengebied (onder meer in het licht van het project Weren te zwaar verkeer). Graag geven wij via deze weg, mede vanuit het aandachtsgebied Bereikbaarheid, een korte reactie en enkele aandachtspunten mee voor deze aanpak. Dat doen we langs de lijnen die ook terugkomen in het programma.

Behoud van het Erfgoed
Wij onderstrepen vanuit CMU het belang van het onderhouden van het historisch erfgoed in het centrum. Dit historische erfgoed draagt namelijk in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers, het vestigingsklimaat voor ondernemers en de kwaliteit waarmee bewoners het wonen in het centrum ervaren. Juist voor het onderhoud en behoud van dit erfgoed is het echter ook noodzakelijk dat voertuigen, die in sommige gevallen een zwaardere aslast hebben als 2 ton, zoals hijskranen en voertuigen die nodig zijn voor het transport van zware materialen bij onderhoud en behoud op enigerlei wijze toegang kunnen krijgen tot het centrum zonder daarbij gehinderd te worden door een té lage as last norm die dit onmogelijk maakt.

Veiligheid
Uiteraard is het in ieders belang om ervoor te zorgen dat historisch erfgoed zoals de werfkelders in het centrum verantwoord worden gebruikt en niet onnodig belast worden door té zwaar verkeer. Wij zijn echter niet voor een uniforme aslast norm waarbij de zwakste punten, de zwakste kelders, de norm bepalen. We willen er echt voor waken dat we ons begeven op een glijdende schaal, waarbij het weren van té zwaar verkeer verandert in het weren van zwaar verkeer en vervolgens in het weren van verkeer an sich. Veiligheid staat voorop maar er moet hierbij wel worden gekeken wat de functionele eisen zijn die worden gesteld aan de bebouwde omgeving in een centrumgebied om dit gebied in economisch opzicht nu én in de toekomst goed te kunnen laten functioneren.

Functionaliteit in relatie tot bereikbaarheid en economisch functioneren centrum
In het centrum van Utrecht wordt jaarlijks circa 1,5 miljard omgezet. Die omzet, de economische activiteit en de banen die hiermee gemoeid zijn, vallen of staan met de mogelijkheid om de goederen, producten en diensten die worden verkocht ook weer aan te kunnen voeren. Daarnaast is het voor activiteiten zoals bouwwerkzaamheden, verhuizingen van bewoners, onderhoud aan vastgoed en toegang voor nood- en hulpdiensten ook noodzakelijk om een veilige verbinding met een realistische aslast te garanderen. Als deze route alleen gegarandeerd kan worden als deze voert over kwetsbaar erfgoed, zoals bijvoorbeeld werfkelders, dan zouden wij ervoor pleiten om op die plekken waar dit vereist is dit kwetsbare erfgoed, zwakke kelders, te versterken zodat een robuuste verbinding met een aslast van 3,5-4 ton richting het centrumgebied mogelijk blijft. Wij adviseren dan ook negatief tegenover het fysiek weren van te zwaar verkeer omdat daarmee het functioneren van het centrum en de bevoorrading van het kernwinkelgebied negatief wordt beinvloed, dit in onze ogen negatieve gevolgen zal leiden tot grote opstoppingen in het centrum en daarmee negatieve gevolgen heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast is deze oplossing in onze ogen ook niet toepasbaar in de smalle historische straten waar vervoerders toch al weten dat ze hier niet kunnen komen en in de meeste gevallen al gebruik maken van aangepaste en hiervoor geschikte voertuigen.

Toekomstbestendige en daarmee duurzame groenvoorziening
De bomen langs de Oudegracht en Nieuwegracht in het centrum zijn een prachtig gezicht en dragen op positieve wijze bij aan de positieve beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers van het centrum. Als een van de oorzaken voor de beschadiging van de werven en de kelders wordt echter ook de wortelgroei van (te) grote bomen genoemd in het programma voor het wervengebied. Wij vragen ons af of het, op de langere termijn, voor behoud en uitstraling van de werven en het groen langs die werven door bomen langs de grachten, niet beter zou zijn om daar waar je de werven aanpakt per rak, de bomen allemaal te rooien en hier nieuwe (kleinere) bomen voor terug te plaatsen. Het lijkt er namelijk op dat het huidige beleid t.a.v. deze bomen er toe leid dat er qua grote van de bomen rijp en groen door elkaar staat in één gebied (hele oude bomen naast net nieuw geplante bomen zonder dat hier een logische structuur in zit). Dit zorgt deels voor een rommelig beeld. Door met elkaar hierin één lijn te trekken werk je in onze ogen aan een betere uitstraling op de langere termijn. De huidige bomen zijn veelal ziek of heel gevoelig voor ziekte, een structureel plan t.a.v. rooien en herplanten zorgt misschien op de langere termijn voor een veel mooier en evenwichtiger beeld langs deze voor Utrecht zo belangrijke grachten. Daarmee los je waarschijnlijk ook snel een groot deel van de problemen op die de wortelgroei van deze (te) grote bomen op dit moment veroorzaakt en ook de kosten die het met zich meebrengt om deze bomen te onderhouden en de schade die wortels aanbrengen te herstellen.

Tot zover de aandachtspunten die we vanuit het aandachtsgebied Openbare Ruimte én Bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht graag mee willen geven richting het programma voor de aanpak van het wervengebied.
Mochten bovenstaande aandachtspunten nog vragen om nadere toelichting dan gaan we hierover graag in gesprek.

Wij blijven graag aangehaakt en geïnformeerd over het vervolg en de uitkomsten van de aanpak voor het wervengebied.

Hartelijke groet,

Marjolein Veenhof
Tom Broekman
Jan Hagenouw
Jeroen Puik
Jeroen Roose-van Leijden

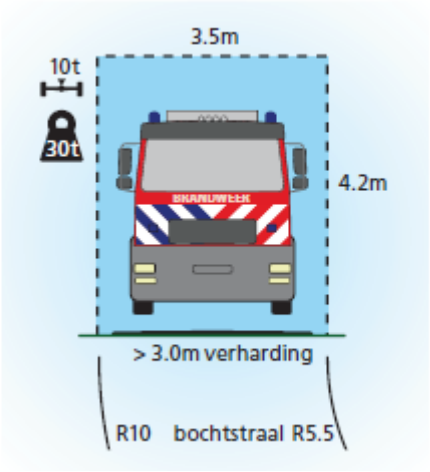
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Het is al lange tijd een punt van zorg van de VRU als het gaat om het volledig fysiek beperken van de toegang tot de binnenstad.
De voorkeur van hulpdiensten gaat dan ook uit naar een systeem met kentekenherkenning. Zoals eerder aangegeven zien we vanuit de hulpdiensten noodzaak om dit ook in tijdelijkheid middels een geautomatiseerd systeem te doen, zodat er geen kostbare tijd verloren gaat om de beperkingen handmatig te moeten weghalen, zeker gezien het feit dat het tijdspad van een kentekenzone nog niet bekend is.

Onze standaard voertuigen zijn maximaal 2,55 meter breed. Dit geldt voor zowel de tankautospuiten als de redvoertuigen. In deze afstand is geen rekening gehouden met eventuele opstelplaatsen voor een redvoertuig.

De handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid (pagina 31) stelt eisen aan de afmetingen van de weg;

> Aan de volgende aspecten moeten voorwaarden worden gesteld (zie ook afbeelding 4.2). De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is minimaal voor 3.25 meter verhard. Daarnaast moet de doorgangshoogte minimaal 4.2 meter zijn. Ook moet er rekening gehouden worden met de draaicirkel: een bochtstraal moet berijdbaar zijn voor de brandweervoertuigen (bijvoorbeeld door het intekenen van rijcurves of sleeplijnen). Hierbij zijn sleeplijnen gebaseerd op snelheid; bochtstralen zijn minimale eisen om een bocht te kunnen nemen.



Afbeelding 4.2
Specifieke kenmerken van brandweervoertuigen

We zijn bereid om samen met gemeente Utrecht te kijken naar maatwerk bij de verschillende afsluitingen.
Binnen de gemeente Utrecht zijn er op allerlei vlakken ontwikkelingen om de automobilist uit de stad te weren. Al deze ontwikkelingen raken de hulpdiensten in hun opkomsttijden. Vanuit de VRU willen we nogmaals aandringen bij gemeente Utrecht om toe te werken naar een geautomatiseerd systeem om de opkomsttijden van de hulpdiensten niet nog verder onder druk te zetten.

V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers

Achtergrond
•Aan de hand van dit onderzoek wil de gemeente Utrecht inzicht verkrijgen hoe de binnenstad momenteel wordt gebruikt voor zwaar verkeer en goederenvervoer en in hoeverre bewoners en lokale ondernemers overlast ervaren van zwaar verkeer en de maatregelen om zwaar verkeer te weren.
•In totaal hebben 383 respondenten aan het onderzoek deelgenomen, waarvan driekwart bewoners en een kwart ondernemers.

Bevoorrading en voertuiggebruik
•Meer dan de helft van de ondernemers wordt vaker dan eens per week bevoorraad. Bij een ruime meerderheid gebeurt dat (ook) door externe leveranciers. Een op acht ondernemers zorgt uitsluitend zelf voor de eigen bevoorrading.
•Onder bewoners bezit de helft een voertuig (vrijwel uitsluitend een personenauto/kleine bestelbus) en de andere helft niet.
•Ondernemers gebruiken zelf vooral een personenauto/kleine bestelbus voor bevoorrading. Externe leveranciers maken in meerderheid gebruik van grote bestelbussen/kleine vrachtwagens en/of personenauto's/kleine bestelbussen.
•Een kwart van de externe leveranciers en een op de twaalf ondernemers gebruiken een vrachtauto/bus bij de bevoorrading.

Bekendheid regels
•Een ruime meerderheid van de respondenten is gedeeltelijk op de hoogte van de regels die in de binnenstad gelden, bijna een kwart kent de regels in het geheel niet.
•Aslastbeperking is de meest bekende geldende voertuigbeperking (door twee derde genoemd), gevolgd door het gebiedsverbod voor vrachtwagens (door de helft genoemd).
•Borden langs de weg blijken het meest effectieve informatiekanaal: meer dan de helft van de respondenten is op die manier op de hoogte geraakt van de voertuigbeperkingen.

Naleving regels
Vrijwel iedereen heeft een eigen voertuig dat voldoet aan de regels in de eigen straat. In heel iets mindere mate geldt dat ook voor de regels in andere straten waar men doorheen rijdt.
Ongeveer een op de acht ondernemers heeft leveranciers waarvan de voertuigen niet aan de regels in eigen straat voldoen. Een op de zes respondenten maakt zelf wel eens gebruik van wegen in de binnenstad waar restricties voor hun voertuig gelden. Bij drie op de tien ondernemers doen de externe leveranciers dat frequent (voor zover ondernemers dat weten). Dit gebeurt vooral omdat de plaats van bestemming anders niet bereikbaar is. Vier op de tien ondernemers spreken hun leveranciers zeker aan als hun voertuig niet aan de regels voldoet, een even groot deel doet dat (waarschijnlijk) niet.
Meer dan de helft van voertuigbezitters is bereid om een ander voertuig aan te schaffen om aan de regels te voldoen.

Ervaren overlast
Ruim een op de vijf respondenten ervaart geen overlast door groot of zwaar verkeer. Bij degenen die wel overlast ervaren, komen geluidsoverlast en trillingen het meest voor.
De helft die wel eens overlast ervaart overkomt dat meerdere keren per week, een kwart nog vaker (dagelijks). In driekwart van de gevallen komt overlast voor in de eigen straat.

Houding t.a.v. voertuigbeperkingen/mogelijke restricties.
Acht op tien respondenten vinden huidige voertuigbeperkingen gerechtvaardigd en volgens een even groot deel mogen ze zelfs worden uitgebreid.
Een nog groter deel vindt het belangrijk om geen zwaar verkeer meer toe te laten (negen op tien).
Driekwart vindt dat de gemeente toegang tot wervengebied op termijn zou moeten beperken tot bestemmingsverkeer.

Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders

De online enquête vond plaats van donderdag 26 november tot en met vrijdag 18 december 2020. In totaal namen 51 respondenten aan het onderzoek deel. Hiervan vallen 11 respondenten buiten de doelgroep van het onderzoek, omdat zij niet leveren in de Utrechtse binnenstad. De 40 deelnemers aan het onderzoek die leveren in de Utrechtse binnenstad leveren producten of diensten binnen diverse stad logistieke stromen. Ruim de helft levert aan de bouw, maar bijna een kwart levert (ook) aan retail of vervoert afvalstromen.

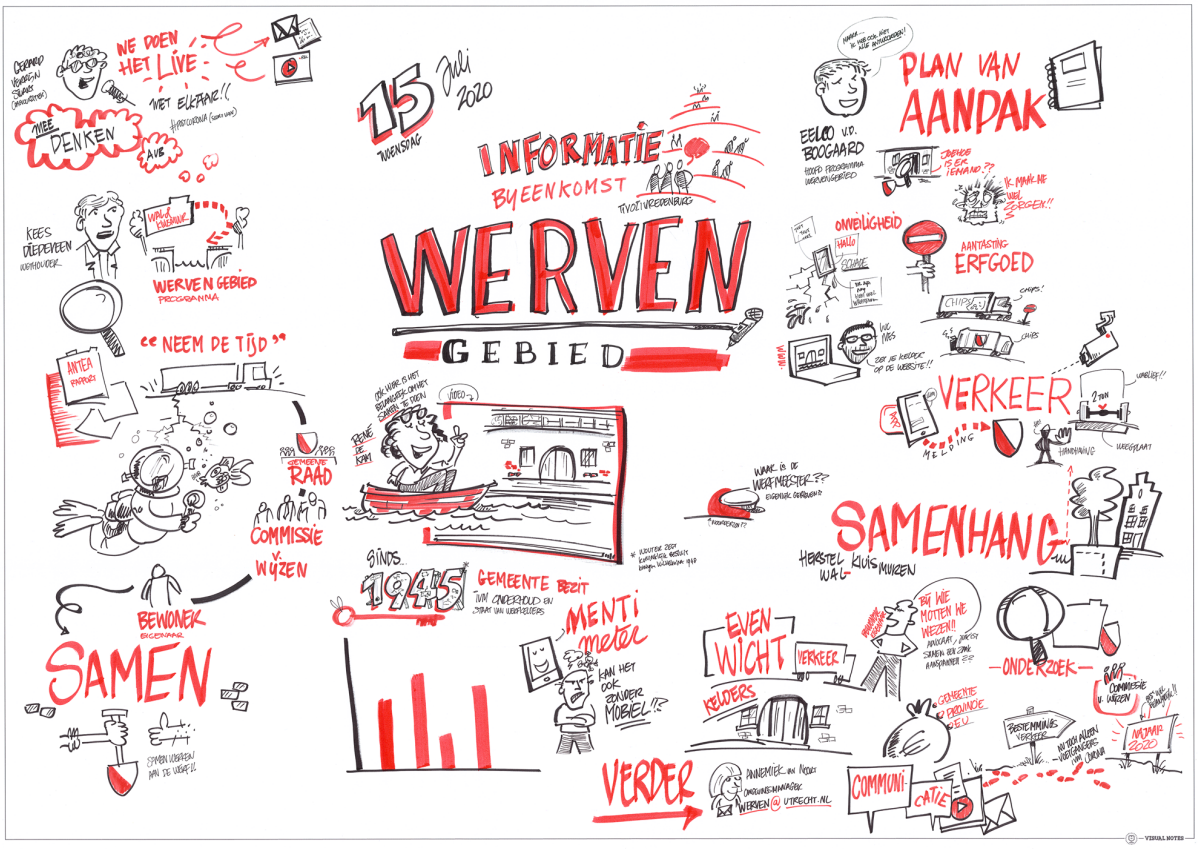
Herkomst vervoerders
Gemiddeld leveren vervoerders vanuit 2 verschillende provincies naar de binnenstad van Utrecht. De helft van de vervoerders levert ook) vanuit de provincie Utrecht. De meeste vervoerders leveren in meerdere buurten, waarbij de oude binnenstad en het gebied rondom Hoog Catharijne en Utrecht CS de meeste leveringen krijgen. Een grote meerderheid gebruikt hiervoor een vrachtauto of (bestel)bus. Slechts een op de tien gebruikt (ook) een kleine bestelbus of personenauto.

Bekendheid met de regels
Ruim vier op de tien vervoerders zeggen precies te weten wat de regels inhouden die in de binnenstad gelden (43%). Nog eens 40% weet dit ongeveer. Ter vergelijking: van de lokale in Utrechts, gaf eerder in 2020 slechts 17% aan precies te weten wat de regels inhouden. Ongeveer zeven op de tien vervoerders weten waar ze de regels kunnen opzoeken. Een kwart van de vervoerders zegt dit precies te weten (25%) en nog eens ruim vier op de tien zeggen dit redelijk goed te weten (43%). Het merendeel is bekend met de regels omtrent aslastbeperking (88%) en lengtebeperking (80%). Ook het gebiedverbod voor vrachtwagens (68%) en breedtebeperking (50%) is bekend bij minimaal de helft van de vervoerders.

Voldoen aan de regels
Een op de drie vervoerders geeft aan dat hun bedrijfsvoertuig altijd voldoet aan de regels die gelden op de afleveradressen (32 Dit is opvallend laag als we vergelijken met resultaten van het vorige onderzoek , waarin 88 procent van de lokale ondernemers aangaf dat de voertuigen van hun leveranciers allemaal voldoen aan de regels. Belangrijke nuance is dat we deze resultaten niet 1 op 1 kunnen vergelijken maar desondanks is het verschil erg groot. Ruim een kwart van de leveranciers (28%) maakt dagelijks (14%) of wekelijks (14%), gebruik van wegen waar restricties voor voertuigen gelden. Belangrijkste reden die genoemd wordt is ‘dat levering anders niet mogelijk is’ (70%).

Houding ten aanzien van beperkingen.
Zeven op de tien vervoerders vinden de huidige voertuig beperkingen gerechtvaardigd (70%). De helft van de vervoerders (51%) echter vindt dat de huidige. voertuigbeperkingen niet mogen worden uitgebreid. Een op de vijf (20%) vindt van Er bestaat verdeeldheid onder vervoerders of de gemeente Utrecht op termijn toegang tot het wervengebied moet beperken tot bestemmingsverkeer; 46 procent is het hiermee eens, maar 37procent is het er juist niet mee eens.

VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Informatiebijeenkomst werven	**Verslag door**	M. Kassing
Datum	15 juli 2020	**Datum verslag**	
Tijdstip	19.30 – 21.30 uur	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht, TivoliVredenburg	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom
2. Inleiding door wethouder Kees Diepeveen
3. Historie wervengebied
4. Mentimeter, vragen aan de zaal
5. Plan van aanpak wervengebied
6. Afsluiting

Deelnemers

Namens de gemeente Utrecht: wethouder Kees Diepeveen, Gerard Verrijn Stuart, Eelko van den Boogaard, Annemieke van Noord, Luc Mes

Verslag

1. Welkom

Gerard Verrijn Stuart opent de informatiebijeenkomst over de werven en heet de aanwezigen van harte welkom, in het bijzonder wethouder Kees Diepeveen. De bijeenkomst in TivoliVredenburg wordt ook opgenomen en er wordt een getekend verslag gemaakt. De aanwezigen die hun e-mailadres hebben achtergelaten op de gemeentelijke site ontvangen het verslag per mail.
Gerard Verrijn Stuart licht het programma toe.

2. Introductie door wethouder Kees Diepeveen

Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente al een aantal jaar bezig is met de wal- en kluismuren. Inmiddels is twee derde van de wal- en kluismuren voldoende hersteld om een aantal decennia veilig te kunnen functioneren. Deze informatieavond gaat niet alleen over de wal- en kluismuren maar gaat over het wervengebied. De scoop van het project wal- en kluismuren is verruimd naar het hele wervengebied inclusief de particuliere kelders, de daarboven gelegen wegen en stoepen, de bruggen, de waterlopen, etc. Hiertoe is besloten omdat in het voorjaar 2019 de gemeente tot de conclusie is gekomen dat de wijze waarop werd gewerkt een forse budgetoverschrijding tot gevolg zou hebben en dat de werkzaamheden ver in de tijd zouden uitlopen. In het voorjaar 2019 is besloten om een beredeneerde pas op de plaats te maken en alleen die werkzaamheden uit te voeren waarover toezeggingen waren gedaan. Antea, een externe partij, heeft een onderzoek gedaan. In november 2019 is geconcludeerd dat er meer tijd nodig is om een aantal dingen goed uit te zoeken. De wethouder noemt het ‘reculer pour mesure’ (even terughouden om straks beter te kunnen springen). Antea heeft geconstateerd dat er onderlinge afhankelijkheden zijn tussen privaat en publiek bezit. De wal- en kluismuren zijn bouwkundig verbonden met de achterliggende kelders. Antea heeft ook aangegeven dat er geen duidelijkheid is over de impact van het verkeer en de belastbaarheid van de kelders. Ook is aangegeven dat preciezer de staat van de werven onderwater in kaart moet worden gebracht. De gemeente wil heel precies kijken naar de staat van het erfgoed. Hoe staat het met het

waterbeheer, baggeren, boomwortels, impact verkeer en hoe staat het met de verhouding van het gemeentelijk eigendom en de particuliere eigenaren. Om een goed beeld te krijgen is tijd nodig en aan de gemeenteraad is toegezegd dat in het voorjaar 2021 een programma voor het hele wervengebied wordt voorgelegd.
Afgelopen donderdag heeft de gemeenteraad unaniem ingestemd met het plan van aanpak om te komen tot een programma. De gemeente heeft daarbij ook gezegd dat de gemeente en de particuliere eigenaren een gezamenlijk belang hebben namelijk het doorgeven van het kostbare erfgoed maar ook een gescheiden belang hebben.
De gemeenteraad lijkt het verstandig dat een commissie van wijzen wordt ingesteld waarin bewoners een stem krijgen. De commissie van wijzen zal onder andere gevraagd worden advies uit te brengen over het publiek/private eigendom en de aanpak van het beheer. Behalve de commissie van wijzen is een aantal werkgroepen gestart waarin bewoners/eigenaren zitting in hebben (Choorstraat, Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht). De werkgroepen voeden de gemeente met informatie en kennis.
Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente een nieuwe start wil maken die leidt tot betere resultaten.

Applaus.

3. Historie wervengebied
Een film gemaakt door René de Kam (stadsconservator) over het historisch perspectief van de werven wordt getoond.

4. Mentimeter: vragen aan de zaal
De aanwezigen loggen in op de site menti.com. Via deze site wordt een aantal vragen voorgelegd aan de aanwezigen. Voor de vragen en antwoorden zie de bijlage.

5. Plan van aanpak wervengebied
Eelko van den Boogaard is sinds januari 2020 programmamanager wervengebied. Hij heeft in het voorjaar 2020 een plan van aanpak voor het wervengebied opgesteld. Een aantal mensen die zojuist in de mentimeter hebben aangegeven dat zij vanavond duidelijkheid hopen te krijgen zullen teleurgesteld naar huis gaan.

<u>Plan van aanpak doel</u>
In de komende maanden wordt een programmaplan opgesteld. Het programmaplan moet in maart/april 2021 gereed zijn en daarna wordt gestart met de werkzaamheden. Doel van het plan is het behouden en beheren van de werven. De gemeenteraad heeft ook aangegeven dat in het programmaplan aandacht moet zijn voor veiligheid, erfgoed en functionaliteit/mobiliteit (in deze volgorde).
Na de Tweede Wereldoorlog waren de wal- en kluismuren in zeer slechte staat en deze moesten worden opgeknapt. De gemeente heeft de wal- en kluismuren in eigendom gekregen en heeft de wal- en kluismuren opgeknapt. De muren kunnen echter niet los gezien worden van de kelders. Wanneer aan de wal- en kluismuren wordt gewerkt dan kunnen er scheuren en lekkages ontstaan in de kelders. De gemeente heeft geconstateerd dat een integrale aanpak nodig is voor het opknappen van de wal- en kluismuren.
Er rijdt (te)veel zwaar verkeer over de wegen waaronder kelders zijn gelegen. Op een aantal plekken in de binnenstad staan verbodsborden maar daar trekken sommige automobilisten zich niets van aan. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden.
Net na het uitbreken van de Corona-crisis is met een aantal organisaties en bewoners het plan van aanpak besproken. Zoveel als mogelijk zijn de reacties van de bewoners verwerkt in het plan van aanpak. Tijdens de raadsinformatieavond heeft een aantal bewoners ingesproken en op basis daarvan is een aantal wijzigingen in het plan doorgevoerd. Het plan is unaniem door de gemeenteraad aangenomen en daarin staat beschreven dat: bij onveilige situaties er direct actie dient te worden

ondernomen. Het herstel van de wal- en kluismuren in samenhang moet plaatsvinden en dat er een evenwicht moet zijn tussen de kelders en het verkeer.

Via de mentimeter wordt een aantal vragen voorgelegd.

Eelko van den Boogaard constateert dat de aanwezigen kleine en grote zorgen hebben. Eelko van den Boogaard is in de afgelopen paar maanden geschrokken van hoe de gemeente communiceert. De bewoners en eigenaren maken zich terecht zorgen over de lekkages en scheuren in de kelders. Er zijn veel verschillende afdelingen binnen de gemeente betrokken bij het plan. Het programmateam is aanspreekpunt voor de bewoners/eigenaren en zij nemen bij vragen contact op met de verschillende afdelingen.

Maatregelen onveiligheid en aantasting erfgoed
De gemeente heeft een interventieteam ingesteld.
Ter hoogte van de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwgracht is de weg afgezet.
Bewoners hebben aangegeven dat zij niet weten bij wie zij terecht kunnen met klachten over lekkages en scheuren. Binnenkort wordt een website geopend met daarop informatie voor bewoners/eigenaren. De gemeente vergemakkelijkt de procedure voor het doen van een klacht. In een aantal gevallen is de gemeente verantwoordelijk voor de herstelkosten, bijvoorbeeld wanneer de gemeente maatregelen heeft genomen waardoor schade is ontstaan of in het beheer zaken had moeten doen die niet zijn uitgevoerd. Er zullen regelmatig bijenkomsten worden georganiseerd en de gemeente zal de bewoners ondersteunen bij het invullen van formulieren.

De gemeente is ook een onderzoek gestart naar onbekende kelders en de stabiliteit van kelders. Luc Mes is projectleider voor dit deel van het plan. Er zijn in totaal circa 750 kelders in het gebied bekend. Van ongeveer 200 kelders heeft de gemeente geen beeld van de staat van onderhoud. Dit komt omdat de eigenaar onbekend is of de kelder niet zichtbaar is vanaf de werf of de straat.
Recent is een kelder ingestort waarvan geen eigenaar bekend is en de kelder was niet zichtbaar.
De gemeente heeft met een scan de kelders in de binnenstad in kaart gebracht. Waar op de scan holtes zijn gesignaleerd kunnen kelders zitten. Luc Mes geeft aan dat er 60 onbekende kelders zijn gevonden en de gemeente wil deze kelders verder onderzoeken. De gemeente ziet het als haar taak om het erfgoed te behouden en om slechte plekken inzichtelijk te maken en om samen met de eigenaren de kelders te herstellen waar nodig.
Op 19 juni 2020 hebben 200 adressen, niet iedereen, een brief gekregen voor een inspectie van de kelder. Gekeken wordt of de kelder veilig is of dat er acuut maatregelen moeten worden getroffen
De kaart met het hele wervengebied is terug te vinden op de website www.utrecht.nl/werven.
Luc Mes vraagt de aanwezigen de informatie te controleren en bij omissies hem te informeren zodat een compleet beeld ontstaat van het wervengebied.

Een aanwezige merkt op dat deze avond is ontstaan vanuit het feit dat er te weinig geld is om het oorspronkelijke plan uit te voeren. Nu lijkt het er sterk op dat de meerkosten gedeeld moeten gaan worden door andere belanghebbenden. Hij vraagt hoeveel geld er tekort was en waarom niet eerst het oorspronkelijke plan is uitgevoerd en daarna is gekeken wat met de rest van de kelders moet gebeuren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat vorig jaar het project is stilgelegd omdat er geld tekort was en het project vertraging had opgelopen. Er is vorige week besloten om in het najaar 2020 € 15 miljoen beschikbaar te stellen en afgesproken is dat in de begroting 2021 het restant geld moet worden geregeld. Het plan is ten opzichte van het oorspronkelijke plan verbreed. Ook de kelders worden meegenomen in het plan en daar wordt geld voor vrijgemaakt.

Korte termijn maatregelen verkeer

Uit de mentimeter blijkt dat er veel vragen zijn over het verkeer.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal jaar geleden al is afgesproken dat verkeer zwaarder dan 2 ton (2000 kilo per as) niet over de grachten mag rijden echter dit verbod wordt niet nageleefd. De gemeente heeft de afvalwagens gewogen en deze wagens zijn te zwaar. De gemeente heeft ander materieel ingezet en het oorspronkelijke materieel wordt maar voor een kwart gevuld.

Opgemerkt wort dat de vuilniswagens worden overgeslagen op het Domplein en de Oudegracht en dit leidt tot overlast bij de bewoners. Eelko van den Boogaard zegt toe actie te ondernemen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat er over de grachten verkeer rijdt wat er geen bestemming heeft. In de komende maanden zal een lengteverbod voor voertuigen langer dan 9 meter worden ingesteld.
De informatie op de website wordt verbeterd en goederenvervoerders zullen worden aangesproken wanneer zij de verboden overtreden.
Bewoners worden gevraagd wanneer spullen worden afgeleverd, de leverancier te informeren over de lengte- en asdrukbeperkingen.
Er is een meldpunt ingesteld. Dit meldpunt staat in contact met de handhavers. Afgesproken is dat de handhavers vaker in het gebied aanwezig zullen zijn. Er is ook een app waar bewoners meldingen kunnen plaatsen (inclusief foto's). In het gebied worden weegplaten neergelegd en het is de bedoeling om camera's op te hangen. Aan de hand van kentekenregistratie is inzichtelijk hoe zwaar een wagen is.

Vragen/opmerkingen
Verzocht wordt om ook strakker te handhaven op het naleven van het eenrichtingsverkeer.

Bewoners geven aan dat zij geen terugkoppeling ontvangen op meldingen die zij hebben gedaan en meldingen via de app worden niet snel genoeg opgepakt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal zaken nog niet is geregeld. Hij verzoekt de bewoners het programmateam te informeren wanneer blijkt dat het meldpunt of de app niet werken.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente aangeeft dat de particulier eigenaar verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de kelders. Hij wil dan ook kunnen bepalen wie over zijn kelder rijdt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat er een commissie van wijzen wordt ingesteld en zij zullen in februari met een advies komen over deze ingewikkelde vraag.

Opgemerkt wordt dat mensen van buiten Utrecht geen weet hebben van een aslast- en/of lengtebeperking.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat de goederenvervoerders worden geïnformeerd over de maatregelen. Ook wordt gekeken of op korte termijn fysieke maatregelen zijn te noemen waardoor dit verkeer niet op de grachten kan rijden.

Mentimeter
Opgemerkt wordt dat in het verleden bewoners en eigenaren met hun vragen terecht konden bij de haven-/werfmeester. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er geen haven-/werfmeester meer is en dat hij deze graag weer wil instellen.

<u>Herstel wal- en kluismuren in samenhang</u>
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer de wal- en kluismuren los van de werfkelders worden aangepakt er schade ontstaat. Er ontstaat ook schade door boomwortels, door het varen en baggeren. Onderzocht wordt of bepaalde werkzaamheden, bijvoorbeeld het baggeren, op een andere

manier kunnen worden uitgevoerd. Ook wordt gekeken of bomen vervangen kunnen worden door andere bomen zodat de schade als gevolg van wortels kan worden verkleind.
Twee uitvoeringsprojecten worden afgerond en een aantal eenvoudige projecten wordt doorgezet.

Evenwicht tussen kelders en verkeer
Er moet een balans gevonden worden tussen wat over de kelders rijdt en wat de kelders aankunnen. Het is ingewikkeld temeer omdat de kelders geen eigendom zijn van de gemeente en de eigenaren willen bepalen wie of wat over de kelder rijdt. En ook wie is verantwoordelijk als er schade ontstaat doordat er toch zwaar verkeer over de kelder rijdt.
De gemeente start een onderzoek naar de eigendomsverhoudingen. Het eerste deel van het onderzoek moet in oktober 2020 gereed zijn.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente in de jaren 50 de werfmuur en de werf heeft onteigend. Dit is gebeurd om een erfdienstbaarheid te verwerven. De eigenaar moest een x bedrag betalen en hiermee verkreeg een bewoner een gebruikrecht op een bepaalde werf. De gemeente is altijd verantwoordelijk omdat zij eigenaar zijn. Eelko van den Boogaard neemt deze informatie mee in het verdere onderzoek.

Onderzoeken
Een aantal scenario's ten aanzien van verkeer wordt onderzocht. Hierbij wordt telkens gekeken wat het betekent voor bedrijven, bewoners, vervoerders, is er draagvlak voor of zijn er alternatieven te bedenken.
Onderzocht wordt waardoor de kwaliteitsachteruitgang van de kelders aan de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht en Oudegracht wordt veroorzaakt, welke maatregelen noodzakelijk zijn en wat deze kelders aan gewicht kunnen dragen.
De informatie uit de onderzoeken moet eind 2020 bekend zijn zodat de uitkomsten kunnen worden verwerkt in de nota Binnenstad en de nota Goederenvervoer.

De gemeente wil graag een werkgroep rondom verkeer instellen om met bewoners en eigenaren te spreken over welke onderzoeksvragen er zijn en om het onderzoek te begeleiden.

De werkgroep Nieuwegracht heeft voorgesteld een commissie van wijzen in te stellen om een advies op te stellen over de eigendomsverhouding en wie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De commissie van wijzen geeft advies aan het college, de gemeenteraad en de eigenaren van de werfkelders. Er is niet besproken of dit advies bindend is.

De gemeente zoekt naar subsidies bij provincie, rijk en in Europa om financiële middelen te krijgen om keldereigenaren bij het beheer van de kelders te kunnen ondersteunen.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt waarom een deel van de Oudegracht niet wordt afgesloten voor verkeer/alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De grachten zijn niet gebouwd om met vrachtverkeer of bussen overheen te rijden.
Een aantal jaar geleden is het voornemen om de binnenstad voetgangersgebied te maken niet doorgegaan en waarom wordt dit nu wel ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat op 1 september 2020 de gemeenteraad een besluit neemt over het voetgangersgebied. Hij is niet betrokken bij dit project en weet niet waarom het plan opnieuw ter besluitvorming wordt voorgelegd.
Een aanwezige vindt het vreemd te merken dat de gemeente geen zicht heeft op de eigendoms-verhoudingen maar wel kan besluiten om de grachten autovrij te maken per 1 september 2020.

Gerard Verrijn Stuart geeft aan dat op deze vraag op dit moment niet kan worden beantwoord. De vraag wordt intern voorgelegd en via het verslag alsnog beantwoord.

Opgemerkt wordt dat niet alle bewoners de uitnodiging voor deze avond hebben ontvangen.

Gevraagd wordt of de buurt zelf een plan kan aanleveren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat iedereen een plan kan indienen bij de gemeente. De bewoners/eigenaren worden gevraagd in de werkgroepen zitting te nemen zodat zij mee kunnen denken en plannen kunnen maken. Het programmaplan wordt in maart 2021 aan de gemeenteraad voorgelegd en er zal wederom een raadsinformatieavond worden georganiseerd waarin het programmaplan wordt besproken.

Mentimeter

Samenwerking
Annemieke van Noord, omgevingsmanager, geeft aan dat de gemeente beter en transparanter wil communiceren. Zij vertelt dat er werkgroepen worden ingesteld waar gemeente en eigenaren van kelders zitting in hebben. Eigenaren worden opgeroepen zich aan te melden om te participeren in de werkgroepen.
Belanghebbenden worden gevraagd mee te denken over de onderzoeksvragen en worden gevraagd de gemeente te adviseren.
Er wordt een commissie van wijzen ingesteld. De commissie richt zich op de rechten en plichten van eigenaren en gemeente, op de eigendomsverhoudingen en op een samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente in het beheer.
Nog niet bekend is wie in de commissie van wijzen zitting nemen, of en hoe de eigenaren zich verenigen, etc.

Verbeteren communicatie
De gemeente stelt een meldpunt in. Er wordt een app gebouwd waarop de gemeente informatie publiceert en waar vragen op kunnen worden gesteld. De onderzoeksinformatie wordt gedeeld. Er wordt gewerkt aan een register van eigendommen. De gemeente gaat werken met een aantal contactpersonen waar bewoners/eigenaren bij vragen contact mee kunnen opnemen.

Hoe verder?
De aanwezigen worden opgeroepen zitting te nemen in de werkgroepen. De gemeente verzoekt aan te geven op welke wijze zij wensen te worden geïnformeerd. In het najaar zal een volgende bijeenkomst plaatsvinden.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt wie namens de gemeente zitting heeft in de werkgroepen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat Annemieke van Noord in haar rol als omgevingsmanager zitting heeft in de werkgroepen. Annemieke is te bereiken via werven@utrecht.nl. Afhankelijk van het te bespreken onderwerp zullen bij de werkgroepen ook inhoudelijke collegea aansluiten (constructeurs, vergunningverlening, toezicht en handhaving, verkeer, etc.)
Annemieke zorgt ervoor dat alle belangen in het oog worden gehouden en dat een afgewogen beslissingen met elkaar wordt genomen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat het projectteam van verschillende wethouders en concerndirectie een mandaat heeft gekregen waardoor in de werkgroepen vrij snel kan worden geschakeld.

Gevraagd wordt waar men zich kan aanmelden voor de werkgroepen en de commissie van wijzen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op het mailadres waar de aanwezigen zich voor deze bijeenkomst hebben aangemeld zij zich ook kunnen aanmelden voor de werkgroepen. In het wijkbericht en in de nieuwsbrief is het emailadres ook vermeld.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op eventuele vragen ook kunnen worden gemaild aan dit mailadres. De vragen en antwoorden zullen worden toegevoegd aan het verslag.

6. Afsluiting

De voorzitter sluit omstreeks 21.30 uur de informatiebijeenkomst.

VII. Gebundelde vragen en antwoorden

De schriftelijke reacties die wij hebben ontvangen, evenals de vragen gesteld tijdens de online participatiebijeenkomsten zijn gebundeld en kort beantwoord.

De volgende documenten zijn opgenomen:

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht Code Oranje Boek
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht - Brief
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat - Nat boek Choorstraat
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat – Reactie op Code Oranje Boek
15-2-2021	Werkgroep Rak22 - Brief
17-2-2021	Werkgroep Rak22 - Mail
21-2-2021	Werkgroepen Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22) - Brief
26-2-2021	Raadsvragen
22-3-2021	Deelnemers Online Participatie

In het navolgend overzicht zijn de vragen weergegeven per onderwerp:

- *Wal- en Kluismuren (WKM*) met daarin vragen over het rapport ‘Spoor twee Voorlopige Expertbeoordeling’ Deze vragen zijn onderverdeeld voor een beter overzicht naar: Dynamische belasting, Vraagstelling opdracht, Aslast, Niet representatief onderzoek, Constructie / scheuren, Hemelwaterafvoer en Online participatie
- *Juridisch* met daarin vragen over het rapport van Van Benthem en Keulen
- *Weren te Zwaar verkeer (WTZV*) met daarin vragen over het rapport van Decicio en ….
- *Samenwerking*

In totaal gaat het om ruim honderd vragen die zo tot ons zijn gekomen. Buiten deze gebundelde vragen zijn ook vragen beantwoord in de wervenmail, de online participatiebijeenkomsten en de overleggen met de werkgroepen.

Datum	Vraagsteller	Bron	Onderwerp	Onderzoek	Vraag	Antwoord
Wal en kluismuren						
1. Dynamische belasting						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vraag: Hoe denkt de gemeente serieus (dus niet zoals het lopende schijnon-derzoek) de constructieve gevolgen van de overbelasting van de kelderdaken door het verkeer dat zich daarover verplaatst, te onderzoeken?	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Vraagstelling opdracht	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren loodrecht op de rijrichting zijn volledig verklaarbaar: dynamische belastingen. Daar is nog helemaal geen onderzoek naar gedaan. Een belangrijk kritiekpunt. Had in de vraagstelling van de gemeente moeten zitten.** De vraag van de gemeente “wanneer scheurvorming en bezwijking” is natuurlijk een brug te ver. Alleen al scheurvorming is natuurlijk volstrekt niet acceptabel. Een reactie van de gemeentelijke opdrachtgever en van de ingenieurs op deze omissie wordt dezerzijds met belangstelling tegemoet gezien. Al eerder heb ik mijn ervaringen doorgegeven: een 60 km rijdende maaltijdbezorger hier voor de deur door een kuil in het wegdek is belastender dan een kruipende betonmixer...	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. In het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.

17-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Tijdens ons gesprek hadden we het inderdaad over de dynamische belasting. Wij hebben aangegeven dat we weten dat door een correctie factor op de statische belasting, de dynamische belasting geschat kan worden. Echter hebben we aangegeven dat het veel beter zou zijn om een berekening te maken te maken op basis van een eindige elementen methode (zie ook onze brief aan wethouder Diepeveen) gezien het volgende. We gaven namelijk aan dat er helemaal geen rekening wordt gehouden met andere/dwarse krachten. Bijvoorbeeld veroorzaakt doordat de kluismuur geen of een slechte fundering heeft en dus via o.a. de trekstangen enorme dwarse krachten op onze eigendommen uitoefent. Op onze eigendommen is dus sprake van vele o.a. horizontale, verticale en diagonale krachten. Dit effect wordt zelf nog versterkt door wegrijdend (geparkeerd) zwaar verkeer dat grote horizontale krachten uitoefent op de bovenkant van onze eigendommen. De combinatie van zwaar verkeer en dwarse krachtn wordt geheel niet meegenomen in het huidige onderzoek. Ook snel rijdend en 'stuiterend' te zwaar verkeer wordt niet onderzocht. Immers hoe groter de snelheid, hoe groter de belasting van te zwaar verkeer. Bovenstaande argumenten hebben wij al in 2019 in diverse gesprekken met gemeente-ambtenaren/wethouder gedeeld. Helaas zien wij onze argumenten niet vertaald in de huidige onderzoeksopdracht van gemeente Utrecht.	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke eisen moeten gesteld worden aan omstandigheden (zoals snelheid, gewicht en vlakheid van het wegoppervlak) om te verzekeren dat verkeer over de werfkelders geen schade kan aanrichten?	De kelderconstructies worden bovendien getoetst voor de opgegeven speciale en hulpvoertuigen vanuit de gemeente en de Veiligheidsregio Utrecht. Als deze bijzondere voertuigen met een snelheid van meer dan 5 km/h bewegen, dan wordt voor de verticale belastingen nog een dynamische vergrotingsfactor in de berekening verwerkt.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Geachte heer Diepeveen, Onlangs is door Antea, Witteveen&Bos en Royal HaskoningDHV (Antea) een onderzoek uitgevoerd genaamd 'Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling' (26-01-2021). Wij hebben een copie van dit onderzoek ontvangen. Als eigenaren/betrokkenen bij de onderzoeksopdracht zijn wij wel gehoord maar is onze input niet door de gemeente in de uiteindelijke opdracht verwerkt. **Eén van de voor ons belangrijke punten is onder andere de gebruikte methoden de invloed van dynamische belasting. Uit het Antea rapport blijkt geen onderzoek naar de dynamische belasting van bevoorbeeld hard rijdend, 'stuiterend' en wegrijdend (zwaar) verkeer.**	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Er is een analyse gedaan op de bezwijkbelasting met de MEXE-theorie. Op pagina 13 wordt aangegeven dat 'de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven'. Waarom wordt dan gekozen voor deze theorie? Speciaal in de situatie van zeer verschillende werf en kluiskelders zou gekozen moeten worden voor een eindige elementen methode (Samcef, SDC Verifier). Alle werfkelders en kluiskelders hebben een eigen en vaak afwijkende geometrie, bouw en vaak afwijkende lasten/druk. Daar wordt juist in het MEXE-model niet of slechts zeer beperkt rekening gehouden. Dit blijkt ook uit een studie van M.Betti (Two non-linear finite element models developped for the assessment of failure of masonary arches 2008).	Bij de voorlopige expertbeoordeling is zonder veldonderzoek of uitvoerig rekenwerk een eerste expertoordeel gegeven over de belastbaarheid van 16 kelders. Voor een eerste classificering van de kelders op belastbaarheid is de zogenaamde MEXE-beoordelingsmethode gebruikt met als invoerwaarden de bekende gegevens uit archieven. In het nog lopende onderzoek worden inspecties en onderzoeken naar de staat en geometrie van een selectie van 6 kelders uitgevoerd. Vervolgens worden met de zogeheten eindige elementenmethode (met de software Plaxis en Diana FEA) berekeningen gemaakt om de draagkracht en het risico op schade door verkeersbelasting te beoordelen. Hier ligt de focus op de metselwerkboogconstructie en controleren we de draagkracht van de fundering van de boog.

16-2-2021		Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Dag Hein, Dat hadden we gisteren inderdaad al begrepen. Maar de echte vraag is of het antwoord van spoor 1 ook antwoord geeft op de aspecten die ik hierna aanstip (als NIET “Civiel" geschoolde). Voor welk gewicht, welke snelheid en welke oneffenheid van het wegdek gelden de uitkomsten van spoor 1? Dat zijn de vragen die relevante antwoorden geven. En dat is de zorg van Gerritjan en anderen waaronder ook mij). De manier waarop spoor 1 beschreven staat doet niet vermoeden dat op die vragen een (afdoende) antwoord komt. En ik vermoed dat de bouwkundige staat daarbij ook een belangrijke factor is. Wordt aan de deskundigen ook de vraag gesteld welke factoren de bouwkundige staat negatief beïnvloeden en hoe belangrijk die factoren voor het bewaren van voldoende integriteit van de constructie? Maar let op, wat ik schrijf is niet zaligmakend, want ik ben geen deskundige. Wij hopen dat Rots de deskundige is die zorgt voor relevante antwoorden op relevante vragen.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
2. Vraagstelling opdracht						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De stand van het water in de grachten is ook bepalend voor de stand van het grondwater en wordt fysiek bepaald door het openzetten dan wel laten spuwen van de sluis aan de Weerdpoort. Vraag: Zijn aan de gemeente onderzoeken bekend over de stand van maaiveld en grondwater, en, zo niet, is zij bereid daarnaar onderzoek te laten doen?	De gemeente kent de peilen van de grachten en het grondwater.

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Wie betaalt bepaalt	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij vinden niet dat op basis van de huidige bevindingen van het voorlopige Antearapport, aannames of conclusies kunnen worden getrokken. Echter, in verband met de veiligheid zijn de constateringen wel verontrustend en vragen om aanvullende maatregelen en beperkingen. Wij constateren keer op keer dat (voormalige) onderzoeken (van de gemeente zelf) niet worden gebruikt als daaruit voor de gemeente Utrecht ongewenste conclusies worden getrokken. Er worden dan éénzijdige nieuwe (vergelijkbare) onderzoeken opgestart die wel voor de gemeente gewenste conclusies hebben Daarbij hebben wij sterk het gevoel 'wie betaalt, die bepaalt'. Wij merken op	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

					dat de Anteagroep de afgelopen jaren zeer veel opdrachten van gemeente Utrecht ontving.	
3. Aslast						
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt er geen enkele onderbouwing van de maximale aslast van 2 ton gegeven maar wordt in het rapport geredeneerd: 'Bij (visuele red) inspectie zien wij geen gevolgen van overbelasting van verkeer, het is dus aannemelijk dat verkeer bij een aslastbeperking 2 ton de kelder veilig kan kruisen'. Vervolgens moet dit nog rekenkundig onderbouwd worden en zijn er talloze onzekerheden die de huidige conclusies vrijwel allemaal negatief zullen beïnvloeden. **In feite is dit geen onderzoek maar een doelredernatie**.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Men geeft aan dat het aannemelijk is dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kunnen passeren en dat het risico op schade daarbij gering is (pagina 1). **Deze conclusie is volledig in tegenspraak** met hetgeen geconstateerd op pagina 57. Daar staat dat er schade is gevonden door overbelasting van verkeer. 'Het is niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen'. Kortom er is een zwakke schakel gevonden.	De eerstgenoemde conclusie gaat over belasting door verkeer tot 2 ton aslast. De daarna aangehaalde constatering gaat over belasting door verkeer, dat ondanks de geldende aslastbeperking veel zwaarder is dan 2 ton. Daarmee is er geen tegenspraak, maar zijn er verschillende conclusies bij verschillende belastingen door verkeer.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 8 staat dat de gemeente heeft doorgegeven (waargenomen) dat de maximaal geconstateerde aslast overtreding circa 7 ton was. Wij hebben de gemeente foto's gestuurd waarbij overschrijdingen van meer dan 10 ton per as zijn geconstateerd. Nergens in het rapport wordt ingegaan op forse overschrijding van de aslast en de gevolgen daarvan voor de kelders.	De gemeente heeft aan het onderzoeksbureau gegevens verstrekt van door de afdeling VTH op straat gemeten aslasten. In het rapport staan schadepatronen beschreven, waarvan aannemelijk is dat deze zijn veroorzaakt door overbelasting door te zwaar verkeer. Dit staat ook zo in het rapport.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 70 staat dat 'de inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor veilig kruisen … met beperkte zekerheid kan worden gegeven' en 'de vraag of kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden'	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 84 staat letterlijk dat kwalitatief niet is te beoordelen of de 2- tonsaslast beperking, een laag risico heeft op schade/scheuren.	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.
4. Niet representatief onderzoek						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto's nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij 'flits-opnames' kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	In de reactie gaat het over globale inspecties door het interventieteam om te kijken of de kelder zodanig onveilig is dat er direct maatregelen worden genomen. Dat onderzoek wordt niet gebruikt voor het bepalen van het draagvermogen van kelders. Daarvoor worden 16 kelders fundamenteler onderzocht. Hierover is een voorlopig expertoordeel opgesteld en wordt op basis van gedetailleerde inspecties een definitief expertoordeel opgesteld, dat medio 2021 gereed is.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Bij het onderzoek op de Kromme Nieuwe gracht werd het dak vrijgemaakt om vervolgens enkel met een boor de dikte van het dak te meten en vervolgens werd het weer afgesloten. Gemakkelijker zou het zijn geweest die boring van binnen de kelder uit te voeren, dan had de straat niet open gehoeven.	Naast de boring heeft ook een visuele inspectie plaatsgevonden van de vrij gegraven constructie.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	het draagkrachtvermogen van de kelders. Voor dat onderzoek dacht men enkele kelderdaken 'vrij te maken' van zand en bestrating en vervolgens daarna druk uit te oefenen op het midden van het kelderdak. Het is ons niet duidelijk vanuit welke constructieve overwegingen deze gedachte is opgekomen, de gemeente deelt ons niet mee waarom het toppunt van het kelderdak het punt is dat samenhangt met het belastingvermogen van een kelder.	De beschreven onderzoeksstap herkennen wij niet als onderdeel van de onderzoeksopdracht, die de gemeente aan de ingenieursbureaus heeft verstrekt.

17-2-2021	Rak22	Mail	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	U geeft aan dat de voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op 16 kelders die worden beschouwd als zwakkere exemplaren. Wij hebben dit nergens in het rapport kunnen terugvinden. Kunt u aangeven hoe u tot deze conclusie komt omdat in het rapport juist wordt aangegeven dat er nog geen conclusies kunnen worden getrokken (er zijn namelijk veel te weinig kelders onderzocht)? Er kunnen namelijk onder de meer dan 800 kelders en vele weeskelders nog veel zwakkere kelders zijn. De staat van vele weeskelders is zelfs nog helemaal niet bekend. Kunt u bovenstaande met de juiste betrokkenen en wethouder Diepeveen delen en schriftelijk reageren. Alvast bedankt voor uw reactie, Met vriendelijk groet, Namens Rak 22, Kees Adema	Het klopt, dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid (kelders met brede bogen, weinig gronddekking en in redelijke staat)? -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden?-welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Ontbreken expertise	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Groter verwijt dat de expertbeoordeling treft, is evenwel dat **‘de expertise’ ontbreekt**. Wij hebben ons de vraag gesteld hoe dat - in ieder geval bij ons - zo overkomt. Komt het doordat het aangeboden schrijfsel nergens het niveau van een stagiair(e) - rapport ontstijgt? Of moet de oorzaak worden gezocht in de omzichtige, soms verbloemende dan weer suggererende, woordvoering? **De wemeling van ‘aannemelijk’, ‘vermoedelijk’ en ‘waarschijnlijk’ riekt naar angst.** Bestuurlijke angst voor het mogelijke. Bijvoorbeeld de angst dat uit de penvoering bestuurlijke - juridische - verantwoordelijkheden zouden kunnen worden afgeleid.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij zijn het Antearapport nog aan het analyseren maar constateren op voorhand dat: • Er onvoldoende kelders zijn onderzocht om conclusies te kunnen trekken. Dit contateert men zelf ook op pagina 8. Om een representatieve steekproef te kunnen doen is een onderzoek van 30% tot 50% van de kelders nodig. Conclusies worden toch getrokken.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? Welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In feite zou elke kluiskelder onderzocht dienen te worden omdat immers het gebruik van de weg wordt beperkt door de zwakste schakels (lees kelders). Gemeente Utrecht zou vooralsnog het gebruik van de weg daarop dienen af te stemmen.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• De onderzochte kelders op de Kromme Nieuwgracht zijn slecht gedeeltelijk fysiek onderzocht (aan de rand). Door middel van een boring is daar de dikte bepaald. Er is geen onderzoek gedaan naar lokale scheuren (zie pagina 16). Waarom niet? Deze lokale scheuren hebben wel degelijk door te zware belasting kunnen ontstaan.	Het onderzoek is bedoeld voor het verzamelen van gegevens voor het berekenen van de belastbaarheid van de kelders. Daarvoor zijn 6 kelders over een strook van circa 1 meter vrijgegraven en zijn daarin inspecties en boringen uitgevoerd. Het klopt, dat daardoor niet alle oorzaken van alle schaders aan deze specifieke kelders zijn onderzocht.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Werkelijke dikte	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op de Kromme Nieuwegracht is gerekend met éénsteens (MEXE-theorie) van 220 mm (pagina 19). Waarom is niet gerekend met de werkelijke dikte van de steen die bij de boring is gemeten? De werkelijke dikte is van essentieel belang bij het bepalen van de maximale belasting. De berekeningen kloppen momenteel dus niet!	Tijdens het opstellen van de voorlopige expertbeoordeling waren de boringen op de Kromme Nieuwegracht nog niet verricht. Dit is later gebeurd en de gegevens daarvan worden in de definitieve expertbeoordeling verwerkt.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Second Opinion	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarom verzoeken wij u om een second opinion op het Antearapport ‘Spoor 2– Voorlopige Expertbeoordeling’ en ook op het definitieve rapport, voordat u conclusies trekt.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Afstand doen rapport	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Indien de gemeente Utrecht niet besluit tot een second opinion, dan verzoeken wij u en adviseren u met klem om het rapport en de inhoud naast u neer te leggen en te negeren. Wij zullen dat in ieder geval doen. Met vriendelijke groet, Namens de bewoners van de Kromme Nieuwegracht RAK 22 Kees Adema, Ronald van der Krogt, Ton Schoonhoven, Bruno van Santvoort, Rob van der Plaat	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.

5. Constructie / scheuren						
6-2-2021	Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Huidige eisen	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Je zou je wel kunnen afvragen welke eisen er nu, heden ten dage constructief door gemeentelijke instanties zouden worden gesteld aan nieuw aan te leggen werfkelder (met boog) onder de openbare weg. Welke NEN-normen en veiligheidsmarges zouden van toepassing moeten zijn? Vergelijk FC Utrecht tribune-eisen gesteld aan de werftrappen (na een doelpunt springende supporters, 4 per m2) na dodelijk ongeluk bij Stadhuisbrug. Niet eens zo moeilijk te berekenen met bekende gegevens als druksterkte nieuw metselwerk en gronddruk. Waarschijnlijk komt er een nieuwbouw-kelder uit met globaal zelfde kenmerken als de middeleeuwse werfkelders.. (Ze bouwden toen ook de Dom)	Deze vraag hebben we ons niet gesteld en niet als onderzoeksvraag opgedragen aan de ingenieursbureaus. We hebben te maken met bestaande, te behouden constructies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vooraf willen wij twee opmerkingen plaatsen: 1. Kelders en gewelven en kluismuren en werven vormen delen van een samenhangend druksysteem: verandering van druk en belasting in het ene deel van het systeem leidt tot verandering van druk en belasting in andere delen. 2. Alle delen van het bouwsel van de binnenstad, bestaande uit gebouwen, kelders, werven, kluismuren en grachtenmuren zijn met elkaar verbon-den; de binnenstad is als het ware een ‘aaneengeklonken’ brok steen.	Samenhang wordt juist ook door de gemeente onderkend.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem		Vraag: Welke oplossing biedt de gemeente voor het herstel van het weer-standsvermogen van de trekankers?	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Riool		Riool: Wat kan de gemeente doen om de bewoners te helpen deze oude rioolafvoeren op te sporen en die afvoer om te geleiden naar andere meer solide afvoeren? Indien dit niet geregeld wordt, blijft er een structurele ondergraving van kelders en werven en kluismuren bestaan.	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het punt is dat vrijwel alle kelders gebouwd zijn in tijden dat er niet met cement maar met zavel gewerkt werd, een mengsel van kalk, zand en water. Dat is op zich voldoende om een stenen muur bijeen te houden maar moet wel een bepaald vochtigheid bezitten om haar bindende werking te doen. Door het afdichten met het ondoorlaatbare bitumen worden de kelderconstructies als het ware 'uitgedroogd'. Als gevolg daarvan komt de zavel in poederachtige vorm uit de voegen en wordt het verband van de kelderconstructies verzwakt. Conclusie: de bituminering draagt aanzienlijk bij aan de degeneratie van kelder-constructies. Vraag1: Gegeven de destructieve werking van de bitumineringen is het wenselijk de kelderdakafdichtingen opnieuw te doen en wel met trascement of leem. Wanneer en hoe denkt de gemeente dat te gaan doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde effecten van de waterdichte bitumenlaag op de kwaliteit van het voegwerk in worden bekeken. De uitkomsten worden opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het afscheuren van de kelders van de voorgevel is een goed voorbeeld van de onderlinge afhankelijkheid van de bouwdelen, die in feite de juridische aan-sprakelijkheidsdeling doorkruist. Natuurlijk kan de gemeente stellen dat haar aansprakelijkheid voor het wegdek beperkt is, maar als het wegdek, door haar toedoen, de kelder naar beneden drukt, waardoor de voorgevel losscheurt en er in het gebouw breuken ontstaan, kan de gemeente toch niet haar aansprakelijkheid ontkennen, ook al vond haar 'activiteit' (het aanbrengen van ondeugdelijk materiaal) maar op een beperkt deel van de gehele bouwkundige structuur, die de werven nu eenmaal zijn, plaats. Vraag: De gemeente is dus wel degelijk verantwoordelijk voor de stabiliteit van de	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					hele structuur. Hoe denkt zij te gaan bijdragen in de oplossing van deze bouwkundige problematiek?	
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Voor de tussenlaag tussen kelderdak en wegdek gebruikt de gemeente geel zand. Dat is een vorm van tussendek die weinig draagt en zeer onstabiel is. In de bouwwereld is het gebruikelijk om de stabiliteit van een dragende laag te versterken door een mengsel van cement en zand (1 op 4 of 5) te gebruiken. Door puur geel zand te gebruiken, wat natuurlijk goedkoper is, bespaart de gemeente maar jaagt ze de bewoners op kosten omdat door gebrek aan stabiliteit van de tussenlaag de kelderdaken eerder aangetast worden door het toenemende gewicht dat op het wegdek wordt uitgeoefend door het verkeer. Vraag 2: De aangebrachte zandlagen zijn een besparing ten nadele die ten las-te komt van de eigenaren. Kan de gemeente gezien dit nadeel niet erkennen dat zij stabiliserende lagen had moeten aanbrengen?	Het verrichten van nader onderzoek naar de opbouw van de wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Natuurlijk gaat het er niet om dat wij geen graafwerken meer in de straten zouden willen toestaan, maar wel vinden we dat de gemeente verplicht is de schade te beperken (geen staaf en geen trilplaat meer) en verplicht is, na elk werk op de gracht, de kelderdakafdichting te controleren en zo nodig te herstellen en daarvoor als bewijs een attest aan de bewoners/eigenaars moet afgeven. Vraag: Is de gemeente bereid zich te committeren aan deze schadebeperking, de gevraagde controles te laten uitvoeren en de gevraagde attesten voortaan bij alle leidingwerken af te geven aan bewoners en eigenaars?	Een van de onderzoeken is gericht op de oorzaken van schade aan erfgoed en bezien hoe dat kan worden voorkomen. De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het probleem is dat de boom op de werven niet in een leeg landschap staat, maar eigenlijk in een kelder, in een huis, onder een weg en onder een voetpad, etc. Die boom is in die situatie niet alleen gegroeid, hij is die ook gaan dragen. Maar als de boom plots wordt weggekapt kan het wortelstelsel ineens niet meer groeien en nemen de wortels snel in omvang en kracht af. Gevolg is dat de huizen achter de plekken op de werven (zoals	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					bijvoorbeeld Kromme Nieuwe gracht 10), waar bomen gekapt werden, plots geconfronteerd werden met scheuren en verzakkingen. Vraag: Aanvaardt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de vervolgschade aan gebouwen als gevolg van het kappen van bomen.	
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wateronttrekking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren in de lengte richting zijn veroorzaakt door (incidentele en ook langduriger) wateronttrekking onder de werfmuren en onder de fundering van de werfkelders.** De grond klinkt in (10 mm toegestaan!), de kelder knikt. Je zou wensen dat de ingenieurs dat duidelijk zouden durven benoemen.	Dit is ook het geval. In het rapport met de voorlopige expertbeoordeling is wateronttrekking/peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaak voor scheuren in de lengterichting.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wieldruk	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Mogelijk moet bij deze lengterichting scheuren ook gekeken worden naar lokale wieldruk van geparkeerde voertuigen, dan wel scheuren ter plaatse van wielsporen in het wegdek.	Dit advies wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Versterkingsmogelijkheden	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De voorgestelde versterkingsmogelijkheden zijn niet serieus te nemen, kunnen simpelweg niet, al is de verhoging van de gelijkmatige belasting (q-belasting) gek genoeg een interessante. De boog wordt er sterker van, en geen trekspanning meer aan binnenzijde, soort voorspanning, dus.	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Zadeldak	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Andere theoretische mogelijkheid wil ik nog wel noemen. Maak van het tongewelf een zadeldak. Plaats aan de binnenzijde een “schot” aan de uiteinden van de boog, eventueel met voorspanning op de trekankers. Dan zal er geen trekbelasting meer ontstaan aan de onderste helft van de metselwerkboog. Zo... dan maak ik mij ook eens schuldig aan een puur theoretische exercitie, al is het maar om te laten zien dat ik genuanceerd meedenk.. Monumentenzorg, waar zijn jullie?	Deze suggestie wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Oplossing zoeken	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Oplossing zoeken in: prioriteit aan reparatie metselwerk tongewelf en dan overal (destijds vrijwillig). Per direct gewicht- en snelheidsbeperking (en handhaving). Dan zijn we al een heel eind.	De oplossingen voor het vermijden en herstellen van schade door te zwaar verkeer worden in het programmaplan opogenomen. Als eerste maatregelen zijn het vrachtwagenverbod en de breedtebeperking ingevoerd.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Constructie	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke factoren beïnvloeden de constructie nadelig en in welke mate dragen die factoren bij aan een verminderd draagvermogen c.q. weerstand tegen beschadiging bij dynamische belasting. Gedacht wordt primair aan vocht, zetting als gevolg van (al dan niet tijdelijk) verlaagde waterstand of uitval van tegendruk; parkeren boven de werfkelder?	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke invloed gaat van alle voornoemde omstandigheden en factoren uit op de integriteit van de aangrenzende panden en/of de verbinding met de werfkelder?	De onderzoeksvragen voor het lopende onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders beperken zich tot de effecten op de kelders.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Onderhoud	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In hoeverre is de staat van onderhoud van een werfkelder en/of aangrenzend pand van belang? Wanneer is sprake van onvoldoende onderhoud dat tot maatregelen noopt? Hierboven refereerde ik aan de mogelijkheid van zettingen als mogelijke risicofactor voor het optreden van schade bij het gebruik van de openbare weg.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Zettingsverschillen	Dienaangaande licht ik nog het volgende toe. Het lijkt zeer relevant met het oog op het toekomstig beheer en onderhoud te weten in hoeverre zettingsverschillen (als gevolg van waterstandsbeheermaatregelen of werkzaamheden die tijdelijk van invloed moeten zijn geweest op de waterstand) zijn opgetreden of kunnen zijn opgetreden en in hoeverre die bij toekomstige werkzaamheden zullen gaan optreden. Het lijkt in het kader van de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting op de (werf- en kluis-)kelders van evident belang dat het aspect van (mogelijke) zettingen expliciet betrokken wordt bij de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting van de werfkelders. Deze vraag komtmet name ook op omdat uit de rapporten van CRUX en Wiertsema & Partners blijkt dat het risico van zettingsverschillen als gevolg van de werkzaamheden aan de walen kluismuren zijn onderkend en ook binnen een marge van 10 mm toelaatbaar worden geacht. Bekend is voorts dat in het verleden werkzaamheden hebben plaats gehad die een veel grotere invloed op de grondwaterstand (en daarmee de zetting) moeten hebben gehad. Ook bekend is dat er een algemene verlaging van het grondwaterpeil heeft plaatsgevonden. Het komt ons voor dat op de mogelijke consequenties van dit alles gerichte vragen onderdeel moeten zijn van vervolgonderzoek. Middels de email waarmee deze brief verzonden wordt vraag ik de heer van den Bogaard voornoemde rapportage en alle verdere rapportage over dit onderwerp ter beschikking van de CvWW te stellen. Er moet overigens bij gezegd worden dat de vraagstelling voor het vervolgrapport (Spoor1) niet doet vermoeden dat op de eerdergenoemde vragen een (afdoende) antwoord komt en het zettingsaspect al helemaal geen onderwerp van overweging lijkt te zijn.	In het programmaplan wordt een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren opgenomen. Het beheersen van de effecten van bemaling, damwanden trillen etc, maakt hier onderdeel van uit. Bij de voorbereiding wordt per rak vooronderzoek gedaan om de beste bouwmethode te kunnen kiezen. Tijdens de uitvoering worden de effecten gemonitord. Mocht er alsnog schade optreden, dan wordt deze hersteld. Op plaatsen, waar nog geen herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd, kunnen muren en kelders inderdaad kwetsbaarder zijn voor belasting door verkeer, omdat er al schades met andere oorzaken aanwezig zijn. Bij het onderzoeken van de belastbaarheid van kelders wordt met deze aanwezige schades rekening gehouden

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt geen inzicht gekregen in de scheurvorming. Het is juist belangrijk om bij de zeer complexe werf/kluiskelders goed inzicht te krijgen in het groot aantal complexe componenten en de gevolgen van scheuren.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Fundering	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Omdat op diverse plaatsen op de Krommme Nieuwegracht de fundering onder de kluismuren ontbreekt kunnen er grote spanningen op de werf/kluismuren ontstaan met gevolgen voor de stabiliteit en/of schade. In het rapport wordt geen rekening gehouden met deze factoren.	In het rapport worden ingrepen als te diep baggeren, grondwateronttrekking /peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaken van het verzakken van funderingen van muren en daardoor ontstaan van lengtescheuren in het booggewelf.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 21 staat dat het aannemelijk is dat verkeer met een aslast van 2 ton veilig kan kruisen echter moet de rekenkundige onderbouwing nog worden uitgevoerd en zijn er diverse onzekerheden. Zoals de invloed van scheuren en andere schades op de draagcapaciteit zijn onbekend!	Dit klopt, de uitspraak is gedaan op basis van de voorlopige expertbeoordeling, nog zonder inspectiegegevens en berekeningen. Daarom wordt de uitspraak gecontroleerd en zo nodig bijgesteld na het afronden van het lopende onderzoek.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 22 staat bij de onzekerheden ‘de bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door en door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan te hoge verkeersbelasting’. Bij 4) op pagina 22 wordt zelfs aangegeven extra onderzoek te doen in verband met een lange scheur die de belastingspreiding zou kunnen verhinderen wat een direct heeft: een verminderende draagcapaciteit. Waarom is de bovenkant niet onderzocht?	De voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op bestaande (inwendige) inspectierapporten van kelders. Daarvoor waren nog geen proefsleuven, inspecties of boringen uitgevoerd. Deze zijn later bij 6 kelders uitgevoerd. De gegevens daarvan worden verwerkt in de definitieve expertbeoordeling medio 2021.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Rijksmonument	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 85 staan aanvullende aanbevelingen (op verzoek van gemeente Utrecht). Volgens ons gaan deze ingrijpende maatgelen volledig voorbij aan het Rijksmonumentale karakter van het gebied	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.

6. Hemelwaterafvoer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Hemelwater	Het voegen van het wegdek op de grachten is niet alleen een bijkomstige decoratie. Nee, het voegsel draagt aanzienlijk bij aan het beperken van de watertoevoer naar de ondergelegen deklaag van de kelder. Vraag: Is de gemeente bereidt voortaan af te zien van voegloos wegdek en verder is de gemeente eveneens bereid het voegsel zo samen te stellen dat de doorstroming naar beneden zo veel mogelijk beperkt wordt?	Nader onderzoek naar opbouw wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwaterafvoer	Hemelwater	Hemelwaterafvoer: Voorgestelde oplossingen: 1. Het opheffen van de situatie dat hemelwater via de regenpijpen op het wegdek wordt geloosd. Aansluiten direct op het riool is waarschijnlijk ook niet de beste oplossing omdat dit bij flinke regen tot overstort in de rioolwaterzuiveringsinstallaties kan leiden. Via een buizenstelsel lozen op de Oude Gracht is waarschijnlijk de beste oplossing. 2. Het dichten van kieren tussen werfmuur en werfkelder zodat de situatie van vóór het plaatsen van de L-profielen wordt hersteld, teneinde constructieve achteruitgang op langere termijn te voorkomen. 3. Het (terug) plaatsen van muurankers zodat de werfkelders en werfmuren constructie (weer) één geheel gaan vormen en de werfmuur niet verder kan gaan wijken. 4. Het inspecteren van alle waterspuwers en natte plekken op de werfmuren teneinde te zorgen voor een afdoende afwatering tussen de boogconstructies (reiniging/aanpassingen/aanbrengen grindkoffers op de juiste plaatsen). 5. Het inspecteren van de bestrating op een optimale waterafvoer en aanpassen van te hoge of te lage bestrating t.o.v. afvoerputten, goten of waterspuwers.	Goede vragen. Betrekken we bij het lopend onderzoek. Er is een apart onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Een deel staat al in het overzicht van onderzoeken en resultaten (bijlage raadsbrief 16 december)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwater afvoer	Hemelwater	Vraag: Om de werking van de spuwers te herstellen moet in feite het wegdek overal opgehoogd worden. Hoe en wanneer denkt de gemeente dat te doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Daaruit zal naar voren komen of de gestelde oplossing bruikbaar en uitvoerbaar is.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Hemelwater	Aandachtspunt: De relatie tussen (niet meer of minder functionerende) drainage en het ontbreken van waterspuwers lijkt ons punt van aandacht bij het komende onderzoek. Dat wil ook zeggen dat niet alleen op de kelderboog moet worden gekeken maar vooral ertussen (= aannemende dat door voorheen drainagepunten zaten). Ook zijn de scheuren - ontstaan door het 'gewicht de eeuwen' en door het jarenlang tolereren van (te) zwaar verkeer - debet aan veranderingen in de 'natuurlijke' vochthuishouding die onderaardse ruimten eigen is.	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde plekken in worden bekeken.
7. Online participatie						
22-3-2021	jules kneepkens	Online participatie			Van gevel to gevel betekent dat vanaf de huisgevel of wordt geduid op werfkelder gevel?	Met van gevel tot gevel wordt bedoeld: alle objecten tussen de voorgevel van panden aan de ene zijde van de gracht tot de voorgevel aan de andere zijde van de gracht behoren tot de scope van het programma wervengebied.
23-3-2021	Gemma Boormans	Online participatie			Naast de aslast is het probleem ook: TRILLING door stationair draaiende auto's (van bouwvakkers) en te hard rijden.	Onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders is primair gericht op het vermijden van schade, waardoor de veiligheid of het erfgoed kunnen worden aangetast. Inderdaad kunnen ook lagere, niet schadelijke belastingen door verkeer tocht hinder voor omwonenden veroorzaken. Trillingen en te hard rijdend verkeer zijn voorbeelden daarvan.

23-3-2021	Bas en Martha	Online participatie	Maakt het gewicht van de geparkeerde en stilstaande auto's' s vrachtwagens uit?	input Frank: in het onderzoek naar de belastbaarheid, dat medio 2021 gereed is, wordt rekening gehouden met stilstaande en rijdende voertuigen.
26-2-2021		Raadsvragen	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? (vraag 17)	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? Antwoord 17 Met het vrachtwagenverbod per maart 2021 en de breedtebeperkingen en de aanvullende maatregelen om te zwaar verkeer te weren, waarover in het programmaplan voorstellen worden opgenomen, zal ook de omvang van trillingen worden gereduceerd. Uit de onderzoeken (zie website van de Commissie) is niet gebleken dat trillingen de oorzaak zijn van schade aan werfkelders en wal- en kluismuren. Er zijn geen plannen om andere onderzoeken naar trillingen te laten uitvoeren.

JURIDISCHE VRAGEN o.a. EIGENDOM						
Datum	**Vraagsteller**	**Bron**	**Onderwerp**	**Onderzoek**	**Vraag**	**Antwoord**
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch conflict	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Doelk notitie VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners.	Het rapport is niet bedoeld voor de verdediging van de juridische positie van de gemeente, maar als een (neutrale) beschrijving van de positie van de gemeente en de bewoners.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Een commentaar: 'Het College heeft aan Van Benthem en Keulen (VBK) opdracht gegeven om een voorbereidend onderzoek te doen naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak teneinde aan de hiervoor bedoelde commissie van wijzen handvatten te bieden op het punt van eigendom, de (wederzijdse) verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren op het punt van herstel, beheer, onderhoud en gebruik.' (p 1/35) 'De gemeente heeft aangegeven dat de door VBK uit te voeren verkenning vooral dient plaats te vinden vanuit de in de Vraagstelling aan de commissie van wijzen gestelde juridische vragen.' (p 2/35)	Dit is correct.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De vragen die het VBK aanhaalt als komende uit de opdracht van de Commissie van Wijzen, zijn door gemeentelijke ambtenaren geformuleerd in de werkgroep Voorbereiding, maar niet door die werkgroep overgenomen en daar evenmin besproken. Men zou kunnen concluderen dat de opdracht aan VBK als doel heeft om (buiten de Commissie van Wijzen om?) in het gemeentelijke belang extra gewicht te geven aan alle onzekerheden, aannames en speculaties opdat die zekerder lijken en zo in het gemeentelijke voordeel worden gemanipuleerd. Het is onduidelijk of de gemeenteraad weet dat een advocatenkantoor (het werd VBK) een dergelijk onderzoek ging uitvoeren op grond van deze premissen en opdracht.	Dit is niet juist. Deze vragen zijn onderdeel van de opdracht van de commissie van wijzen, ondertekent door de 3 keldereigenaren. In het raadsbesluit bij PvA (juli 2020) staat: “Er wordt al gestart met enkele voorbereidende feitelijke onderzoeken naar wettelijke bepalingen, jurisprudentie en beleid over eigendom, verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren in herstel, beheer, onderhoud en gebruik. De commissie kan bij haar start op basis van de eerste bevindingen uit die voorbereidende feitelijke onderzoeken besluiten om vervolgonderzoek te laten doen.”
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Van Benthem & Keulen is op dit punt heel transparant. Dit wordt vermeld, juist omdat de gemeente opdracht van de gemeente luidt een notitie op te stellen, waarin de positie van de gemeente en de eigenaren van de werfkelders neutraal wordt beschreven.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Men kan stellen dat er in en door het rapport van VBK een vertekening ontstaat in het beeld van de eigenaren, in het beeld van de rechtsorde voor de eigenaren én in het beeld van de gigantische problemen in het wervengebied – allemaal als gevolg van de selectie van onderwerpen en van de woordkeuze door VBK, in opdracht van de gemeente.	VBK geeft antwoord op de vraag wat in de rechtspraak staat over deze vragen. Het is aan de CvWW, om (geheel zelfstandig) een oordeel over te vellen.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Wij vragen ons af of de gemeente VBK opdracht heeft gegeven om de door haar vermeende tegenstellingen tussen haarzelf en de keldereigenaren zo uit te vergroten en op de spits te drijven als in het rapport gebeurt, en bewust niet te zoeken naar een gezamenlijke inventarisatie van de vele en grote problemen, naar een gemeenschappelijk tijd- en grensoverschrijdend belang (het behoud van werven en werfkelders voor toekomstige generaties), en naar langdurige oplossingen voor alle juridische en bouwkundige vraagstukken.	Nee, dit staat ook duidelijk in opdracht aan CvWW. Het gaat om samenwerking, en juist niet om belangentegenstellingen.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De gemeente lijkt op haar oude voet verder te willen gaan: problemen voor zich uitschuiven als dat uitkomt, afschuiven op de (wel haast gecriminaliseerde) eigenaren als dat kan – en gaat dat niet goedschiks, dan maar met (verbaal) geweld en achterkamertjespolitiek. Met algemeen geld tegen het algemeen belang…	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een ‘dienst’, zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt ‘neutraal’ juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Zie de antwoorden hierboven. Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onteigening om niet	juridisch document Van Benthem en Keulen	Bovenstaande roept de volgende vragen op: 1. Wat is de juridische status van een onteigening om niet?, met andere woorden wat is de rechtsgeldigheid ervan, is hier sprake van een onrechtmatige daad? En wat houdt die onteigening om niet concreet voor de (voormalige) eigenaar van het pand in, welke consequenties zijn eraan verbonden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	2. Sommige eigenaren bezitten een erfdienstbaarheid (welke?) op de werf c.q. kluismuur etc. (zie hierboven). Er wordt gesuggereerd, in het dossier van Oudegracht 267 wordt het cryptisch geformuleerd, dat die erfdienstbaarheid gekoppeld is aan de jaarlijkse afkoopsom van onderhoudskosten van de werfmuur(?) (de toenmalige eigenaar van Oudegracht 267 heeft destijds het volledige bedrag ineens voldaan, zegge fl. 1070,00 (zie verder de bijlage).	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	Verder wat houdt die erfdienstbaarheid nu feitelijk in (zie wat dit betreft de opmerking over de erfdienstbaarheidsregeling t.b.v. de gebruikers van de erven die alle ruimte lied. Alleen de opstallen, bouwsels en hekken dienden verwijderd te worden. Wel werd erbij vermeld: ‘we hoeven er geen salon, geen siertuin of caféterras van te maken’, een nogal al een uiterst magere omschrijving van een erfdienstbaarheid (zie de discussie over erfdienstbaarheid)	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de commissie van wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	3. De eigenaren van de panden zijn zoals bekend ook vaak eigenaar van de werfkelders. Zij zijn dus eigenaar van de werfkelder tot aan de werf c.q. kluismuur, en de gemeente Utrecht van het wegdek boven de werfkelders van de balie tot aan de voorgevel van de panden. Bijna alle grachten hebben een voetpad, wegdek voor het verkeer en een strook langs de balie waarop op sommige plekken auto’s geparkeerd en fietsen gestald mogen worden. Van bovengenoemde drie stroken en de werven is de gemeente ‘eigenaar’, zij worden als openbare weg gezien. Maar kennelijk is er wel op sommige plekken op de openbare weg een terrasvergunning afgegeven. Rust er dan op die strook langs de balie ook een erfdienstbaarheid (zie het commentaar op het rapport van VB&K.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
27-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

		oranje boek				
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Erfdienstbaarheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Gemeente dient aan te tonen dat zij eigenaar is van de weg vóór ons huis, van de stoep (?), van de werfmuur en van de werf zelf. Wordt wel heel gemakkelijk door VBK als waar aangenomen, al schrijven ze “lijkt in eigendom”. Misschien heeft gemeente wel alleen recht van overpad. Toch wel zeer onprofessioneel als je je opdrachtgever niet naar bewijs vraagt bij zo’n aanname. Antwoord op de eigendoms vraag is immers alles overheersend. Alle andere discussiepunten hangen hier van af. Memo VBK dus op voorhand al op drijfzand.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Mandeligheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het gezwam van VBK over mandeligheid is volstrekt idioot en verregaand onbenullig: horizontaal... verticaal, gelijkwaardige belangen, gelijksoortig gebruik, wie profiteert het meest... Alles wordt door VBK door elkaar gehaald om op de gewenste conclusie uit te komen: de keldereigenaar is grotendeels aansprakelijk voor onderhoud en calamiteiten. Inderdaad preferred supplier in extreme en ongegeneerde hoedanigheid. “Schade die op termijn toch zou zijn ontstaan”... je moet maar durven..	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Natuurlijk een onrechtmatige daad als de gemeente de aslastbeperking niet handhaaft. Natuurlijk verregaand onredelijk als de eigenaar van de kelder een causaal verband moet gaan aantonen. Groningen, metro Amsterdam.... menselijke maat.. “Concreet antwoord kan niet worden gegeven”. En dan, ja hoor... "nader onderzoek gewenst". VBK kan toch ook gewoon ook constateren dat de kans groot is dat een dergelijk verhaal van schade op de gemeente zeker na vergelijkbare incidenten een grote kans van slagen heeft.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad, causaal verband	Juridisch document Van Benthem en Keulen	"Slechte staat van onderhoud van de kelder" als eigen schuld. Gemeente dient nog maar aan te tonen dat de slechte staat van de kelder NIET komt door te zwaar verkeer. Waarom alleen scheuren loodrecht op rijrichting te beschouwen als een gevolg van te zwaar verkeer, zoals aanname van gemeente en ingenieursbureau in recent rapport "Spoor 2 Voorlopige Expert Beoordeling"? Waar komen al die andere scheuren dan vandaan?	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Historisch perspectief	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Historisch moeten we een heel eind terug. Onweersproken zijn wij van oorsprong eigenaar van de grond van af onze voorgevel tot aan het water (een zijtak van de Rijn, nog geen vast waterpeil, maar een talud..) Zie ook de "privacy-schermen" op de werf aan het water op foto's van rond 1900. Daar zou je moeten beginnen met een gedegen historisch juridisch titel onderzoek (iets voor een promovendus?). Wat is er allemaal gebeurd en daarna: onteigeningen, herstelcontracten, restauraties? Diverse privaatrechtelijk bijzonderheden.. Maar nooit iets kadastraal ingeschreven.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	VBK preferred suppliers. Transparantie.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onduidelijk rapport VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Toerekening op basis van het profijtbeginsel zou erop kunnen wijzen dat de kosten van het waterdicht maken/houden voor rekening komt van de eigenaar van de werfkelder.' Maar: 'Een concreet antwoord op de vraag of de gemeente op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk is voor schade die het gevolg is van het niet handhaven van de aslastbeperking, kan in dit stadium niet worden gegeven.' (p 3/3) En: 'Dit betekent voor het wervengebied dat de eigendomsverhoudingen weliswaar een indicatie kunnen opleveren, wie welke bevoegdheden en aanspraken heeft maar dit kan in de concrete feiten en omstandigheden van de specifieke locatie mogelijkerwijs tot andere uitkomsten leiden dan het geval is op een andere locatie in het wervengebied. Zeker in een zo complexe omgeving als het wervengebied dient men zich er van bewust te zijn dat het eigendomsrecht zeker geen "hard and fast rules" biedt ter beslechting van discussiepunten. Steeds zal men zich rekenschap moeten geven van de bijzondere omstandigheden van het concrete geval.' (pp 5/35). Het rapport verbindt dus geen mogelijke oorzaken en gevolgen, maar trekt die uit elkaar en loopt op die manier vooruit op onduidelijke en onbeantwoorde juridische vraagstukken (eigendomsrecht en verantwoordelijkheidsplicht), of sterker: veegt ze onder de mat.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Eigendom grond onder werfkelder	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• P 2/3: 'Sterk chargerend gezegd: als vastgesteld kan worden dat de kelder toch op enig moment in de toekomst zou zijn ingestort' [hoe kun je dat vaststellen?], 'dan komt de schade niet voor vergoeding in aanmerking doordat de kelder nu al is ingestort door de uitgevoerde werkzaamheden.' En: 'De gemeente is eigenaar van de openbare weg en de grond (het zandlichaam van de weg) waarop de openbare weg is gelegen en is eigenaar van de grond die onder de werfkelders is gelegen.' (p 11/35 en voetnoot 60) Maar: 'De vraag is evenwel hoe de eigendomsverhouding ligt ten aanzien van het kelderdeel dat n iet in de grond van de eigenaar van het pand ligt maar daarmee wel is verbonden.' (pp 11/35) Want: 'Van belang is op te merken dat horizontale natrekken een uitzondering is op de hoofdregel dat een bouwwerk verticaal (dus door de grond) wordt nagetrokken. Dat de werfkelder (in ons standaardvoorbeeld) dus eigendom is van de eigenaar van het pand wil niet zeggen dat de eigenaar van het pand door de horizontale natrekking op zijn beurt de grond onder de kelder alsmede het boven de kelder gelegen zandbed en de verharding van de weg via verticale natrekking in eigendom heeft verkregen. De grond onder de kelder en de boven de kelder gelegen weg blijft ondanks de horizontale natrekking eigendom van de gemeente.' De laatste zin volgt absoluut niet logisch uit het voorafgaande en is als conclu-sie dus een drogreden. De grond onder de werfkelder behoort kadastraal tot het erf van het pand aan de gracht. Als VBK met zijn opmerking gelijk zou kunnen hebben, zijn alle eigendomsakten ongeldig geworden	Het is aan de commissie van wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek		Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 14 roept vragen op over de rechtmatigheid van het leegpompen van de ondergrond van kelders en gebouwen. zonder de expliciete en benodigde instemming van eigenaren en bewoners.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kan eigenaar zelf herstel aan werf- of kluismuur uitvoeren.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 32-34: De 'instortingsdiscussie' (is 'instorting' wel een juridische term?) is in tegenstelling tot de suggestie van VBK wel wederkerig. Keldereigenaren zijn buren van kluismuren en werven. Gezien deze bepalingen hier kan verondersteld worden dat de bewoners de werven en kluismuren kunnen laten herstellen ten laste van de gemeente.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Recht grout te spuiten onder de keldervloer	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 35-36 betreffen simpelweg het ladderrecht: het erf van de buurman mag worden betreden om de eigen buitenmuur te schilderen e.d. Er wordt door VBK niet uitgelegd waarom het bereik van dit recht ruim zou moeten zijn. Het is in de praktijk juist sterk beperkt. VBK rekt het ladderrecht verder op in punt 91 ev., waar wordt beweert dat de gemeente met de zeer dubieuze techniek van de groutpilaren de ondergrond van kluismuur en werf wil verbeteren. Grout spuiten onder de eerste twee meter van de keldervloer is een juridisch probleem op zich, want de gemeente bezit enkel de eerste meter na de werf-/kluismuur. Buurman gemeente eigent zich dus het recht toe de kelder van de eigenaren te verbouwen om de eigen kluismuur te verbeteren. Dat is natuurlijk niet de strekking van ladderrecht.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Trekankers	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 86-90: de opmerkingen over trekankers (ook p 2/3) getuigen van onwetendheid. Trekankers zijn in beginsel niet verbonden mét een muur op zich, maar ín het eerste vaste constructieve deel (de voorgevel van het huis), anders zou de functie gering zijn. Het trekanker voorkomt niets met zand, maar voorkomt dat de kluis-/werfmuur naar het water wordt gedrukt door de massa van de kelder zelf en door de massa van en op het kelderdak. De L-profielen zijn niet bedoeld om de kluis-/werfmuur met de voorgevel te verbinden, maar om de druk van verkeer op het wegdek in zijwaartse richting naar de kluis-/werfmuur toe, op te vangen. De opmerking over erfdienstbaarheid bij dit punt is omgekeerd: de kelder is niet dienend maar heersend, aangezien de keldereigenaar het recht heeft om zijn trekanker in de kluis-/werfmuur te plaatsen. Het trekanker hoort constructief en historisch bij het huis en de kelder die als deel van dat huis is ontstaan. Ook juridisch maakt het trekanker deel uit van het constructieve geheel van kelder en huis; de kluis-/werfmuur dient enkel als verankeringspunt.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kosten maatregelen aan kelders - niet kunnen financieren	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 104: Met die uitspraak in de hand zou verdedigd kunnen worden dat een eigenaar van een werfkelder die, aantoonbaar door achterstallig onderhoud, in bouwvallige staat verkeert, niet bereid is om minimale werkzaamheden te laten uitvoeren om te voorkomen dat de kelder door de werkzaamheden schade ondervindt, dan ook geen recht van spreken heeft en vervolgens die schade kan verhalen.' De crux van deze opmerking zit in de term 'bereid'. Er is natuurlijk in de regel helemaal geen sprake van gebrek aan bereidheid zijdens de eigenaren, maar wel van een gebrek aan middelen, dus van kennelijk onvermogen. Als een eigenaar een kelder bezit die evenmin als het bovenliggende gebouw (conditio sine qua non) op zichzelf in zou storten, maar kelder en gebouw komen in gevaar door naderende gemeentewerken, dan kan de gemeente hem benaderen met het verzoek de kelder te verstevigen. Als de eigenaar aangeeft wel te willen maar simpelweg niet te kunnen wegens gebrek aan middelen, heeft hij volgens VBK geen recht van spreken meer: arm maakt kennelijk rechteloos. Het VBK geeft hiermee de gemeente een volmacht om overal binnen te dringen en werken te laten doen.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bestandelen regel toegepast op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Er worden in het rapport van VBK nogal eens appels met peren vergeleken: • Punt 53: 'In de wet is niet bepaald wanneer iets naar verkeersopvatting een bestanddeel is van een zaak. De Hoge Raad heeft deze leemte (deels) opgevuld in de arresten Dépex en ProRail. In het eerste arrest heeft de Hoge Raad geoordeeld dat wanneer een gebouw en apparatuur 'in constructief opzicht specifiek op elkaar zijn afgestemd', er een aanwij-zing is dat deze zaken naar verkeersopvatting als één zaak moeten worden gezien.' (pp 12/35). Het gaat in dit voorbeeld om de teruggave van geleverde goederen aan het ene bedrijf na surseance van betaling voor een ander bedrijf…? Wat is de overeenkomst met werfkelders en weg? De 'argumentatie' van VBK wordt aangevuld: 'Aan de criteria van constructieve afstemming en onvoltooidheid heeft de Hoge Raad in het ProRail-arrest nog toegevoegd dat "de omstandigheid dat een zaak ten opzichte van een andere zaak een tijdelijke hulpfunctie vervult en bestemd is om daarna te worden verwijderd, in het algemeen een aanwijzing oplevert" voor het feit dat die zaak naar ver-keersopvatting juist geen bestanddeel is. Het is dan niet bestemd om duurzaam ter plaatse te verblijven.' Alsof je een werfkelder zou kunnen verwijderen als het zijn 'tijdelijke hulpfunctie' heeft vervuld.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 61-79: Het voorbeeld vergelijkt een rechtszaak in Den Bosch – over de vraag of een particuliere vrijstaande muur die door twee partijen als deel van hun aanbouw werd gebruikt, na die aanbouwen als mandelig kan worden beschouwd – eerst met de onlosmakelijke eeuwenoude constructie van twee belendende werfkelders. 'Onvergelijkbaar' is de conclusie. Maar dan volgt het onnavolgbare: 'Het vergt wat verbeelding, maar een interessante vraag is of het gewelf van de werfkelder en de delen die het gewicht van het gewelf afdragen naar de fundering niet kwalificeert als een "gemeenschappelijk scheidsmuur" in de zin van artikel 5:62 lid 2 BW. Immers, het weglichaam (zandbed en verharding) zou dan kunnen worden gezien als "gebouw of werk" in de zin van die bepaling en datzelfde geldt voor "de" kelder.' In een voetnoot wordt het nog mooier: 'Wellicht dat het zelfs dan zuiverder zou zijn om te zeggen dat het gewelf voor dat doel ook onderdeel is van de weg.' Voor welk doel? Dat van de auteurs om deze 'verbeeldingsvolle' vergelijking sluitend te maken ten gunste van de gemeente? Het gaat verder: 'Een argument dat tegen mandeligheid zou kunnen worden aangevoerd, is dat oorspronkelijk bij de bouw van de kelders er geen weg in de huidige vorm (aangelegd en onderhouden door de gemeente– die toen nog niet bestond) boven op de kelders liep.'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Het begrip weg in de Wegenwet	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• In het deel 'Publiekrechtelijk kader' (punt 118-148) trekt VBK aan de hand van allerlei wetsdelen in punt 138 de conclusie dat 'Hoewel bovenstaande bepaling geen uitputtende definitie bevat voor het begrip "weg", biedt de wet noch de wetsgeschiedenis aanknopingspunten voor de conclusie dat werf-kelders kwalificeren als "weg" in de zin van de Wegenwet'. Wij keldereigenaren wonen volgens VBK nog (want waarom zou je anders de mogelijkheid opperen dat een werfkelder onder het begrip 'weg' zou kunnen vallen?) niet in het niets noch op straat. Maar dat zou zo kunnen gebeuren als VBK uit de jurisprudentie kan puren dat de kelders 'een onderdeel van de weg' zijn. Dat zegt volgens VBK natuurlijk niets over de 'verhouding tussen de eigenaar van de werfkelder en de eigenaar (beheerder) van de weg'. Gelukkig heeft VBK in punt 13 op-getekend dat onteigening niet zomaar mogelijk is.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bouwbesluit: toepassing op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punten 124 en 125 zijn welhaast schandelijk te noemen: het bouwbesluit is ook niet uitvoerbaar in de gewelven en kelders, dat weet de gemeente heel goed. En uiteraard komen de kelders niet overeen met het bouwbesluit 2012, dat immers eeuwen na het ontstaan van de kelders is geschreven. De suggestie dat het Bouwbesluit 2012 onverkort van toepassing zou kunnen zijn op de kelders, is behalve lachwekkend ook gevaarlijk omdat het keldereigenaren rechteloos maakt als de gemeente bijvoorbeeld besluit dat de kelder met de voorgeschreven dubbele roze gyproclaag zou moeten worden bekleed van-wege de scheidingseisen tussen kadastrale nummers. Het opvoeren van de toepasselijkheid van het bouwbesluit dient hier maar één doel: het rechteloos maken van de eigenaren.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Publiek belang: juridisch en politiek beschouwd	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Een grote makke in het hele rapport is dat de positie van de overheid als private partij wordt verdedigd, d.w.z. als een private partij tegenover de andere private partijen in de stad. Punt 118: 'Naast de bevoegdheden op grond van het privaatrecht zijn aan de gemeente ook publiekrechtelijke bevoegdheden toegekend. Wij zijn van mening dat het bespreken van deze mogelijk aan de orde zijnde vragen op het publiekrechtelijke terrein, ook moeten worden gezet in 'de sleutel' van de hiervoor besproken privaatrechtelijke verhoudingen. Immers, naar onze mening zal voor een aantal zaken zoals onderhoudsverplichtingen kunnen worden teruggegrepen op het privaatrecht. Gebruik van het privaatrecht kan ook aan de orde zijn in gevallen waarin hetzelfde resultaat ook via de publiekrechtelijke weg kan worden bereikt. Onder omstandigheden zou in een dergelijke situatie het gebruik van het privaatrecht in strijd met de zogenaamde doorkruisingsleer kunnen zijn.' Daarmee wordt het moeilijk om het publieke belang of het belang van de Utrechtse gemeenschap te definiëren, terwijl juist het onderzoek naar de mogelijkheden om het wervengebied als een algemeen publiek belang van de gemeenschap te zien, kansen zou hebben geboden om een minder kostbare en meer bestendige aanpak voor het wervengebied te ontwikkelen, zoals de keldereigenaren wensen en zoeken.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

Weren te zwaar verkeer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Verkeer	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Het verkeers- c.q. vervoersprobleem : De oplossing van dit probleem ligt in de sfeer van het autovrij maken van de binnenstad wat een krachtdadig beleid van de gemeente Utrecht en een men-taliteitsverandering van de betrokken bewoners vraagt.* zoveel mogelijk ruimte geven aan de voetganger in de binnenstad, uitbrei-ding voetgangersgebied. * grachten geheel afsluiten voor zwaar verkeer. * grachten alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer t.b.v. laden en lossen, arts, taxi, invaliden (aanvoer bouwmateriaal e.d. evt. via de gracht), * aanzienlijke beperking aantal parkeerplaatsen, * vervangende parkeerplaatsen voor bewoners op beloopbare afstand, * strikte handhaving van de maatregelen.	Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. De focus ligt op het nemen van maatregelen om schade aan het erfgoed te voorkomen. Dat betreft het te zware verkeer. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief		Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	de conclusie dat alleen toestaan van bestemmingsverkeer niet zo werken is niet onderbouwd (geen tellingen of andere gegevens), dit lijkt een aanname !	Wanneer een bestuurder een bestemming heeft in een betreffende straat (dus ook al je daar iets moet afleveren, je iemand wilt bezoeken, je een bepaald gebouw wilt bekijken, et cetera) mag je wettelijk gezien de straat gewoon inrijden. In de praktijk mag een groot deel van het (zware) verkeer bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer dus ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom is dit als niet kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Er wordt in het rapport gesteld (pag. 3) dat “De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren. Dat lukt over het algemeen goed, al is de beleving van bewoners en politiek anders”’. De conclusie dat de laatste twee jaar de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd heeft om het zwaar verkeer beter te weren is ook niet onderbouwd. Welke maatregelen zijn er dan concreet genomen in de afgelopen 2 jaar waar deze conclusie op is gebaseerd ?	Sinds tijden geldt er een aslastbeperking van maximaal 2 ton en een lengtebeperkingen van maximaal 9 meter op de grachten met werfkelders. Eind 2019 is in het gebied rondom de Kromme Nieuwegracht een aantal aanvullende maatregelen genomen. Onder andere omdraaien deel rijrichting Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen op toeleidende wegen, uniformering aslastregime in gebied Kromme Nieuwegracht en een vrachtwagenverbod op de Kromme Nieuwegracht. In maart 2021 zijn vrachtwagenverboden op alle grachten ingevoerd en tijdelijke breedtebeperkingen op een viertal straten gerealiseerd. Meer en definitieve breedte beperkingen op de toegangswege zijn in zomer 2021 voorzien. Sinds 2019 is de handhaving geïntensiveerd. Naast aslastbeperking overtreding wordt (sinds van kracht zijn vrachtwagenverbod per 2 maart 2021) door de BOA's specifiek gelet op overtreding van het vrachtwagenverbod. Bovendien wordt de handhaving verder geïntensiveerd. Tenslotte zijn maatregelen genomen m.b.t. de informatievoorziening. Eind 2019 is de bebording op straat nagelopen en geactualiseerd, de digitale informatie wordt continue geactualiseerd.

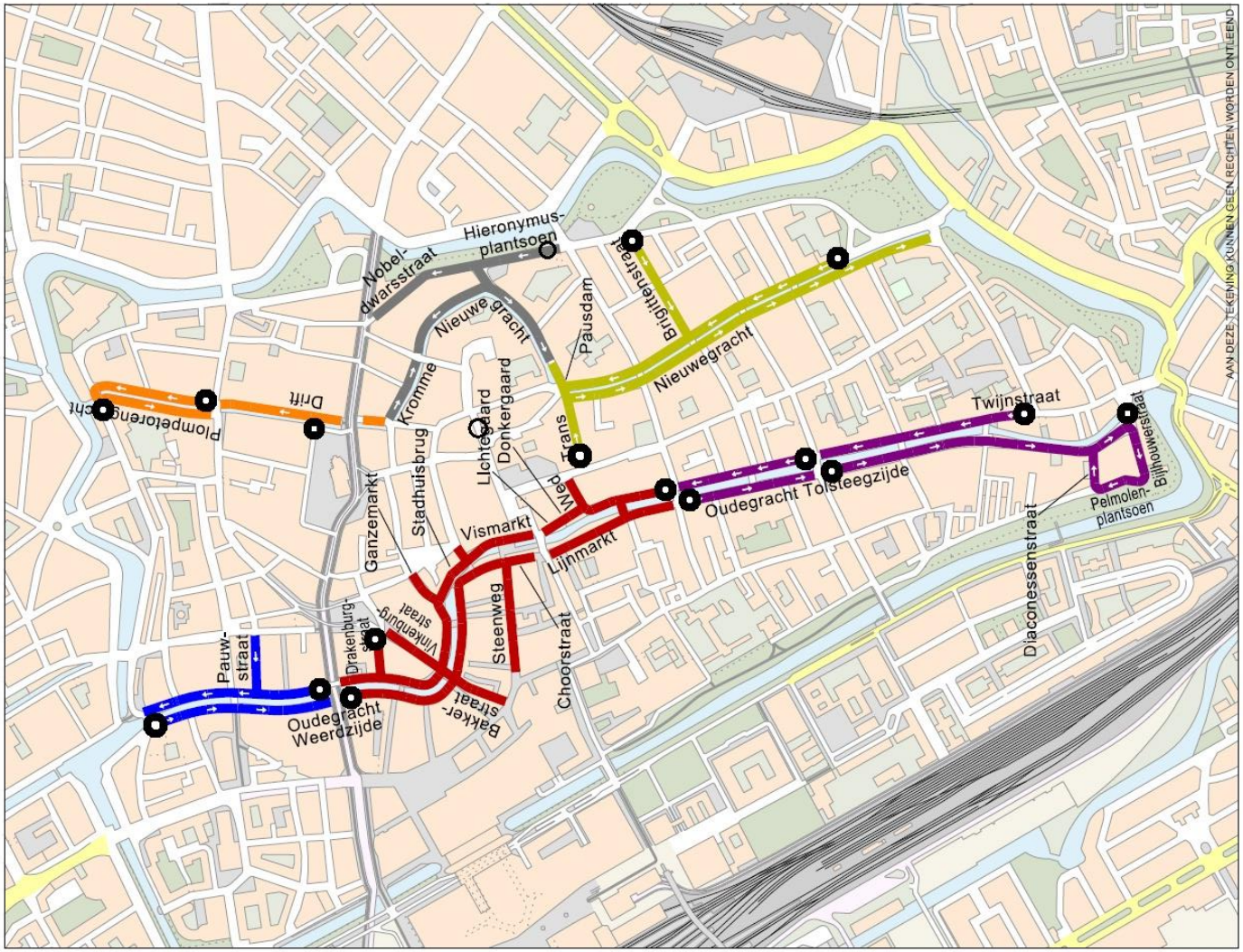
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	wat het fysiek afsluiten met pollers, weegbruggen en/of slagbomen betreft, kunnen we ons voorstellen dat dit onderhoudsintensief en/of storingsgevoelig is. In Dordrecht worden ze vervangen door cameratoezicht en dat zal een goede reden hebben. Wat minder overtuigend is, is dat in de afweging van de scenario's vooral wordt gekeken naar de kosten voor de gemeente, en niet naar de totaalkosten inclusief de schade en reparatie van de werfkelders ! Het totaalplaatje dient in acht te worden genomen !	De afweging voor maatregelen voor het weren van het te zwaar verkeer wordt integraal gemaakt o.b.v. de programmadoelstellingen veiligheid, behoud van erfgoed en in balans van de functionaliteit (bereikbaarheid) van het wervengebied met de belastbaarheid van de weg- en werfkelders.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	het invoeren van camera's voor handhaving is op zich een prima idee, maar natuurlijk belachelijk dat hier 4-5 jaar voor nodig is. Voor de milieuzone en op het Domplein is het al ingevoerd, dus de gemeente weet hoe dit moet. Bij verder doorlezen in het rapport komt de aap uit de mouw: het blijkt dat voor de invoering het jaar 2025 wordt genomen omdat de gemeente dan een emissieloze binnenstad wil hebben en hiervoor camerasystemen wil gebruiken voor de handhaving. De bewoners van het wervengebied worden al lang genoeg aan het lijntje gehouden, er dient gehandhaafd te worden en wel nu.	We zijn bezig met het onderzoeken van de mogelijkheden voor ANPR camerahandhaving en ontheffingssyteem. Na positief besluit op het programmaplan zal het ontwerp worden gemaakt en het systeem worden gerealiseerd. De verwachting is dat het systeem dan in 2023 operationeel kan zijn.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Wat stellen wij concreet voor: - Dat de gemeente de aangekondigde fysieke breedtebeperkingen en bebording ook implementeert op de aangekondigde datum (2 maart a.s.) - Dat er vervolgens via BOA's, verkeersregelaars of ingehuurde student steekproeven worden genomen of dit voldoende werkt en er geen enkele te zware vrachtwagen doorheen glipt. Als alternatief zouden ook mobiele camerasystemen ingezet kunnen worden of een hotline naar de BOA's worden ingesteld voor melding van overtredingen. Het is van groot belang dat de bewoners weer vertrouwen krijgen in de bedoelingen en de daden van de gemeente - Indien bovenstaande aangeeft dat de fysieke breedtebeperkingen en bebording niet waterdicht zijn, dienen er op zeer korte termijn aanvullende maatregelen te worden genomen, bijvoorbeeld het direct plaatsen van permanente camerasystemen - Afspraken met de gemeente maken wie verantwoordelijk is voor schade bij het overtreden van deze regels. Ons inziens dient de gemeente te waarborgen dat indien de controle en handhaving van het vrachtwagenverbod niet waterdicht is, er een regeling voor veroorzaakte schade dient te komen. Ook indien er gehandhaafd wordt met camerasystemen kan niet worden voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt - Op termijn zowieso alleen bestemmingsverkeer toestaan en dit reguleren via camerasystemen. Dit kan ook snel ingevoerd worden (gebeurt al in Utrecht en in vele steden in binnen- en buitenland)	- Op 2 maart 2021 staan de vrachtwagenverbodsborden en de 4 tijdelijke breedtebeperkingen op straat. De andere definitieve breedte beperkingen worden na participatie in de zomer 2021 geplaatst. -Afdeling Handhaving gaat vanaf 3 maart 2021 controleren of chauffeurs zich aan het vrachtwagenverbod houden. Wie zich niet aan het vrachtwagenverbod houdt krijgt een boete. Op het moment dat Handhaving niet over de grachten loopt en u ziet toch een vrachtwagen in het verbodsgebied, vragen we u hier melding van te maken (06 - 38 62 14 96, www.utrecht.nl/melding , 'slimmelden gemeente Utrecht app'. Op 23 februari 2021 is een weegactie gehouden. Er volgen meer. -Met het vrachtwagenverbod en fysieke breedtebeperkingen worden te zware voertuigen zo goed mogelijk geweerd. 100% afsluiting is niet mogelijk vanwege functionaliteit (bereikbaarheid) wervengebied. -de vraag over verantwoordelijkheden ligt voor aan de Commissie van Wijzen - Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. Daarop is/wordt werkgroepen advies gevraagd. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Laten we nu, als was het maar één keer, uitgaan van een idee en die in praktijk brengen en hier in volharden en gezamenlijk in optrekken, en niet vanuit de praktijk handelen en na een paar maanden schouderophalend de conclusie trekken dat we opnieuw geconfronteerd zijn met de zoveelste mislukte oplossing. De bewoners van het wervengebied wachten al meer dan 20 jaar op het nakomen van de goedbedoeld beloftes van de gemeente.	De (verkeers)maatregelen die zijn aangekondigd in het PvA (waaronder het vrachtwagenverbod) zijn uitgevoerd. Na vaststelling van het programmaplan wordt indien hiertoe besloten de ANPR camerahandhaving ontworpen en gerealiseerd.
22-3-2021	Ruud Verdurmen	Online participatie		In een recent rapport van de gemeente wordt cameratoezicht voorgesteld vanaf 2025, maar dat is veel te laat.	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Evert Peereboom	Online participatie	Kan 1 van de experts een toelichting geven op de implementatietermijn van 2025 voor cameratoezicht?	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Marijk van der Wende	Online participatie	Is het al bekend waar de andere 12 paaltjes komen?	De breedtebeperkingen worden geplaatst aan het begin van de straten (of toeleidende straat) waar een vrachtwagenverbod geldt. De locaties zijn aangegeven met rondje met witte stip op kaartje hiernaast (locaties onder voorbehoud van participatie).



24-3-2021	Ferdinand	Online participatie	Hoe kun je met cameratoezicht het gewicht van een voertuig bepalen?	Met cameratoezicht kun je het gewicht van een voertuig achterhalen aan de hand van de voertuigkenmerken. Hierdoor is inzage in voertuigkenmerken als leeg gewicht, totaal gewicht en maximaal toegestane wettelijke aslast.
24-3-2021	Jochem Brouwer	Online participatie	Hoe ligt de balans tussen incidentele overtredingen (onderbewust?) van de aslast vs structurele overtredingen?	Uit een enquete onder goederenvervoerders (Q4 2020) blijkt dat het merendeel op de hoogte is van de geldende beperkingen, maar dat 24% aangeeft in de straat van het afleveradres soms niet aan de regels te voldoen en 5% geeft aan vaak niet aan de regels te voldoen. In een enkel geval is de toegestande aslast van licht bedrijfsvoertuig hoger dan 2 ton. Indien een voertuig (on)bewust overbeladen wordt, kan de aslast ook groter zijn dan 2 ton. Bij een weegactie uitgevoerd in februari 2021 zijn echter geen overtredingen vastgesteld.
24-3-2021	Hetty Jansen	Online participatie	Wanneer krijg je een ontheffing ondanks het feit dat er een hogere aslast is dan 2 ton?	Een ontheffing krijg je na beoordeling van het verzoek waarbij aan de voorwaarden borgen veiligheid en het behoud van het erfgoed voldaan kan worden. Een hogere aslast op wegen met werfkelders wordt in principe niet verleend.

Samenwerking						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Nadat de gemeenteraad het amendement over het instellen van de Commissie van Wijzen had aangenomen, werd ons, eigenaren en bewoners, als kluif voorgehouden dat wij zouden participeren in een volwaardig overleg over plannen en aanpak van het herstelproject werven, wegen en kelders. Wij verstaan onder 'overleg', partijen die met elkaar spreken om *gezamenlijk* tot oplossingen te komen.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: Het punt van het eventueel afstand doen van de kelders door de eigenaren: Dat gaat niks opleveren als de nieuwe eigenaar de gemeente wordt. In dat geval zullen de bewoners/eigenaren nieuwe servitudinale rechten krijgen en zal de gemeente alleen maar verplicht worden tot meer werken dan ze nu al is door het bezit van werven en kluismuur.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Conclusie: We doen een dringend beroep op de gemeenteraad en het College van Ben W om te blijven bij de richting die zij zijn ingeslagen bij het aanstellen van de CvWW. En dat is dat de bewoners en eigenaren volwaardig participeren in de ontwikkeling van de aanpakken en er gewerkt gaat worden aan een gemeenschappelijke beheersstructuur. De vele blunders en manipulaties van gemeentelijke ambtenaren hebben het vertrouwen ernstig ondermijnd.	zie ook de beantwoording van de schriftelijke vragen van de gemeenteraad. In de eerste vraag wordt beschreven dat uitvoering is gegeven van het amendement: https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/007b4ac6-d4a7-418c-bc3e-9d7923189425

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: In een gezamenlijk project van eigenaren en overheid , in welke juridische samenwerkingsvorm ook, is de enige weg naar een financieel en praktisch plaatje dat door de burgers dan ook mee gedragen wordt. De illusie dat met dit wer-venherstelproject van de gemeente alle problemen zullen zijn opgelost berust op niets anders dan de zand-in de ogen-onderzoeken die moeten voorkomen dat de structuur en soliditeit van de kelders en gewelven echt onderzocht worden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Wij maken ons zorgen over de vraag of zonder duidelijk richtinggevende conclusies dienaangaande er wel een draagvlak kan zijn voor een gezamenlijke aanpak van het beheer en onderhoud van het wervengebied. De werkgroepen spreken de hoop uit dat het door u binnenkort uit te brengen rapport op gepaste wijze deze zorg en observaties verwerkt. Daarnaast zou het op prijs gesteld worden als de heer Rots met (vertegenwoordigers van) de werkgroepen een bespreking zou willen beleggen teneinde de gelegenheid te geven met hem over een en ander van gedachte te kunnen wisselen en om te horen welke rol de CvWW nog weggelegd ziet bij de begeleiding van het proces van het verkrijgen van zodanige technische informatie als nodig is om op deugdelijke basis tot een samenwerking te komen bij het beheer en onderhoud van het wervengebied.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. De commissie van wijzen gaat met verschillende keldereigenaren en werkgroepen in overleg bij het opstellen van haar advies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden. Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren. Immers voornoemd rapport houdt zich voornamelijk bezig met het onderzoeken van juridisch gestaafde argumenten	Het rapport is een voorbereidend juridisch onderzoek naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak over eigendom en verantwoordelijkheden in het herstel, beheer, onderhoud en gebruik. Zoals aangekondigd in het raadsvoorstel bij het PvA wervengebied. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners. Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor , de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente. Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een 'dienst', zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt 'neutraal' juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Reactie op Code Oranje Boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De 'juridisering' van de keldersamenwerking. Een rapport van de gemeentelijke huisadvocaat. Menigeen zag er een bevestiging in dat de gemeente zich reeds had verschanst achter een allegaartje aan wetsteksten, jurisprudentie en juridische posities. In de voorbereidingsgroep van de Commissie van Wijzen was er voor gepleit om een inventarisatie van juridische onderwerpen 'slechts' te beperken tot wat 'juridisch' ondersteunend kon zijn. Een hulpmiddel moest het worden. Maar de brille van de uitwerking ontbreekt. Keiharde afspraken daaromtrent werden niet gemaakt. Inmiddels zegeviert niet het juridische 'gelijk' maar het juridische 'misverstand'. Want de Commissie van Wijzen heeft een contra - expertise laten opstellen	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Mobiliteitsplan	We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	Alle keldereigenaren zijn op verschillende manieren en momenten gevraagd te participeren in werkgroepen met keldereigenaren en gemeente. Deze werkgroepen met keldereigenaren zijn voor de onderzoeken naar de stabiliteit en draagvermogen van kelders, weren te zwaar verkeer en de oorzaken en maatregelen voor lekkage van kelders gevraagd te adviseren over de onderzoeksopdracht, de uitkomst van onderzoeken en de opdracht met eventuele vervolgonderzoeken. Deze onderzoeken zijn geen onderdeel van de opdracht aan de Commissie en worden in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Daarnaast wordt voorafgaand aan inspecties de onderzoeksvraag met keldereigenaren besproken en aan hen toestemming voor onderzoek gevraagd. Bij de fundamentelere onderzoeken, zoals in de Choorstraat en aan de Kromme Nieuwegracht, is de onderzoeksvraag uitgebreid besproken en op verzoek van keldereigenaren aangepast. (Vraag 4 raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto’s nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij ‘flits-opnames’ kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	Bij deze korte inspecties wordt alleen beoordeeld of er een veiligheidsrisico is. Naar aanleiding van de inspecties versturen we desgewenst het inspectierapport aan de eigenaar van de kelder. Naast de inspecties hebben we experts opdracht gegeven uitgebreider onderzoek te doen naar de stabiliteit en draagkracht van straat- en werfkelders, en naar de redenen voor schade aan kelders en de oorzaken van lekkage. Dat is fundamenteler onderzoek. (raadsvragen 26 feb 21 vraag 3)

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Gehalte en kwaliteit van de argumentatie zijn hoog en er spreekt veel liefde uit voor ons cultureel erfgoed. Droevig ook. Code Oranje confronteert immers iedere oplettende lezer met de vraag hoe een positief onderwerp als 'samen werken aan het behoud van onze stedelijke cultuurschatten' zo lelijk kon uitpakken. Een plan van aanpak over werven, kluizen en kelders niet primair over stenen, koepelgewelven of zelfs maar over vochtplekken gaat maar op de eerste plaats over mensen met hun hartstochten en zorgen over hun bezittingen. Een keuze voor fair en eerlijk en transparant zou, dunkt ons, een goed begin zijn.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten .

3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Kees Diepeveen, Voor ons altijd toegankelijk en nooit te beroerd om te interveniëren wanneer de samenwerking in onze werkgroep onnodig en soms ronduit bot op de proef werd gesteld. Misschien is het wel daarom dat we het verschil tussen de bestuurlijke attitude van de portefeuillehouder en het gedrag van de verantwoordelijke voor de uitvoering van het programma Wervengebied ons regelmatig voor raadsels heeft gesteld. Want hoe te verklaren dat de oproep tot 'samenwerking' waartoe de gemeenteraad uw college de opdracht gaf, na het debacle van de eerste ronde werd gedeformeerd tot louter een vehikel om - verkeerd begrepen - juridische doelen na te jagen?	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Maar onze ervaring met het gemeentelijk apparaat is **dat overleg in die betekenis niet voorkomt.** Volgens ons is de gemeentelijke ambtenarij ostentatief op pad gestuurd om **een klus te klaren** , namelijk de werven en kelders te herstellen en de tegenstand te minimaliseren .	Er worden niet onderbouwd over elk overleg het gaat. In het Plan van Aanpak wordt juist ingegaan op samenwerking met eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Zij brachten aan de nieuw door hen opgerichte werkgroepen een heel duidelijke boodschap: wij (als eigenaren van de werfkelders) dienden enkel adviezen te leveren aan de ambtelijke top over onderwerpen die zij uitkozen. We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	In het PvA luidt de opdracht: 1. Het informeren en betrekken van stakeholders op tijd, realistisch, transparant en eenduidig. 2. Minimaliseren van onzekerheden uit de omgeving om projecten soepel te laten verlopen. 3. Samenwerken: met eigenaren en beheerders.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		We willen een beheersstructuur voor de toekomst, die degelijker is en continu zal werken. We willen transparantie, geen nieuwe trukendoos, wij willen gezamenlijke initiatieven van bewoners en projectmedewerkers. En we willen per direct een einde aan de juridische gevechten van de gemeente met eigenaren en bewoners	Dit is een belangrijke wens van beide zijden, van de eigenaren en de gemeente.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Over de constructieve basis van veel juridische en politieke problemen met betrekking tot werven en kelders in de Utrechtse binnenstad is vreemd genoeg niet veel geschreven, behalve dan in nooit gepubliceerde adviezen van geraadpleegde deskundigen aan de gemeente.	Wij weten niet om welke onderzoeken dit gaat. Alle informatie is openbaar.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	1	De gemeente heeft tot dusverre – ondanks het beroemde amendement van de gemeenteraad waarin anders was besloten – zich ervan onthouden de bewoners en gebruikers in te lichten over die adviezen, laat staan hun oordeel daarover te vragen of hen te betrekken in welke besluitvorming daarover dan ook. Onder de bewoners van gebouwen aan de werven en grachten is grote onrust ontstaan over het gebleken gebrek aan bekwaamheid bij de gemeente en de aannemers als het gaat over het werk aan de werven. Vraag: Is de gemeente bereidt alsnog openheid van zaken te geven over haar werkwijzen en over de adviezen die daarover zijn ingewonnen?	Alle informatie is openbaar. Alle onderzoeken zijn aan de CvWW aangeboden en staan ook op hun website. Alle onderzoeken zijn toegezonden naar de werkgroepen en vervolgens besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		En is de gemeente bereid voortaan open overleg te voeren met bewoners en/of hun vertegenwoordigers om duidelijkheid te verschaffen over de mate waarin de gevolgde werkwijze verantwoord is?	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek II Choorstraat	Samenwerking		Aanbeveling: De gemeente selecteert gespecialiseerde bedrijven, stelt een lijst samen en deelt die lijst met keldereigenaren die hun kelder verantwoord willen	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen,

		onderhouden (al of niet samen met werkzaamheden aan gemeentekelders).	beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-2-2021	Raadsvragen	Corona bemoeilijkt de samenwerking, want overleggen vinden plaats op afstand, digitaal. Wat gaat het college doen om deze nadelen zo klein mogelijk te houden? (vraag 13) Hoe wil het college de algehele samenwerking met de bewoners gaan verbeteren? (vraag 14)	De overleggen met de werkgroepen van keldereigenaren bestaan uit online video-overleggen. Daarnaast is er telefonisch en mailcontact. We herkennen dat het digitaal overleggen het lastiger maakt om in verbinding te staan. Alle keldereigenaren zijn uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroepen. Zoals ook uit de voortgangsrapportage blijkt is het aantal keldereigenaren dat participeert aan de werkgroepen niet groot (3%). We organiseren 22, 24 maart 2021 drie online bijeenkomsten waarin we met keldereigenaren onder meer de scope van het programmaplan en de onderzoeksrapporten bespreken over straat- en werfkelders, de stabiliteit en draagvermogen van kelders en het weren van te zwaar verkeer. Deze bijeenkomsten zijn niet bedoeld ter bespreking van het advies van de Commissie. Daarnaast vragen we veelvuldig inde overleggen wat wij als gemeente beter kunnen doen om de samenwerking te verbeteren.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Programmaplan wervengebied

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Kenmerk	7487194 20210625 EB
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
   a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
   b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
   c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
   d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
   e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

2. Het college opdracht te geven om samen met eigenaren van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken en over de voortgang ieder half jaar aan de raad te rapporteren.

~~2. Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.~~

3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

5. Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het nu ter vaststelling voorliggende programmaplan wervengebied wordt de gewijzigde aanpak vastgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Daarmee geven wij invulling aan het plan van aanpak wervengebied dat door uw raad in juli 2020 is vastgesteld en geven wij invulling aan de aanbevelingen van de Antea Group in november 2019.

De nieuwe aanpak, het programmaplan wervengebied, geeft ook zicht op de lange termijn. Het brengt in beeld wat komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Aan het programmaplan is uitgebreid onderzoek voorafgegaan. Dit laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Met het programma zetten we de koers uit voor de komende jaren, waarbij we in goede samenwerking met eigenaren, bewoners en ondernemers ons historische erfgoed behouden en versterken.

Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Er is nauwkeurig uitgezocht wat er de komende drie jaar moet gebeuren. Het gaat om herstelwerkzaamheden op acht plekken langs de Oudegracht en twee plekken op de Kromme Nieuwegracht. En om de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer, zoals met camera's, extra breedtebeperkingen en handhaving. Het interventieteam dat handelt bij acute situaties blijft bestaan, zodat er waar nodig direct actie kan worden ondernomen.

Met de aanpak in het programmaplan gaan we invulling geven aan onze burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Het doel is om, in de geest van het advies van de commissie, met elkaar tot een eenvoudige en goede samenwerking te komen. ~~Voorgesteld wordt een door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen deskundige de oorzaken van eventuele schade aan kelders te laten vaststellen.~~

~~De kosten voor dat onderzoek zal de gemeente op zich nemen. Het doel is om met elkaar tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling te komen.~~ ~~We staan ook positief tegenover de aanbeveling van de commissie om de kosten voor het waterdicht maken van de kelders te verdelen op 50-50% basis tussen gemeente en keldereigenaren.~~ We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade aan kelders door zwaar verkeer ~~en~~, door de instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren en door boomwortels te betalen.

~~Daarnaast wordt voorgesteld het college op te dragen om samen met (kelder)eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement op te stellen over samenwerking en financiering van het herstel en behoud~~Voorgesteld wordt om samen met eigenaren van kelders - die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023 - per deelgebied onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider,een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel. Deze gesprekken vinden plaats onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, die door keldereigenaren en gemeente samen wordt aangesteld, Onderdeel daarvan is ook het bezien van de oorzaken van de ontstane schade in de desbetreffende kelders en de wijze van kostenverdeling voor het herstel van kelders, waarbij we twee varianten uitwerken en vergelijken, te weten het toepassen van een bewijsvermoeden zoals door de commissie van wijzen is geadviseerd en de technische beoordeling van schadeoorzaken door een onafhankelijke schade-expert. Voorgesteld wordt de onafhankelijke schade-expert door eigenaren en de gemeente gezamenlijk met keldereigenaren aan te wijzen. De kosten voor dat onderzoek zal de gemeente op zich nemen. Het doel is om met elkaar tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling te komen. ~~wervengebied.~~

Met het programmaplan en het samenwerkingsarrangement wordt uitwerking gegeven aan de bevindingen en adviezen van de commissie van wijzen over de eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerkingsvorm.

Voorgesteld wordt om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

Context

Aanleiding

In juli 2020 heeft uw raad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld waarmee de basis is gelegd voor onder meer een integrale aanpak voor de wal- en kluismuren, werfkelders en het weren van te zwaar verkeer. In het plan van aanpak zijn diverse onderzoeken aangekondigd op basis waarvan een programmaplan wordt opgesteld voor gezamenlijk en samenhangend beheer en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied. Belangrijke waarden daarbij zijn veiligheid, erfgoed en gebruik.

Aanleiding voor het plan van aanpak was onder meer het stilleggen en temporiseren van het herstel van de wal- en kluismuren in mei 2019 na de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning. In november 2019 constateerde Antea Group in haar onderzoek dat de complexiteit van het werk stelselmatig is onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde is, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte. De aanbevelingen zijn: 1) voldoende tijd nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, 2) de strategie te bepalen en 3) onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Ook zijn in december 2019 uit voorzorg twee locaties op de grachten afgesloten omdat vermoed werd dat twee kelders door zwaar verkeer waren beschadigd.

Bij het plan van aanpak hebben wij u toegezegd te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale en gezamenlijke aanpak (met en tussen (kelder)eigenaren) voor het beheer en behoud van het wervengebied. Ook hebben we toegezegd om bij de Voorjaarsnota 2021 inzichtelijk te maken hoe en wanneer tot volledige dekking van de dan bekende noodzakelijke middelen wordt gekomen, inclusief een fasering van bekostiging, realisatie en activatie.

Juridische context

Samen met keldereigenaren is een commissie van wijzen ingesteld die advies heeft gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm tussen (kelder)eigenaren en gemeente. Het advies van de commissie heeft duidelijkheid geschapen over de eigendomsrelaties tussen de gemeente en de eigenaren van kelders. De gemeente is de eigenaar van de weg, werven en muren. De eigenaar van een pand is eigenaar van de met dat pand verbonden kelder.

Met het programmaplan wordt het juiste evenwicht vormgegeven tussen de verantwoordelijkheden van de gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Het doel is om samen te werken en niet om te juridiseren. We willen samen met de keldereigenaren de werfkelders gaan herstellen. We willen in lijn met het advies van de commissie een samenwerkingsvorm inrichten, waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders en komen tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke verdeling van de kosten voor het herstel van kelders. We willen dit met keldereigenaren bespreken en dit uitwerken in een samenwerkingsarrangement.

De commissie omschrijft in haar advies zorgplichten voor gemeente en keldereigenaren Bij zorgplichten kan een onderscheid worden gemaakt tussen zorgplichten die zijn gebaseerd op concrete in de wet verankerde zorgplichten (zoals de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van hemelwater) en maatschappelijke zorgplichten. De door de commissie in haar advies omschreven zorgplicht van de gemeente voor het beheer en behoud van het wervengebied is geen wettelijke zorgplicht. Het is een maatschappelijke zorgplicht die aangeeft op welke wijze de gemeente, alle belangen afwegend, invulling wil geven aan het beheer van het wervengebied en welke financiële middelen het daarvoor beschikbaar stelt.

Beoogd effect

- Herstel en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied.
- Een gezamenlijke en samenhangende aanpak.
- Een goede invulling en afweging van de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Raadsbrief van 15-5-2017 over Herijking wal- en kluismuren en voortgangsrapportage
- Raadsbrief van 28-11-2019 over Rapportage over het onderzoek wal- en kluismuren van de Antea Group

- Raadsbrief van 19-12-2019 Met brondocumenten waaronder diverse raadsbrieven en
- voortgangsrapportages
- Raadsbrief van 20-12-2019 over Samenhangende aanpak Wal- en Kluismuren, Werfkelders en
- Weren te zwaar verkeer
- Commissie Stad en Ruimte van 30-01-2020 over de raadsbrief van 28-11-2019
- Raadsbrief van 10-02-2020 over de Regeling Risicovolle Projecten
- Raadsvoorstel van 3-5-2020 over Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 19-06-2020 over beantwoording vragen RIB wervengebied
- Raadsbrief van 6-7-2020 over beantwoording vragen commissie behandeling wervengebied
- Raadsvoorstel van 3-5-2020, aangenomen op 9-7-2020, over Plan van Aanpak wervengebied
- Amendement van 9-7-2020 over 'Onafhankelijk advies ook aan bewoners' op Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 2-11- 2020 over instellen commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 16-12-2020 over voortgangsrapportage wervengebied
- Beantwoording SV 2021/48 op 26-2-2021 over 'herstel en behoud van werfkelders in samenspraak met bewoners'
- Raadsbrief van 22-3-2021 over beheersmaatregel walmuur rak 6 west
- Raadsbrief van 24-3-2021 over collegereactie op conceptadvies commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 2-4-2021 over Vaarroute Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht voorlopig gesloten voor gemotoriseerd vaarverkeer
- Beantwoording van de techniseche vragen van raadsleden op 1 juni 2021
- Raadsbrief van 2-6-2021 'Beantwoording van vragen raadsinformatiebijeenkomst wervengebied'
- Raadsbrief van 8-6-2021 'Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven'
- Raadsbrief van 1-07-2021 'Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied'

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder: a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders; b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders; c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder 'van gevel tot gevel' van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied; d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied; e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.
Argumenten	
1.1	Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm.

	Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt. Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is. De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte. Naar aanleiding van de bespreking met de raadscommissie stad en ruimte op 3 en 10 juni 2021 worden de volgende alinea's toegevoegd aan het programmaplan wervengebied: Naast het erfgoed op orde houden, willen we het ook klimaatadaptief maken. Klimaatbestendigheid heeft als doel maatregelen te nemen om de gevolgen van hitte, droogte, wateroverlast en overstroming door het veranderend klimaat tegen te gaan. In de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering zijn hiervoor doelen en te nemen maatregelen beschreven. Concreet denken we aan het vasthouden van regenwater om droogteschade te voorkomen door te ontharden en vergroenen waar mogelijk. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het vasthouden en infiltreren van regenwater niet leidt tot een toename van de kans op wateroverlast in de werfkelders. Ook kijken we naar kansen om via onder water maatregelen in de kadeconstructies, zoals het toevoegen van waterplanten, de waterkwaliteit te verbeteren. Ook willen we het aanbrengen van fauna-uittreedplaatsen (FUPs) betrekken bij het herstel van erfgoed. Het doel van fauna-uittreedplaatsen is dat vogels en andere dieren uit het water kunnen komen. Hierbij kijken de ecologisch adviseurs of de waterstoepen bij de lage walmuren mogelijk in de praktijk al fungeren als FUP. Waterstoepen zijn verlaagde stukjes werf die toegang tot het water vergemakkelijken, vaak in de buurt van werftrappen, die op hun beurt weer vaak in de buurt van zijstraten en stegen liggen en destijds in gebruik als wasplaats of als plek om bluswater te putten.
1.2	Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het

	aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.
1.3	Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in septemberjuli 2021. ~~Tussentijds zullen de resultaten van deelonderzoeken met berekening van draagvermogen van kelders al worden gepubliceerd.~~ Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen. Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling. Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes

	voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.
1.4	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders</u>
	Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht. (Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	<u>Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.</u>
	Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3
1.2	<u>Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.</u>
	Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico’s en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico’s en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico’s, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden

	gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om samen met ~~(kelder)~~eigenaren ~~en beheerders~~van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een ~~onafhankelijke derde~~onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken ~~ten aanzien van~~over de samenwerking en financiering van het herstel ~~en behoud van het wervengebied~~van kelders, en hierbij de varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expert-oordeel' voor de kostenverdeling uit te werken en ~~hierover in het eerste kwartaal van 2022~~over de voortgang ieder half jaar aan de raad te rapporteren.
Argumenten	
2.1	Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied~~.~~.
	Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag. Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met namegericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed. Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren. De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. "Losse" kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat

	wordt verbroken. De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven 'burenplichten' verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.
2.2	De adviezen ~~voor~~over samenwerking en ~~de financiering van~~ herstel van ~~kelders~~vertrouwen vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.
	~~Om te komen tot een goede~~De complexiteit en de samenhang van alle onderdelen in het wervengebied maken intensieve samenwerking ~~is een nadere uitwerking van de adviezen~~tussen gemeente, eigenaren en keldereigenaren noodzakelijk. We onderschrijven de conclusie van de commissie van wijzen ~~belangrijk. Voorstel is om de komende maanden onder leiding van een onafhankelijke derde te werken aan een samenwerkingsarrangement. Dit betreft de~~ dat deze samenwerking ~~in het dagelijkse~~noodzakelijk is voor (coördinatie van) het dagelijks beheer ~~en in~~ van het wervengebied, voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders en in de sturing op de integraliteit van de functie en het gebruik van het wervengebied. In de drie online participatiebijeenkomsten op 26 en 27 mei 2021 is met circa 75 bewoners, ondernemers en keldereigenaren in het wervengebied gesproken over het programmaplan en de te maken samenwerkingsafspraken. In de schriftelijke beantwoording van vragen van raadsleden op 1 juni 2021 is bij de beantwoording van vraag 20 een korte samenvatting gegeven van de uitkomsten van deze bijeenkomsten. Op basis van de participatiebijeenkomsten is ons voorstel om per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de wijze van samenwerking en de financiering van het herstel. Op basis van het uitvoeringsplan 2021-2023 geldt dat voor het herstel van de kluismuren en kluiskelders op de Kromme Nieuwegracht (rak 22 en rak 24) en (onder voorbehoud van definitieve programmering in Q3 2021) voor de straatkelders onder de Choorstraat en Lijnmarkt. De arrangementen worden opgesteld tussen de gemeente en de eigenaren van de desbetreffende kelders. Voorgesteld wordt om samen met eigenaren van kelders per deelgebied een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel. Onderdeel is het bezien van de oorzaken van de ontstane schade en het uitwerken van de twee varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expertoordeel' voor de kostenverdeling (zie argument 2.3). Keldereigenaren en gemeente stellen samen een onafhankelijke procesbegeleider aan. Deze aanpak voorkomt ook dat vertraging ontstaat. We zullen ieder half jaar, als onderdeel van voortgangsrapportage in het kader van de regeling risicovolle projecten, de raad informeren over de stand van zaken van de samenwerkingsafspraken. Naast het opstellen van het samenwerkingsarrangement per deelgebied blijven we participatiebijeenkomsten houden met alle keldereigenaren, bewoners en ondernemers in het wervengebied. Om hen te informeren en te betrekken bij de voortgang van het beheer en behoud van het wervengebied en de realisatie van het uitvoeringsplan en programmaplan.

We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt en regisseur voor het dagelijks beheer. ~~Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Daarnaast wordt de~~De inzet van het interventieteam wordt gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.
Naast samenwerkingsafspraken over het herstel van erfgoed gaan gemeente, eigenaren en beheerders in het hele wervengebied samenwerkingsafpraken maken over het duurzame beheer en behoud van het wervengebied.

~~We gaan in lijn met~~We staan positief tegenover het advies van de commissie een stichting ~~oprichten~~op te richten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. ~~Voorafgaand daaraan~~We gaan ~~we~~, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking.

Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders.

Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is, terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement.

De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders.

Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover ~~tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor~~ een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis.
~~Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrijgegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met-werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen.~~

~~We stellen voor een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. We zijn bereid keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade. Naar onze opvatting kan deze werkwijze zorgen voor een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van kosten voor het herstel van kelders. Het voorkomt dat keldereigenaren de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies. Het kan daarmee de basis vormen voor samenwerking. Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die~~

	~~los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken.~~ De commissie adviseert als uitwerking van de omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraal overleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de 'erfgoed-scope' van het programma wervengebied en bevat ook aspecten van bijvoorbeeld het mobiliteitsplan en de omgevingsvisie binnenstad. ~~De wijze waarop dat~~ We gaan de mogelijkheden voor financiële ondersteuning voor keldereigenaren onderzoeken, bijvoorbeeld door het ~~beste vorm en inhoud kan worden gegeven zal worden betrokken in de gesprekken over~~verwijzen naar mogelijkheden voor het ~~samenwerkingsarrangement~~aanvragen van subsidies, het gezamenlijk aanvragen van subsidies, de mogelijkheden van voorfinanciering en leningen. Het streven is het wegnemen van eventuele financiële belemmeringen om de investering te doen. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk, de provincie en andere financieringsbronnen.
2.3	Er is nog niet voldoende relevante informatie om te komen tot een generieke, eenvoudige en eerlijke werkwijze voor het bepalen van schade aan kelders en de verdeling van de kosten voor het herstel daarvan.
	Met de onderzoeken door technisch adviseurs en bureaus, naar het draagvermogen van kelders en de oorzaken van lekkage, is op basis van onderzoek naar circa 20 kelders een eerste beeld ontstaan van tussen de 12 en 19 verschillende mogelijke oorzaken van schade aan kelders. Schade aan kelders lijkt door een combinatie van verschillende oorzaken te ontstaan. Er is een eerste beeld van schadepatronen. Er is geen nader onderzoek gedaan naar de veroorzakers van schade aan kelders. Dat was ook geen onderdeel van het in juli 2020 unaniem door de raad vastgestelde Plan van Aanpak. We zijn van mening dat schadeoorzaken per kelder sterk kunnen verschillen en kunnen op basis van de huidige kennis daarom niet besluiten over een generieke wijze van kostenverdeling voor het herstel van schade en beheer van alle kelders voor de komende 30 jaar. Met het uitvoeringsplan 2021-2023 wordt gewerkt aan het herstel van kluiskelders en -muren op de Kromme Nieuwegracht (rak 22 en rak 24) en (onder voorbehoud van definitieve programmering in Q3 2021) aan het herstel van de straatkelders onder de Choorstraat en Lijnmarkt. Op basis van de planning kunnen deze kelders in 2023 worden opengegraven, waarna deze kelders kunnen worden onderzocht op schade, schadepatronen en -oorzaken. Voorgesteld wordt op basis van die informatie de twee varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expertoordeel' uit te werken en te vergelijken en op basis daarvan een besluit te nemen over de wijze van kostenverdeling voor het herstel van schade aan kelders op deze rakken. Daarbij wordt op voorhand geen variant omarmd of afgewezen. Bij de voortgangsrapportage in de tweede helft van 2023 zal de gemeenteraad over de uitwerking en vergelijking van de kostenverdeling worden geïnformeerd. Dan kan ook worden besloten of dat voldoende basis biedt voor een generieke werkwijze voor een eenvoudige en eerlijke kostenverdeling. Met het oog op het vertrouwen van eigenaren in de commissie van wijzen overleggen we met keldereigenaren, die in het kader van het uitvoeringsplan bij

samenwerkingsarrangementen zijn betrokken, over de rol die de commise van wijzen of individuele leden daarvan in het vervolgtraject kunnen hebben.

Kanttekeningen/Risico's

2.1 Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project

De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg**.** Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt. Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Beslispunt

3 De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Argumenten

3.1 Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.

In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.
Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.
De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.
De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Onderdeel van het programma	**2021**	**2022**	**2023**	**Totaal**
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.488	€ 10.528	€ 15.824	€ 33.840
Weren Zwaar Verkeer	€ 482	€ 866	€ 1.053	€ 2.401
Interventie & Onderzoek	€ 1.477	€ 1.594	€ 1.594	€ 4.665
Programma kosten	€ 1.336	€ 1.561	€ 1.561	€ 4.458
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 436	€ 1.248	€ 1.248	€ 2.933
Totaal X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**

Activeren en Exploitatie X 1.000	€ **11.219**	€ **15.797**	€ **21.280**	€ **48.297**
Kosten te activeren	€ 10.387	€ 13.863	€ 19.323	€ 43.573
Kosten naar exploitatie	€ 832	€ 1.934	€ 1.957	€ 4.723

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

3.2 <u>Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen</u>

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren. Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

3.3 <u>De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.</u>

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de programmering voor de komende periode.
In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Onderdeel	Bron	Toegekend Budget	uitgaven	Resterend
Budget WKM rak 1 t/m 21	VJN 2017	€ 47.600	€ 46.226	€ 1.374
Budget WKM rak 22	VJN 2018	€ 15.000	€ 187	€ 14.813
Aanvullend budget WKM	VJN 2019	€ 5.000	€ 2.112	€ 2.888
Programma Wervengebied	Prog.Begroting 2021	€ 4.641	€ -	€ 4.641
Aanvullend budget rak 1 t/m 21	Prog.Begroting 2021	€ 15.200	€ -	€ 15.200
X 1.000		**87.441**	**48.525**	**38.916**

Beslispunt

4 Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Argumenten

4.1 <u>De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak</u>

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”
Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.
De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de

	kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.~~2~~3. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.) Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte. De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de programmakosten voor de komende circa 30 jaar. De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af). Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt. Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel. Van de kelders die een waterdichte laag hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.
4.2	<u>De dekking voor een langere termijn is nog onzeker</u>
	Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022. Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars. Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan. Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat

	kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.
4.3	Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden
	We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.
4.4	Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd
	Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten. Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd, risico als geld) van de komende jaren. Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing. Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.
Beslispunt	
5	Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.
Argumenten	
5.1	We willen keldereigenaren hierin ondersteunen.
	Schade aan kelders kan zijn ontstaan als gevolg van het waterpeilbeheer of te diep baggeren door HDSR of doordat nutsbedrijven kabels en leidingen op of door kelders hebben gelegd. We zullen het initiatief nemen om vooraf met medeoverheden en de nutsbedrijven collectieve afspraken te maken over het voorkomen van schade aan erfgoed, over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders en het benutten van kansen om werk-met-werk te maken. Hiermee ondersteunen we keldereigenaren en voorkomen we dat individuele keldereigenaren in gesprek moeten gaan met de verschillende medeoverheden en nutsbedrijven.

Financiën

De kosten voor de uitvoering van het programma wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 worden geraamd op €48 miljoen. De dekking voor de meest dringende maatregelen (€38,9 miljoen) uit het her labelen van de reeds beschikbare budgetten voor de wal- en kluismuren. Bij de voorjaarsnota komen we met een voorstel voor de resterende dekking van €9,4 miljoen.
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Er wordt een financiële strategie uitgewerkt voor de dekking van de kosten voor de

uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 die wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Vervolg

Er wordt uitvoering gegeven aan de programmering voor de periode 2021 tot en met 2023 dat onder meer bestaat uit het herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is; een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages; maatregelen om te zwaar verkeer te weren; de inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed; noodzakelijke vervolg onderzoeken naar schade en herstel van kelders; het opstellen van een samenwerkingsarrangement met (keldereigenaren en beheerders; aanstellen van een wervenmeester voor het dagelijks beheer; inrichting van een organisatie voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.
Er wordt een financieringsstrategie opgesteld die wordt betrokken bij de voorjaarsnota in 2022
In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt 2 keer per jaar met een voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing.
Bij de voortgangsrapportage in Q1 2022 zullen we de gemeenteraad informeren of partijen er in slagen voldoende vertrouwen te herwinnen, om op basis van de twee varianten (bewijsvermoeden en expertoordeel) een samenwerkingsarrangement op te stellen, voor de voorbereiding van de uitvoering van het herstel van kelders conform het uitvoeringsprogramma. Tevens wordt daarin aangegeven hoe en op welk moment we besluitvorming voorzien over de 2 varianten voor de kostenverdeling.
Bij de voortgangsrapportage in Q3 2022 zullen we de gemeenteraad onder meer informeren over: de (stand van zaken van en ervaring met de) samenwerkingsafspraken over de voorbereiding van de kelders op de Kromme Nieuwegracht en (onder voorbehoud van definitive programmering in Q3 2021) van de Choorstaat en Lijnmarkt, het aanstellen van een onafhankelijke procesbegeleider, het aanstellen van een technisch schade-expert, de wijze waarop de commissie een rol krijgt in het vervolgproces, over de procesafspraken om te komen tot de kostenverdeling voor het herstel van kelders en over de wijze waarop we keldereigenaren kunnen ondersteunen en faciliteren in de financiering van het herstel van kelders.
Bij de voorgangsrapportage in Q3 2023 zullen we de gemeenteraad informeren over de oorzaken van schade aan kelders en de wijze van kostenverdeling volgens de twee varianten.

Participatie

Na vaststelling van het Plan van Aanpak in juli 2020 zijn regelmatig bijeenkomsten georganiseerd met werkgroepen van keldereigenaren van de Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en later Plompetorengracht. Ook heeft overleg plaatsgevonden met partners zoals Universiteit Utrecht en Centrum Management Utrecht en Commissie van Advies Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU), nutsbedrijven en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De werkgroepen en stakeholders is gevraagd advies te geven over de onderzoeksopdrachten, de onderzoeksresultaten en de conclusies die in het programmaplan moeten worden opgenomen. Daarnaast hebben eind maart 2021 drie online participatiebijeenkomsten met dertig aanwezigen plaatsgevonden om de resultaten van onderzoeken te bespreken, waarbij met eigenaren en belanghebbenden onder meer is gesproken over de opgave, scope, belastbaarheid van kelders, weren te zwaar verkeer en lekkages van kelders. Aanvullend hebben bewonersgroepen uit eigen beweging visies gepresenteerd die tussentijds zijn gedeeld met de raad (Natboek van keldereigenaren in de Choorstraat en Code Oranje Boek van comité Oudegracht). Ook zijn eigenaren en gebruikers van de kelders actief betrokken bij het in kaart brengen van alle kelders in het wervengebied.

Alle schriftelijk ontvangen vragen met betrekking tot de onderzoeken en het programmaplan die sinds de vaststelling van het Plan van Aanpak zijn gesteld door werkgroepen en stakeholders zijn beantwoord middels een tweekolommenstuk. Dit is onderdeel van het participatieverslag. De opdracht aan en het selecteren van de Commissie van Wijzen Wervengebied is samen met drie keldereigenaren tot stand gekomen. De commissie heeft een eigen participatietraject georganiseerd waarbij zij in gesprek is gegaan met gemeente, keldereigenaren en andere belanghebbenden. De commissie heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken stakeholders en verschillende gemeentelijke afdelingen.

Van de drie online participatiebijeenkomsten in maart 2021 is een kort videoverslag gemaakt.

Aanvullend hebben op 26 en 27 mei 2021 drie online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met circa 75 bewoners, ondernemers en keldereigenaren in het wervengebied. De bijeenkomsten hadden als doel om met eigenaren in gesprek te gaan over het programmaplan en om ideeën en meningen uit te wisselen over de vormgeving van samenwerkingsafspraken tussen gemeente en eigenaren. In de schriftelijke beantwoording van vragen van raadsleden op 1 juni 2021 is bij de beantwoording van vraag 20 een korte samenvatting gegeven van de uitkomsten van deze bijeenkomsten.

Communicatie

Het programmaplan wervengebied is drempelvrij beschikbaar gemaakt op de website: www.utrecht.nl/werven, inclusief een samenvatting op hoofdlijnen. De onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het programmaplan zijn, waar mogelijk, in een eerdere fase al beschikbaar gesteld. Wanneer nieuwe onderzoeksresultaten beschikbaar zijn delen we die. Het programmaplan wordt gepresenteerd met als belangrijkste doelgroep de keldereigenaren en een oproep aan diezelfde eigenaren om medio mei met ons in gesprek te gaan over de verdere uitwerking van het plan, zodat zij voldoende gelegenheid hebben om het plan te lezen. Daarnaast wordt de samenvatting en een link naar de website gedeeld met deelnemers van de werkgroepen en informatiebijeenkomsten en partners zoals het CMU, CABU, HDSR en nutsbedrijven. Ook maken we de informatie bekend via de nieuwsbrief, Wervenapp en een wijkbericht.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Programmaplan wervengebied

Bijlagen informatief
- Voorlopige expertbeoordeling belastbaarheid middeleeuwse kelders
- Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht
- Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren
- Participatieverslag
- Definitief advies commissie van wijzen

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Programmaplan wervengebied

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Zaaknummer	7487194 20210625 EB
Jaargang en nummer	2021, nr. 80
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
   a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
   b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
   c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
   d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
   e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

2. Het college opdracht te geven om samen met eigenaren van kelders, die worden hersteld als onderdeel van het uitvoeringsplan 2021-2023, onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken en over de voortgang ieder half jaar aan de raad te rapporteren.

3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

5. Het college opdracht te geven om met medeoverheden en de nutsbedrijven in overleg te treden met als doel collectieve afspraken te maken over hun bijdrage aan het herstel van eerder ontstane schade aan kelders.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,	De voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1947
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	17.1
Titel	Raadsbrief Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven
ID	2103
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	14 030
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	8 juni 2021
Geocodering	Stad Utrecht;Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	**Datum**	8 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7327455 20210608 EB
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	**Onderwerp**	Schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens werven
Bijlage(n)	1 (tabel overzicht schades)	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

In de vergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte op 3 juni 2021 hebben we toegezegd om u voorafgaand aan de vergadering van de commissie S&R op 10 juni 2021:
- een overzicht toe te sturen waarin de door de commissie van wijzen wervengebied genoemde schadeoorzaken aan de werven naast de door de technisch adviseurs en bureaus genoemde schadeoorzaken worden geplaatst;
- te informeren over de financiële vertaling van het door de commissie van wijzen wervengebied geadviseerde bewijsvermoeden.

Ook hebben we toegezegd om u ná de vergadering van de commissie S&R op 10 juni per brief een duiding te geven van kwetsbare plekken die zich lenen voor versneld autovrij maken en u te informeren over de onderwerpen klimaatbestendigheid, fauna-uittreedplaatsen (fup's), bomen Plompetorengracht en hergebruik van materialen.

Overzicht van schadeoorzaken
Het overzicht van de door de commissie van wijzen wervengebied benoemde schadeoorzaken is naast de door de technisch adviseurs en bureaus benoemde schadeoorzaken geplaatst, en toegevoegd als bijlage.

In paragraaf 5.11 van het eindadvies van de commissie van wijzen staat dat veertien van de vijftien potentiële schadeoorzaken binnen de invloedssfeer van de overheid liggen en twee oorzaken in de invloedssfeer van de eigenaren. We onderschrijven in essentie de door de commissie van wijzen benoemde schadeoorzaken en de toedeling van onder wiens invloedssfeer (publiek/privaat) de oorzaken vallen.

In de bijlage is de ordening van deze schadeoorzaken op basis van inzichten van technisch adviseurs ten aanzien van sommige genoemde oorzaken gesplitst of samengevoegd. Na het herordenen staan in de tabel twaalf mogelijke afzonderlijke oorzaken van schade, waarvan twee naar het oordeel van de commissie van wijzen binnen de invloedssfeer van de eigenaren liggen en de overige binnen die van de overheid.

Aanvullend op het overzicht van de commissie van wijzen noemen de technisch adviseurs en bureaus in hun voorlopige expertoordeel en in de voorlopige rapportages van vervolgonderzoeken nog zeven oorzaken, die kunnen leiden tot schade aan de kelders.

Het onderzoek door Royal Haskoning/DHV, Antea Group en Witteveen + Bos is nog niet afgerond. Bij het raadsvoorstel is de voorlopige expertbeoordeling belastbaarheid middeleeuwse kelders bijgevoegd. De definitieve expertbeoordeling wordt in het derde kwartaal van 2021 afgerond en aan u toegestuurd. We sluiten niet uit dat het beeld van mogelijke schade oorzaken nog wijzigt.

Financiële vertaling van bewijsvermoeden
Onze tweede toezegging betreft de financiële vertaling van het door de commissie van wijzen wervengebied geadviseerde bewijsvermoeden.

De onderzoeken naar schade en de ramingen van de kosten van herstel van kelders zijn nog niet helemaal afgerond. De beschikbare resultaten en de gevraagde financiële vertaling van schades hebben daarom een voorlopig karakter.

De totale gezamenlijke kosten van gemeente en keldereigenaren voor het herstel van kelders zijn geraamd op circa €250 miljoen. In het raadsvoorstel is toegelicht dat dit een zeer grove schatting is op basis van aannames en eerste ervaringscijfers van herstel van een beperkt aantal kelders. De financiële onderbouwing daarvan is in de schriftelijke beantwoording van de technische vragen van raadsleden door de programmamanager wervengebied op 1 juni 2021 toegelicht.

De toedeling van herstelkosten door schade kan gerelateerd worden aan de volgende vijf groepen schadeoorzaken:

a. Schade door zwaar verkeer, door de instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren en door boomwortels. In het raadsvoorstel en in de raadsbrief van 2 juni 2021 hebben we toegezegd bereid te zijn het herstel van deze schade te betalen.
b. Schade als gevolg van het waterpeilbeheer of te diep baggeren door HDSR en schade doordat nutsbedrijven kabels en leidingen op of door kelders hebben gelegd. In het raadsvoorstel hebben we aangegeven bereid te zijn keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade die onder hun invloedssfeer is ontstaan. Naar aanleiding van de bespreking met de commissie op 3 juni jl. stellen we voor dat de gemeente het initiatief neemt om vooraf met medeoverheden en de nutsbedrijven hierover collectieve afspraken te maken. Daarbij betrekken we, naast de vergoeding van ontstane schade, ook het benutten van kansen door werk-met-werk te maken.
c. Schade door veroudering van de waterdichtmakende bitumenlaag waardoor lekkage ontstaat. In het raadsvoorstel hebben we voorgesteld om de kosten voor het waterdicht maken van de kelders tussen gemeente en keldereigenaren te verdelen op 50-50% basis. Dat is voor het vrijgraven van de kelders tot het gewelf, vervangen van bitumenlaag, het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, werf- en kluismuren en de kelders. We willen dan tevens bekijken welke mogelijkheden er zijn om werk-met-werk te maken voor het herstellen van de overige schade. Ons voorstel is om afspraken hierover te maken in het samenwerkingsarrangement. We hebben voorgesteld een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. Op basis daarvan kunnen afspraken worden gemaakt over de kosten verdeling voor het herstel van schade.
d. Schade door autonome oorzaken, onder andere aan de constructie van kelders als gevolg van verzakking door slappe lagen en bodemdaling, of door schade aan metselwerk door krimpen/uitzetten door temperatuurverschillen. Dit zijn meer collectieve schades waarvan de

oorzaken noch in de directe invloedssfeer van keldereigenaren liggen noch in die van de overheid.

e. Schade door achterstallig onderhoud, ondeugdelijke ingrepen aan de constructie die liggen in de invloedssfeer van de keldereigenaar.

Het financiële risico voor de onderdelen d. en e. ontstaat, als de gemeente niet technisch én juridisch kan aantonen dat de schade buiten de invloedssfeer van de gemeente is ontstaan. De exacte omvang van het risico is in deze fase nog niet te benoemen. We gaan er vanuit dat het financiële risico kan oplopen tot substantiële bedragen.

Tot slot verkennen we komend jaar, gezien het gemeenschappelijke belang van het erfgoed en het collectieve karakter van enkele schades, medefinanciering door provincie, rijk en de Europese Unie, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage bij raadsbrief schadeoorzaken en financiële vertaling bewijsvermoedens

Overzicht en vergelijking van mogelijke oorzaken van schade aan middeleeuwse kelders in het wervengebied

	1 Mogelijke schadeoorzaken volgens technisch adviseurs en bureaus	2 Zorgplicht volgens gemeente[1]		3 Mogelijke schadeoorzaken volgens CvWW	4 Zorgplicht volgens CvWW
1	Overbelasting door te zwaar verkeer	Gemeente	1	Te zwaar verkeer: statische en dynamische belasting, te snel verkeer, overschrijding aslastbeperking, trilschade door auto's, statische schade door parkeren voertuigen (5.11a, b, c, d en e)	Overheid
2	Gebrekkig hemelwaterafvoer via riolering en waterspuwers	Gemeente	2	Gebrekkige hemelwaterafvoer (via riolering of waterspuwers) drainage, ontbrekende grindopvangbakken (5.11f)	Overheid
3	Schade door herstelwerkzaamheden wal- en kluismuren	Gemeente (of via de aannemer)[2]	3	Lekkage en schade als gevolg van herstel wal- en kluismuren (5.11j), bronbemaling bij werkzaamheden, tijdelijk afgraven van zand tijdens werkzaamheden (5.11n)	Overheid
4	Andere werkzaamheden door of in opdracht van gemeente	Gemeente (of via de aannemer)[2]	4	Zand verdichten bij (weg)werkzaamheden met behulp van trilplaten (5.11h). Verslechterde waterafvoer door herbestrating (5.11i)	Overheid
5	Onvoldoende onderhoud wal- en kluismuren	Gemeente	5	Uitblijven van herstel wal- en kluismuren (5.11k)	Overheid
6	Schade door boomwortelgroei	Gemeente	6	Bomen en hun wortels (5.11g)	Overheid
7	Stroming door varen	Gemeente	7	Stroming door varen (5.11l)	Overheid
8	Onjuist waterpeilbeheer	HDSR	8	Peilbeheer (5.11m)	Overheid
9	Te diep baggeren	HDSR	9	Baggeren (5.11m)	Overheid
10	Kabels en leidingen op of door kelders	Nutsbedrijven	10	Aanleggen en vernieuwen van kabels en leidingen (5.11h)	Overheid
11	Zettingsverschillen door slappe lagen in ondergrond[3]	Autonome oorzaak			
12	Zettingsverschillen door verschillende fundering en/of gewicht van kelders, bruggen en panden als gevolg van de wijze waarop het wervenstelsel is gebouwd[3]	Autonome oorzaak			
13	Krimpen en uitzetten van metselwerk door temperatuurverschillen als gevolg van de wijze waarop de kelders zijn gebouwd[4]	Autonome oorzaak			
14	Zetting door bodemdaling[3]	Autonome oorzaak			
15	Degeneratie van kelders door onvoldoende (of onjuist) onderhoud van het metselwerk	Eigenaar	11	Schade aan werfkelders kan ook ontstaan door gebrekkig onderhoud van de kelders door de eigenaren (5.11o)	Eigenaar
16	Aantasting van metselwerk door verschillen in de vochtigheidsgraad in de kelder door verwarming en/of onvoldoende ventilatie	Eigenaar			
17	Onoordeelkundige ingrepen in de constructie	Eigenaar	12	Ook onoordeelkundig uitgevoerde verbouwingen en andere constructieve ingrepen, zoals het weghalen van tussenmuren, kunnen schade veroorzaken. Ingrepen bij buurkelders kunnen evenzeer problemen veroorzaken. (5.11o)	Eigenaar
18	De beperkte levensduur van de bitumenlaag (circa 30 jaar)	Eigenaar			
19	Werkzaamheden van eigenaren naburige panden	Aannemer (en soms de eigenaar) naburig pand[5]			

[1] Bij de verantwoordelijkheid kan onderscheid worden gemaakt tussen wettelijke zorgplichten, maatschappelijke zorgplichten en aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad. Soms hebben ook de gemeente en de eigenaar van een kelder elkaar overlappende verantwoordelijkheden. Ter wille van de overzichtelijkheid is dit niet aangegeven.
[2] Als er schade ontstaat is de aannemer (en soms de opdrachtgever) aansprakelijk op grond van onrechtmatige daad, maar de gemeente heeft voor de werkzaamheden een CAR-verzekering afgesloten, en zorgt ervoor dat de schadeclaim goed wordt afgehandeld.
[3] Funderingen zijn gebouwd op een zandbed zonder palen daaronder.
[4] Zonder dilataties (flexibele naden op regelmatige afstanden), die het uitzetten en krimpen opvangen.
[5] Als er schade ontstaat is de aannemer (en meestal niet de opdrachtgever: de buurman) aansprakelijk als er sprake is van een onrechtmatige daad.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1930
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	17.2
Titel	Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied
ID	2086
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	14 030
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	1 juni 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	3 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	**Datum**	2 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7487194 010621
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 mei jl. over het raadsvoorstel programmaplan wervengebied heeft de commissie van wijzen wervengebied (verder te noemen: de commissie) aangegeven dat haar advies op een aantal punten onjuist is weergegeven in het raadsvoorstel en programmaplan.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Isik is toegezegd dat hierop, na overleg met de commissie, schriftelijk wordt gereageerd. We hebben met de voorzitter van de commissie contact gehad om te bespreken op welke punten de commissie vindt dat het advies onjuist is weergegeven. Ook hebben we de opname van de Raadsinformatiebijeenkomst geraadpleegd. Het betreft zes punten. Met deze brief en bijlage geven we invulling aan deze toezegging.

Het rapport ‘De vergeten burenplicht’ van de commissie is een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. Het geeft veel inzicht en bevat adviezen over de rechten, plichten, verantwoordelijkheden, eigendomsverhoudingen en de samenwerking tussen gemeente en eigenaren. De uitkomsten daarvan zijn als uitgangspunt genomen voor de aanpak zoals verwoord in het programmaplan en het raadsvoorstel. In de verdere uitwerking van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren vormt dit advies een belangrijke leidraad.

We hebben in het programmaplan en in het raadsvoorstel naar beste vermogen het omvangrijke advies van de commissie weergegeven. We hebben aanbevelingen en overwegingen soms samengevat en we hebben niet alle adviezen en overwegingen van de commissie in het raadsvoorstel benoemd. Dat kan de commissie de indruk hebben gegeven dat haar advies onjuist en onvolledig is weergegeven. We hebben de zes punten nauwkeurig nagelopen en reageren erop in de bijlage, met name aan de hand van de relevante citaten uit het programmaplan en het raadsvoorstel. Hiermee willen we mogelijk ontstane verwarring wegnemen.

In het raadsvoorstel is aangegeven dat wij de meeste adviezen van de commissie op hoofdlijnen hebben overgenomen. Dat neemt niet weg dat we op twee onderdelen een ander voorstel doen aan uw raad dan wat rechtstreeks voortvloeit uit het advies.
Het eerste onderdeel gaat over de kostenverdeling op basis van een bewijsvermoeden. We zijn daar tot andere conclusies gekomen dan de commissie. Onze conclusies sluiten ons inziens wel aan bij de achterliggende gedachten van de commissie. Ons inziens is het advies van de commissie over het bewijsvermoeden opgeschreven vanuit de grondgedachte om te komen tot een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van de kosten. Ons voorstel voor de kostenverdeling, zoals toegelicht in argument 2.2 van het raadsvoorstel, gaat zoveel mogelijk uit van diezelfde grondgedachte. Voor een nadere toelichting verwijzen we graag naar de bijlage.
Het tweede onderdeel gaat over het opstellen van een gebiedsprofiel. De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. Wij constateren dat al veel is vastgelegd in het mobiliteitsplan, het programmaplan wervengebied en de Omgevingsvisie. Mede op basis van overleg met keldereigenaren stellen we voor een integraal overleg tussen gemeente en keldereigenaren te organiseren over de functie en het gebruik van het wervengebied. Het opstellen van een gebiedsprofiel is volgens ons daarom vooralsnog niet nodig.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage bij raadsbrief beantwoording vragen RIB-wervengebied

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 mei 2021 over het programma wervengebied heeft de commissie van wijzen wervengebied aangegeven dat haar advies op een aantal punten onjuist is weergegeven in het raadsvoorstel en programmaplan. Het betreft zes punten. Naar aanleiding van de vraag van de heer Isik wordt in deze bijlage op deze punten schriftelijk gereageerd.

Oorzaken schade/ schadepatronen kelders

Commissie van wijzen
Volgens de commissie van wijzen suggereert het college dat scheuren parallel aan de rijrichting het gevolg zijn van factoren die in beginsel binnen het domein van de eigenaren vallen. De commissie wijst erop dat daarnaast geen recht aan haar advies is gedaan omdat niet benoemd is dat schade aan werfkelders en -muren ook kan zijn ontstaan door bijvoorbeeld bomen, het wegspoelen van zand of wegzakkende werfmuren.

Reactie college
In het raadsvoorstel staat in de argumenten 1.2 en 2.2 dat schade door verzakking van wal- en kluismuren leidt tot scheuren parallel aan de rijrichting en de gemeente bereid is die schade voor haar rekening te nemen. In het raadvoorstel staat niet expliciet dat gemeente de verantwoordelijkheid voor schade door boomwortels op zich neemt. Dat is vanzelfsprekend wel het geval. Wij zullen het raadsvoorstel hierop aanvullen.

Raadsvoorstel, argument 1.2: "*Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren."*

Raadsvoorstel, argument 2.2: *"We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren te betalen."*

Veroorzakers van schade aan kelders

Commissie van wijzen
De commissie van wijzen is van mening dat veertien van de vijftien potentiële schadeoorzaken binnen de invloedssfeer van de overheid (veelal de gemeente) liggen. Twee potentiële oorzaken die in beginsel binnen de invloedssfeer van de eigenaren vallen zijn volgens de commissie: gebrekkig onderhoud van de werfkelders en daarin uitgevoerde onoordeelkundige verbouwingen. Haar vermoeden is dat schade en lekkage door de overheid veroorzaakt is, tenzij er sprake is van gebrekkig onderhoud en onoordeelkundige verbouwingen door of binnen de invloedsfeer van de eigenaar. De commissie vindt dat haar genuanceerde beschouwingen onzorgvuldig en onvolledig zijn weergegeven in het raadsvoorstel.

Reactie college
In de hoofdstukken 3 en 4 van het programmaplan worden de schadeoorzaken benoemd, op basis van de diverse onderzoeken naar lekkage en naar schade aan kelders en muren, waaronder de onderzoeken door Royal Haskoning DHV, Antea Group en Witteveen + Bos, waarvan het expertoordeel als bijlage aan het raadsvoorstel is bijgevoegd. Daaruit blijkt een schadepatroon: scheurvorming parallel aan de rijrichting (door zettingsverschillen), scheurvorming dwars op de rijrichting (door overbelasting), verstoring van de boogvorm, schades en degradatie van het metselwerk. In argument 2.2 van het raadsvoorstel wordt toegelicht dat en waarom het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens niet wordt gevolgd. Het college heeft de adviezen en overwegingen van de commissie daarbij betrokken, maar komt op basis van de onderzoeken tot de conclusie dat er meer schadeoorzaken zijn die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen.

Een aantal schades kan zijn ontstaan door gemeentelijk handelen of binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen. Dat betreft onder andere schade als gevolg van werkzaamheden aan wal- en kluismuren, andere werkzaamheden door of in opdracht van de gemeente, varen, te zwaar verkeer, onvoldoende onderhoud aan wal- en kluismuren, riolering of de afwatering via de spuwers.
Er zijn schades die zijn ontstaan door het waterschap zoals door waterpeilbeheer of baggeren. Of schades aan kelders door nutsbedrijven om kabels en leidingen op of door kelders te leggen, waarvoor de nutsbedrijven vooraf toestemming moeten vragen aan de keldereigenaar.
Daarnaast zijn er schades, die niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen. Dat betreft onder meer slappe lagen in de ondergrond (zand, veen) waarop de kelders staan, onvoldoende fundering van de kelders en de wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd, degeneratie van kelders, beweging in de grondwaterstand, bodemdaling, verdroging, onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk, de levensduur van de bitumenlaag (30 jaar), de (wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie, aantasting van de constructie. In het overzicht van de 15 schadeoorzaken, in paragraaf 5.11 van het adviesrapport van de commissie van wijzen, wordt het merendeel van deze schadeoorzaken niet benoemd.

Raadsvoorstel, argument 1.2: *“Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen”*

Raadsvoorstel, argument 2.2: “*Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken.”*

Beheerverantwoordelijkheden

Commissie van wijzen
De commissie geeft aan dat zij in haar advies wel is ingegaan op de beheerverantwoordelijken van HDSR en politie. Ze geeft aan dat het college de paragrafen 7.4, 7.13 en 7.29 van het advies over het hoofd heeft gezien.

Reactie college
In hoofdstuk 7 van het advies van de commissie van wijzen over de rechten en plichten worden de beheerverantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap slechts zeer kort aangeduid. We hebben dit in het raadsvoorstel vermeld om aan te geven dat de tekst in het programmaplan over de beheerverantwoordelijkheden van politie en hoogheemraadschap niet is gebaseerd op het advies van de commissie van wijzen.

Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.29: *"Een eventuele verantwoordelijkheid van HDSR is – zoals wij in nr. 7.13 ook al hebben geschreven – in de verhouding tussen een eigenaar en de gemeente toe te rekenen aan de gemeente, die daarvoor zo nodig verhaal kan zoeken bij HDSR. "*

Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.13: *"In de verhouding tot de individuele eigenaren is een eventuele verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap toe te rekenen aan de gemeente. Deze kan zich dan zo nodig verhalen op HDSR. Een dergelijke toerekening is, zo nodig ook weer in afwijking van de strikte regels van het recht, verantwoord en geboden door de lastige bewijspositie waarin de individuele eigenaar anders zou komen te verkeren, in samenhang met het gegeven dat overheidslichamen gemakkelijker onderling hun problemen kunnen oplossen."*

Raadsvoorstel, argument 2.1: *"Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordelijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders."*

Programmaplan, pagina 44: *"De nutsbedrijven zijn beheerder van de nutsleidingen voor elektriciteit, gas-, waterleidingen, stadsverwarming en telecom. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de waterkwaliteit en het peilbeheer ligt bij waterbeheerder HDSR. Ook is de waterbeheerder verantwoordelijk voor het bepalen van de waterdiepte en het baggeren (relevant voor de fundering van muren en kelders). Tot slot is er de politie, die handhavingstaken heeft. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, wat relevant is voor de dynamische belasting van kelders."*

Verantwoordelijk waterdicht maken en afwatering hemelwater

Commissie van wijzen
In het raadsvoorstel staat dat keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente er voor verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. De commissie vindt dat haar beschouwingen niet goed zijn weergegeven. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst heeft de commissie mondeling toegelicht dat de gemeente een maatschappelijke zorgplicht heeft, die verankerd is in de Waterwet en het burenrecht in het Burgerlijk Wetboek en de gemeente daarmee de plicht heeft tot een goede afvoer van water.

Reactie college
In het adviesrapport van de commissie van wijzen staat op pagina 9: "M*et deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast."*

De commissie geeft aan dat de wettelijke en maatschappelijke zorgplichten in elkaars verlengde liggen. Dat is juist, maar er is een verschil tussen een concrete wettelijke zorgplicht (die tot handelen

verplicht) en een maatschappelijke zorgplicht (waarbij er meer beleidsruimte is om de belangen van overheid en burger tegen elkaar af te wegen).
Het is ook belangrijk de (zorg)plichten van de eigenaar van het grachtenpand hierbij te betrekken.
De problematiek van de vocht- en lekkageproblemen geeft een goed voorbeeld van de manier waarop wettelijke en niet-wettelijke verplichtingen van keldereigenaren en gemeente elkaar beïnvloeden.
De Waterwet bevat een wettelijke zorgplicht voor de gemeente. Uitgangspunt van de Waterwet is echter ook dat de eigenaar alle maatregelen neemt die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd om vochtproblemen te bestrijden. Ook andere wetten leggen verplichtingen aan de keldereigenaren op. Op grond van de Woningwet moet een kelder waterdicht zijn als die kelder als verblijfsruimte wordt gebruikt. Op grond van de Erfgoedwet heeft een eigenaar van een monumentale kelder een instandhoudingsplicht. De instandhoudingsplicht betekent dat hij moet voorkomen dat er door vochtproblemen schade aan de kelder ontstaat.

De gemeente heeft op grond van het burgerlijke recht (burenrecht) de verplichting de weg goed af te laten wateren door middel van waterspuwers. De gemeente heeft daarnaast, als overheid, een zorgplicht op grond van de Waterwet. Dit is een inspanningsverplichting en heeft een aanvullend karakter (zie hierboven). De gemeente moet een integrale afweging maken, op welke wijze het beste kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten.
Dit is de gemeente ook van plan. De gemeente gaat een integrale afweging maken, waarbij onder meer de volgende factoren worden meegewogen. De meest effectieve manier om te voorkomen dat hemelwater een kelder intrekt is het aanbrengen van een waterdichte laag aan de buitenzijde van de werfkelder. Het probleem van lekkage kan voorts worden beperkt door het hemelwater van de daken van grachtenpanden niet (meer) op de straat te laten afwateren, en te zorgen voor voldoende afvoer van hemelwater naar de gracht via de waterspuwers of naar de riolering.
Het gaat dus om een mix van maatregelen. Hier moet op basis van effectiviteit en kosten een keuze uit worden gemaakt. De maatregelen liggen vaak op het scheidsvlak van eigendom van de keldereigenaar en eigendom van de gemeente. Het college heeft om die reden in het raadsvoorstel voorgesteld de bewoners hierin tegemoet te komen en positief te staan tegenover een kostenverdeling tussen gemeente en eigenaar op 50-50% basis voor de kosten voor het waterdicht maken van kelders.

Kostenverdeling waterdicht maken kelders

<u>Commissie van wijzen</u>
In het raadsvoorstel staat dat het college positief staat tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling op 50-50%-basis voor het waterdicht maken van kelders. De commissie geeft aan dat niet te hebben aanbevolen en verwijst naar paragraaf 7.13 van haar advies.

<u>Reactie college</u>
Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.13: *“Voor de waterdichtheid zelf doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag bedraagt tien jaar. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter ongeveer 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is de bitumenlaag te vervangen, of dat het opportuun is dat te doen als de weg met het oog op een hersteloperatie toch wordt opengebroken, komen wij tot de aanbeveling om de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de eigenaar en de gemeente (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag komen dan geheel voor rekening van de eigenaar.”*

Advies van de commissie van wijzen, pagina 9, voetnoot 1: "*Voor de goede orde: met deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. "*

Raadsvoorstel, argument 2.2: *"Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuw project waterdicht maken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrij gegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met-werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen."*

Gevel tot gevelaanpak

Commissie van wijzen
De commissie heeft geadviseerd de stichting met gemeente en eigenaren te beperken tot het herstel van kelders en niet voor de gevel-tot-gevel aanpak. Dit staat volgens de commissie onjuist in het raadsvoorstel en programmaplan verwoord. De commissie bevestigt het belang van een integrale aanpak in het wervengebied.

Reactie college
Gelet op de aanbevelingen in het Antea rapport, de conclusies in het programmaplan over de samenhang, verwevenheid en complexiteit stelt het college een integrale aanpak voor, van gevel tot gevel met als doel te komen tot een gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied.
In het raadsvoorstel en programmaplan wordt gesproken over een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Wel heeft het college aangegeven in de uitwerking ook de integraliteit van de opgave te betrekken: niet alleen kelders, maar gevel tot gevel.

Raadsvoorstel, argument 2.2. *"We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders."*

Programmaplan, pagina 53: (over het samenwerkingsarrangement): *"Er worden afspraken gemaakt over (…) de organisatie van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, de invulling van integraal herstel en behoud, (…)."*

Beslispunt 1

Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:

a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;

b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;

c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder 'van gevel tot gevel' van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;

d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;

e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

Het College stelt dat het gebied "nog complexer in elkaar zit dan gedacht". Het woord: "Complex" is repeterend terug te vinden in het Programmaplan. Indien een persoon / organisatie een probleem complex vindt, kan dat twee dingen betekenen. Of het probleem is inderdaad ingewikkeld, of de persoon / organisatie heeft onvoldoende kennis en kunde om het probleem te analyseren en op te lossen. In de kern gaat het om bouwtechniek. Het kan dus zijn dat een team met adequate kennis en kunde op bouwtechnisch gebied (een team ingenieurs), de problemen in het wervengebied niet als complex ervaart. Echter, de huidige leiding van het programmateam en ook de omgevingsmanagers hebben geen technische achtergrond.

Uit het rapport van CvWW blijkt dat eigenaren een aanzienlijk gebrek aan kennis en kunde bij de gemeente Utrecht ervaren. Dit is een van de aspecten dat ervoor heeft gezorgd dat het vertrouwen in de gemeente Utrecht verloren is, althans voor een groot deel. De gebeurtenissen sinds de raadsvergadering van 9 juli 2020 hebben de vertrouwensbreuk niet geheeld. Integendeel, op een aantal punten is het vertrouwen nog verder geschonden.

Een van de punten is dat het PR-team de huisadvocaat van de gemeente Utrecht opdracht had gegeven om een “voorbereidend feitelijk onderzoek naar wettelijke bepalingen, jurisprudentie en beleid over eigendom, verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren in herstel, beheer, onderhoud en gebruik” te laten uitvoeren, zodanig dat de CvWW “bij haar start van de eerste bevindingen uit dit onderzoek kon besluiten om vervolgonderzoek te laten doen”. Het PR-team was gewaarschuwd dit niet te doen en geadviseerd dit onderzoek onafhankelijk door de onafhankelijke deskundigen van de CvWW te laten uitvoeren, om te voorkomen dat het reeds fragiele vertrouwen verder geschonden zou worden. Ondanks de waarschuwing, en ondanks dat de CvWW opdracht had gekregen om juist de benoemde aspecten te onderzoeken, werd de opdracht door het PR-team aan Van Benthem&Keulen verstrekt. Toen het memo van Van Benthem&Keulen werd geopenbaard, was dit voor diverse eigenaren het bewijs van manipulatie door het PR-team. Achteraf schoof het PR-team de schuld hiervan in de schoenen van de Raad, omdat zoals door het PR-team werd gezegd de Raad daartoe had besloten op 9 juli 2020.

Om (achteraf) vergelijkbare discussies te voorkomen, wordt de Raad verzocht kritisch te kijken naar het raadsvoorstel. Het zou onprettig zijn dat achteraf het College weer de schuld afwentelt op de Raad.

Een andere belangrijke reden van de vertrouwensbreuk is de wijze waarin de eigenaren betrokken zijn in de “samenwerking” om onderzoeken aan de kelders te laten uitvoeren. Ondanks de werkgroepen waarmee het College contact had met de eigenaren, werd de opdracht aan een combinatie van onderzoeksbureaus eenzijdig door het College verstrekt. Bij de vraagstelling van de onderzoekopdracht zijn eigenaren niet gekend. Toen uiteindelijk het Spoor2-rapport werd gepresenteerd werd hierdoor teleurstellend op gereageerd en opgemerkt dat er nogal wat omissies waren, zoals dat er geen onderzoek naar dynamische belasting was gedaan.

Naast het Spoor2-onderzoek, loopt er ook een Spoor1-onderzoek. Gezien bovenvermelde ervaringen van eigenaren, werd een kritische brief naar het PR-team verzonden. Er werd toegezegd dat er een overleg tussen de onderzoekers en de eigenaren zou worden georganiseerd om bepaalde zaken te bespreken. Echter is (tot op heden) die toezegging niet nagekomen.

Ondanks de propaganda van het PR-team dat er samengewerkt werd, hebben eigenaren dit niet ervaren. Dit resulteerde er afgelopen jaar in dat het overleg tussen het PR-team met verschillende werkgroepen klapte. De Raad werd door het Comité Oudegracht geïnformeerd met het code-oranje-boek: “Werfkelders onder druk”, zie https://www.keldergewelf.nl/werfkelders-onder-druk/

Van belang is dat het vertrouwen hersteld moet worden in de gemeente. Er wordt opgemerkt dat in het Programmaplan daar geen paragraaf aan wordt gewijd. Een reorganisatie is een oplossing, waarbij voorgesteld kan worden:

-Dat als projectleider/-directeur een academisch geschoold ingenieur met een achtergrond van bouwconstructies wordt aangesteld, eventueel naast een ervaren projectleider die reeds bij de gemeente werkt.

-Dat meer dan de helft van het projectteam een bouwtechnische achtergrond heeft.

-Dat er iemand in het projectteam komt werken die offertes en facturen van bouwbedrijven kan doorgronden, die in dienst is van de gemeente Utrecht.

-Dat er een quotum komt op de maximaal aan te stellen interim-managers, te denken aan 12,5% (1 op de 8).

-Dat het project niet meer onderdeel uitmaakt van een portefeuille van een wethouder, maar dat het in de portefeuille van de burgemeester komt.

Mogelijk wenst de Raad hierover na te denken, zodat er met een nieuw en vakbekwaam projectteam wordt samengesteld. Dat zal het vertrouwen goed doen.

Inhoudelijk wordt de aanpak van het Programmaplan in twee hoofdstukken uiteengezet. Hoofdstuk 4 gaat over het voorkomen van schade en het herstel daarvan, en het op orde houden van het erfgoed. Feitelijk zijn dit reeds taken die het College zijn toebedeeld en hoeft daar niet apart over te worden besloten. Het voorkomen van schade, oftewel de schadebeperkingsplicht is vanzelfsprekend. Met betrekking tot het onderhoud en herstel, heeft de Raad jaren geleden ingestemd door uitvoering te geven aan het grootschalige onderhoudsproject WKM. Hoofdstuk 5 omvat kort samengevat het voorstel om een samenwerkingsarrangement in de vorm van een stichting op te richten.

Met betrekking tot beslispunt 1b, kan worden afgevraagd wat het College concreet bedoeld met “het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik”?

Met betrekking tot beslispunt 1c, kan worden afgevraagd of de scope van het project WKM, ook niet al de kluismuren van de Drift en Plompetorengracht bevatte. Eigenaren zijn verheugd dat de scope verbreed wordt met het herstel van de middeleeuwse kelders, het weren van zwaar verkeer en wat verder van belang is en wervengebied.

Dit wordt als positief ervaren.

Met betrekking tot beslispunt 1e, is de vraag of de Raad over voldoende informatie beschikt om daarover een adequaat besluit te nemen. Als het zo zou zijn dat het bitumen om de 30 jaar vervangen zou moeten worden, zal er eigenlijk oneindig herstelprogramma moeten worden vastgesteld. Dit is onwerkelijk. Ligt het dan niet in de rede om eerst goed onderzoek te doen naar de houdbaarheid van bitumen en/of alternatieven een hele andere kijk op zaak geven? Daarnaast wordt opgemerkt dat er ook nog andere technische onderzoeken gaande zijn, zoals de weerstand van de kelders ten aanzien van dynamische belasting.

Argument 1.1
Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm.

Het is voor de Raad van belang te weten dat er de afgelopen 3 jaar bijna 70 schademeldingen zijn ontvangen (dit staat in het rapport van CvWW). Ook zijn in 2017 en 2018 op een bepaald traject van de Oudegracht aanzienlijk veel schades geconstateerd, zie een selectie: https://www.keldergewelf.nl/schades Ook in het participatieverslag wordt vaker omschreven dat na de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren schades zijn optreden bij naastliggende belendingen. De Raad zal nog wel bekend zijn met het incident bij het Paushuize, maar de vraag is of de Raad zich ervan bewust is dat er kennelijk als gevolg van de werkzaamheden van de wal- en kluismuren veel meer schade aan het erfgoed wordt toegebracht.

Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden

veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt.

Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die

geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte.

Argument 1.2
Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn

meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren.

We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.

Hierbij wordt opgemerkt dat als een soort mantra in het Programmaplan wordt vermeld dat “achterstallig onderhoud” een oorzaak is van schade aan de kelders. Het behoeft niet te worden uitgelegd dat de kelders uit de Middeleeuwen stammen. De kelders kunnen dus eeuwen oud worden en niet instorten, zonder dat er specifiek onderhoud aan de constructie nodig is. Constructieve schade ontstaat niet zomaar, in ieder geval niet door achterstallig onderhoud. Dit wordt ook aangetoond, omdat de gewelfde huiskelders (onder de panden) amper schade vertonen, puur door het simpele feit dat daar geen verkeer overheen rijdt en in ieder geval minder worden beïnvloed door werkzaamheden aan de wal- en kluismuren waarbij grondwater tijdelijk wordt weggepompt.

De schade aan de kelders wordt veroorzaakt door externe invloeden. Dit wordt duidelijk in het rapport van de CvWW uiteengezet.
Het College benoemt daarentegen nog een aantal schadeoorzaken, zoals bijvoorbeeld de wijze waarop de kelders destijds gebouwd zijn, en ook het gebruik van de kelder. Ten eerste blijken die oorzaken die het College niet onderbouwd te zijn met onderzoek of nadere argumentatie. De genoemde oorzaken van het College zijn uit de lucht gegrepen.

Argument 1.3
Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is

rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in juli 2021. Tussentijds zullen de resultaten van deelonderzoeken met berekening van draagvermogen van kelders al worden gepubliceerd. Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen.

Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete

van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling.

Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare

middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.

De invloeden van dynamische belasting zijn tot op heden niet onderzocht, althans dit blijkt niet uit de thans door het College openbaar gemaakte onderzoeksrapporten (Spoor2). De opmerking van het College dat er in de onderzoeken rekening gehouden wordt met dynamische belasting, eventueel in combinatie met de snelheid van het verkeer in het wervengebied, wordt verder gestaafd.

Eigenaren zijn verheugd dat er eindelijk maatregelen worden genomen ten aanzien van de verkeersbelasting op de kelders. Eigenaren zien dat er eerste stappen zijn gezet om fysieke maatregelen te treffen, ook al wordt nog vermeld dat deze tijdelijk van aard zijn. Er wordt gehoopt dat er een permanente oplossing komt voor het hele wervengebied. Eigenaren gaan daar nu wel van uit en hebben het vertrouwen dat binnen afzienbare tijd permanente maatregelen verwezenlijkt worden en dat deze plannen nu (anders dan dezelfde intentie en plannen die er toen in de jaren negentig waren) wel worden waargemaakt.

Op dit punt staan eigenaren achter het voorstel van het College.

Argument 1.4
Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders

Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht.

(Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed

kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.

Het College geeft aan dat het om een gezamenlijke verantwoordelijkheid zou gaan. Echter is een keldereigenaar vrij machteloos om het hemelwater dat op de straat valt en door de bestrating zakt op een gedegen manier af te laten vloeien. Die verantwoordelijkheid ligt, zoals blijkt uit het advies van CvWW, bij de gemeente. Voor de gemeente geldt conform de Waterwet (art 3.5) een zorgplicht.

Kanttekeningen / Risico's 1.1
Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.

Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan

vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3

Kanttekeningen / Risico's 1.2
Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de

bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.

Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico's en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico's en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico's, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.

Beslispunt 2

Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

Essentiële voorwaarde voor een vruchtbare samenwerking is dat het belangrijkste aspect van het advies van de commissie van wijzen wordt opgevolgd, namelijk de systematiek van bewijsvermoedens.

In had kader van vertrouwen, is het verstandig deze onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen, als volgt:

Het college opdracht te geven om samen met (kelder-)eigenaren een onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen en in te stellen, om onder leiding daarvan, conform het advies van de commissie van wijzen wervengebied, met in begrip van de systematiek van bewijsvermoedens, een samenwerkingsarrangement te organiseren ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

OF

Het college opdracht te geven om samen met (kelder-)eigenaren een onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen en in te stellen, om onder leiding daarvan, conform het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te organiseren ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied, waarbij de (door de commissie van wijzen beschreven) systematiek van bewijsvermoedens wordt opgevolgd, en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

Argument 2.1
Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied .

Er dient hier een onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de kelders (die eigendom van de eigenaren zijn) en het wervengebied waar diverse belanghebbenden zich manifesteren.

Met betrekking tot de “kelders” geeft de CvWW een gedegen en zeer afgewogen advies voor de toekomstige samenwerking tussen de gemeente en de keldereigenaren, namelijk om een stichting op te richten waarbij in de statuten een aantal aspecten dienen te worden vastgelegd, waaronder het aspect van bewijsvermoeden.

Met betrekking tot het “wervengebied” bevat het adviesrapport de CvWW inderdaad contouren voor een mogelijke / toekomstige samenwerking en spreekt de CvWW over het wervengebied als “gebiedsprofiel”, maar wijst er wel op “first things first”.

Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag.

Antea Group heeft in opdracht van de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd. Daarbij dient vermeld te worden dat die opdracht niet gezamenlijk met (kelder-)eigenaren is verstrekt, en dat (kelder-)eigenaren niet zijn gehoord. De aanbeveling van Antea Group was niet

alleen dat de communicatie en het omgevingsmanagement moest verbeteren, maar ook dat de organisatie qua kennis op orde gebracht moest worden. De bouwwerkzaamheden in het wervengebieden zijn voornamelijk technisch van aard. Als eigenaren destijds wel waren gehoord door Antea Group was dit (zoals ook uit het advies van CvWW blijkt), een van de voornaamste kritiekpunten geweest. Desalniettemin is het projectteam wel uitgebreid met PR-managers, maar niet met ingenieurs.

Met betrekking tot het aspect participatie dient het volgende te worden vermeld. De gemeente Utrecht kent drie vormen van participatie: 1) Raadplegen, 2) Advies vragen en 3) Samenwerken. Eigenaren kregen aanvankelijk het idee dat er zou worden samengewerkt en dat gezamenlijk een nieuw plan zou worden opgesteld. Deze samenwerking hebben eigenaren afgelopen jaar niet ervaren. Het enige is dat eigenaren wel hebben ervaren is dat ze geraadpleegd werden, maar dat was vooral op een reactieve manier, en niet op een proactieve wijze. Eigenaren werden niet betrokken bij de onderzoeksopdrachten (behalve die van de CvWW), en ook niet bij de onderzoeksvragen. Pas achteraf werden eigenaren geraadpleegd en aan het einde van het traject werd de vraag om advies gesteld. In de ogen van de eigenaren was dit slechts om te voldoen aan de participatieverplichting van de gemeente, maar niet meer dan dat. Sterker nog, bepaalde eigenaren die wel gaandeweg het participatie-traject advies hadden gegeven, merkten dat er niks met hun advies werd gedaan. Op een uitzondering na, hebben de verschillende werkgroepen derhalve ook geen advies gepresenteerd. Eigenaren voelden zich (uitzonderingen daargelaten) niet serieus genomen. Dit resulteerde onder andere in het Code-oranje-boek van het Comité Oudegracht. Zowel dit comité als ook andere werkgroepen hebben afgelopen jaar de gesprekken met het pr-team gestaakt. De ervaringen met de aangestelde omgevingsmanagers zijn niet positief. Het heeft zelfs tot formele klachten geleid. Aan het eind van het traject werd door het pr-team nog een aantal (online) participatiebijeenkomsten georganiseerd. De eigenaren die deelnamen aan de werkgroepen waren weliswaar uitgenodigd, maar niet aanwezig, gezien hetgeen eraan vooraf was gegaan. Door marketing wist de gemeente toch nog een handjevol gegadigden uit het wervengebied te laten deelnemen. Het PR-team vond dat het veel deelnemers waren. Het waren slechts 20 eigenaren die over het algemeen pas aan het eind waren opgetrommeld, die op een paar eenzijdige stellingen, tegenover een grote afvaardiging van de gemeente konden reageren. Er was een nogal sturend karakter. Het filmpje waarin in het raadsvoorstel een link staat, geeft een gekleurd en eenzijdig beeld van de participatie en is zeker niet representatief voor hoe gesprekken met eigenaren zijn verlopen. De beeldvorming wordt betreurd. Indien er een cijfer aan de participatie gegeven zou moeten worden, zou dat een onvoldoende zijn.

Het programmaplan zoals dat aan de Raad is aangeboden is dus zeker niet gezamenlijk met eigenaren opgesteld. Daar komt bij dat het programmaplan ook niet in conceptvorm is voorgelegd aan eigenaren/werkgroepen.

Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met name gericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed.

Naar aanleiding van de reactie van het College op het conceptadvies van de CvWW is een reactie opgesteld met o.a. de volgende passages:

Met een bepaalde mate van verbazing is kennis genomen van de collegereactie. Naar aanleiding van het conceptadvies was de verwachting dat de gemeente met enigszins gepaste terughoudend en acceptatie zou reageren. Weliswaar herkent de gemeente haar afhoudende opstelling. Echter verandert de gemeente haar opstelling niet, omdat opvalt dat ook deze collegereactie dermate afhoudend is, afhoudend in de zin van samenwerking met eigenaren, afhoudend in de zin van erkenning van tekortkomingen (laat staan aansprakelijkheden), afhoudend ten aanzien van het systeem van bewijsvermoeden en afhoudend betreft een blijk van vertrouwen in eigenaren dat zij bereid zijn oplossingsgericht deel te nemen in de stichting en op een eerlijke en rechtvaardige wijze met publieke middelen (hun eigen betaalde belasting) kunnen omgaan. De collegereactie wordt betreurd.

De gemeente schrijft dat zij zich zorgen maakt dat het werken met een systeem van bewijsvermoeden tot gevolg kan hebben dat er conflicten tussen de gemeente en eigenaren ontstaan, en dat zij dit juist wil voorkomen.
Vooropgesteld wenst eenieder conflicten te voorkomen. Maar waarom de gemeente denkt dat door het bewijsvermoeden er juist conflicten zullen ontstaan, is niet duidelijk. De gemeente geeft daarvoor geen verklaring. Het systeem van bewijsvermoeden zal toch voor de

gemeente ook een prettigere, eenvoudigere en mogelijk zelfs kostenbesparende methodiek zijn?

1) *Een eigenaar meldt schade.*
2) *De gemeente (of in de nabije toekomst; de stichting) neemt de schade op en bekijkt of er een onbetwistbare schade-oorzaak bestaat die niet aan de gemeente is toe te rekenen.*
3) *Indien dat niet het geval is wordt op kosten van de gemeente de schade hersteld.*

Gekeken naar de kwestie van "het gat in het gewelf en de weg" (Nieuwegracht, 18 november 2019) zijn er 9 maanden gesprekken gevoerd door ambtenaren met de VVE, zijn er diverse onderzoekers aan te pas gekomen, heeft de gemeente maandenlang hekken moeten huren, werden er verkeersregelaars ingeschakeld, enzovoort, terwijl (achteraf) bleek dat de schade in een week tijd voor slechts een paar duizend euro op te lossen was. Daarbij dient nog opgemerkt te worden dat het conflict bijna tot een juridische procedure had geleid dat vervolgens nog veel meer geld voor de gemeente en de VVE had gekost. Indien destijds het systeem van bewijsvermoeden van kracht was, had dit waarschijnlijk een enorme besparing van de publieke middelen opgeleverd.

Eenzelfde vergelijking zou ook op grotere schaal gemaakt kunnen worden.
De (geraamde) kosten voor het "programma wervengebied" bedragen ruim 10 miljoen Euro: 4,6 miljoen aan personeelsinzet, 4,1 miljoen aan onderzoek en 1,5 miljoen aan uitvoeringskosten. Voor die bedragen is dan nog geen één kelder hersteld. Stel er zijn 100 kelders waar herstelwerkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd en de 10 miljoen Euro wordt niet aan het programmateam, interventieteam, omgevingsmanagement, ingehuurde experts, en aan allemaal onderzoeken besteed, maar aan de kelders zelf. Dan betekent dat er eigenlijk een budget van 100.000 Euro per kelder is. Voor dat geld kan waarschijnlijk een werfkelder zo goed als compleet worden herbouwd. Het is onwaarschijnlijk dat de situatie in het wervengebied zó ernstig is dat zulke grootscheepse ingrepen bij zóveel werfkelders nodig zijn.

De gemeente wenst een verantwoorde verdeling van publieke middelen. Is het dan wel verantwoord om zo veel geld te besteden aan alleen al het "programma wervengebied"? Zou het niet zo zijn dat door het systeem van bewijsvermoeden er een streep kan door de enorme kostenposten van het "programma wervengebied", zoals al die onderzoeken?
De gemeente reflecteert op de vraag of het advies wel een belangrijke bouwsteen vormt voor het "programma wervengebied". Misschien zou

de vraag andersom gesteld moeten worden? Het is de vraag wat het (thans nog voorliggende) “programma wervengebied” (nog) bijdraagt, indien de door uw commissie geadviseerde stichting wordt ingesteld?

Een ander kritisch punt van zorg is of de publieke middelen wel op de juiste manier door de gemeente (kunnen) worden (aan-)besteed. Er zijn tal van voorbeelden bekend dat de kosten van uitbesteedde (bouw-)werkzaamheden in opdracht door de gemeente soms wel meer dan 5 keer zo hoog zijn dan wanneer hetzelfde werk in opdracht van een particulier wordt verstrekt. Een van de gedachten daaromtrent is dat de ambtenaren die opdrachten uitbesteden weinig tot geen affiniteit met de bouw / techniek hebben, waardoor het beoordelen en vergelijken van offertes en onderhandeling daarover te wensen over laat.

De gemeente schrijft dat zij thans bij diverse kelders met schade en lekkageproblemen onafhankelijk onderzoek laat doen. De opdracht aan de desbetreffende onderzoeksbureaus is niet samen met keldereigenaren opgesteld, laat staan gezamenlijk verstrekt. Derhalve kan er geen sprake zijn van een “onafhankelijk onderzoek”. Diverse keldereigenaren zien dit reeds terug in de bevindingen en de (voorlopige) onderzoeksresultaten en maken zich ernstig zorgen over het verdere verloop.

Voorts schrijft de gemeente dat zij keldereigenaren wil faciliteren in het verhalen van schade die is veroorzaakt door andere overheden en nutsbedrijven. De gemeente wil daarmee keldereigenaren “ontzorgen” (PS dit woord komt niet in de VanDale voor, maar staat wel op nr1 “jeukwoorden”). Dit zou volgens de gemeente recht doen aan het uitgangspunt dat de veroorzaker van de schade ook gehouden is deze te betalen. Dat de gemeente mogelijk zelf de veroorzaker / de aansprakelijke partij is, wordt nergens benoemd. Kennelijk is voor de gemeente die mogelijkheid uitgesloten. Het lijkt erop dat elke (vorm van) zelfreflectie ontbreekt. Over de (eventuele) aansprakelijkheid ten aanzien van het ontoereikend toezicht en handhaving met betrekking tot het te zware verkeer dat decennialang over de grachten rijdt, wordt door de gemeente geen enkel woord gerept. Evenmin de (eventuele) aansprakelijkheid als gevolg van zettingen die zijn ontstaan door (tijdelijke) grondwateronttrekkingen. Ook daarover schrijft de gemeente niets. Wel schrijft de gemeente iets over de Waterwet, maar anders dan dat duidelijk in de Waterwet de gemeentelijke zorgplicht staat omschreven, stelt de gemeente dat dit niet om een zorgplicht gaat, maar een “inspanningsplicht”. Op de (eventuele) aansprakelijkheid vanwege het onvoldoende nakomen van de zorgplicht zoals die omschreven staat in de Waterwet, gaat de gemeente dus ook niet in.

Stelselmatig herhaalt de gemeente hun standpunt dat er verschillende oorzaken van schade bestaan. Ook combinaties van oorzaken kunnen voorkomen. De gemeente schrijft dat uit de technische onderzoeken blijkt dat een van de oorzaken van schade is: achterstallig onderhoud. In de (voorlopige) conclusies van het onderzoek (spoor2) wordt niet benoemd dat achterstallig onderhoud een oorzaak is van de waargenomen scheuren in de kelders. Wel wordt juist belasting door (te zwaar) verkeer aangewezen als oorzaak en ook zettingen als schadeoorzaak.

Hierbij dient nog het volgende te worden opgemerkt. Het verklaart namelijk ook het feit dat gewelfde huiskelders amper tot geen schades vertonen, simpelweg omdat daar geen verkeer overrijdt en gevolgen van bronbemaling (tijdens werkzaamheden aan wal- en kluismuren) daarop dermate minder van invloed zijn. De hamvraag is hoe een scheur in de kelderconstructie zou kunnen ontstaan door achterstallig onderhoud.

Blijkbaar heeft de gemeente zich ook onvoldoende in de geschiedenis van de kelders verdiept. Als dit wel zo was geweest, had de gemeente niet gesteld dat de kelders van oorsprong niet bedoeld waren als werk- of bedrijfsruimte. Er zijn namelijk tal van kelders in het verleden gebouwd die wel degelijk bedoeld waren om in te werken en een bedrijf te houden. Er werden zelfs een aantal kelders zodanig ingericht dat deze voor bewoning bedoeld waren. Ook zijn er talrijke kelders gebouwd die bedoeld waren om handelswaar op te slaan, met wel de intentie dat de waar droog bleef.

De gemeente stelt een werkwijze voor om de schade per kelder met behulp van een onafhankelijk bureau te laten onderzoeken en deze onafhankelijke derde een advies te laten geven over de kostenverdeling. Daarbij wenst de gemeente de onderzoeksresultaten van de door hen gecontracteerde drie onderzoeksbureaus in te brengen. Zoals eerder opgemerkt worden deze onderzoeksresultaten niet als onafhankelijk beschouwd. Ook hier lijkt het er weer op dat de gemeente poogt conclusies naar haar hand te zetten. (Net zoals dat het rapport van VBK de commissie zou moeten dienen.)
Op voorhand kan hierover gezegd worden dat de voorgestelde werkwijze tot (oeverloze) conflicten gaan leiden, waar onderzoeksbureaus, juristen, advocaten, interim managers en ingehuurde deskundigen alleen maar beter van worden, en de kelders niet.

Eigenaren zijn zich bewust dat voor een (succesvolle) integrale aanpak tot herstel van het wervengebied (voornamelijk de kluismuren), dat samenwerking een noodzakelijk vereiste is. De propaganda die de

gemeente daaromtrent heeft gevoerd is mede gezien de opstelling van de gemeente contraproductief. Juist het niet-werken met een systeem van bewijsvermoeden heeft zichzelf al bewezen dat er veel conflicten tussen de gemeente en eigenaren zijn ontstaan. Er wordt gehoopt dat daarin verandering komt en dat conflicten tot de verleden tijd zullen gaan behoren en dat er echt samengewerkt zal worden, waarbij de publieke middelen op een efficiënte en doeltreffende manier besteed worden aan de verwezenlijking van oplossingen (en niet aan 1001 onderzoeken), en niet onbelangrijk ook aan het herstel van (wederzijds) vertrouwen.

Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele

keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren.

Eigenaren hopen dat deze intentie door de gemeente Utrecht waargemaakt zal worden. Wat het College bedoelt dat alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen, is niet duidelijk.

De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. “Losse” kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat wordt verbroken.

De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders.

Het College schrijft in deze dat het advies “op hoofdlijnen” wordt overgenomen. Dat roept de vraag op, of er punten zijn waarop het College het advies inzake de rechten en plichten niet overneemt.

Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.

Bovenstaande lijkt erop dat het College bepaalde beheerverantwoordelijkheden aan andere instanties wenst toe te kennen.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gemeente Utrecht wel verantwoordelijk is voor het bepalen van de maximumsnelheid in het wervengebied. Derhalve is de gemeente Utrecht ook verantwoordelijk voor schade als gevolg van dynamische (verkeers-)belasting.

Er zou kunnen worden voorgesteld om de maximumsnelheid in het wervengebied te verlagen naar 15 km/uur.

Weliswaar verleent het HDSR watervergunningen aan de Gemeente Utrecht. Dat wil niet zeggen dat daarmee de verantwoordelijkheid niet meer bij de gemeente Utrecht ligt. Integendeel, met betrekking tot de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren waarbij tijdelijk de grondwaterstand wordt verlaagd, ligt primair de verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid voor schade) bij de gemeente Utrecht.

Eenzelfde visie gaat op inzake het baggeren. Indien er namelijk sprake is van gebrekkig onderhoud aan (de funderingen van) de kluismuren, zodanig dat er schade optreedt bij het baggeren, impliceert dat niet dat het HDSR daarvoor verantwoordelijk is, maar wel de gemeente Utrecht. (zoals ook blijkt uit het rapport van de CvWW)

Argument 2.2
De adviezen voor samenwerking en de financiering van herstel van kelders vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.

Om te komen tot een goede samenwerking is een nadere uitwerking van de adviezen van de commissie van wijzen belangrijk. Voorstel is om de komende maanden onder leiding van een onafhankelijke derde te werken aan een samenwerkingsarrangement. Dit betreft de samenwerking in het dagelijkse beheer en in het gezamenlijk herstel van kelders.

We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Daarnaast wordt de inzet van het interventieteam gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.

Mogelijk voorstel:

We gaan, gezamenlijk met eigenaren op het moment dat de stichting is opgericht, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer.

We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking.

Is het niet verstandig die gesprekken te voeren gezamenlijk met de aan te stellen onafhankelijke derde?

(Is het dan wel verstandig dat het College al 3 online participatie-bijeenkomsten heeft georganiseerd over dit onderwerp, net voor de commissievergadering, zonder dat er al een besluit is genomen om een onafhankelijke deskundig erbij te betrekken?)

Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders.

Dit impliceert een verbreding van de scope. De CvWW adviseert met betrekking tot de stichting een samenwerking tussen de gemeente en eigenaren inzake het herstel en behoud van de kelders. Het College wenst de scope te verbreden tot het wervengebied (van gevel tot gevel). Er zijn enkele eigenaren die deze wens onderschrijven, maar niet iedereen. De CvWW adviseert om de stichting eenvoudig/kleinschalig te laten beginnen, met als gedachte dat vertrouwen langzaam zou moeten terugkeren. Het grote gevaar is dat wanneer men een te grote broek aantrekt, de samenwerking klapt. Eerst een onderbroek, daarna verder, zou gedacht kunnen worden.

Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is,

terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement.

Het is duidelijk dat het College toegang wenst tot elke kelder. Toegang kan echter slechts worden afgedwongen binnen de kaders van de wet, indien een eigenaar geen toegang verleent. Van belang is dat het vertrouwen herstelt. Van cruciaal belang is dat deelname aan de stichting door een eigenaar meerwaarde biedt ten opzicht van niet-deelnemen. De CvWW had daar ook over geadviseerd om deelname voor eigenaren aanlokkelijk te maken. De systematiek van het bewijsvermoeden wordt daarbij genoemd.

De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders.

Anders dan het College schrijft is het niet zo dat de CvWW heeft geconcludeerd dat keldereigenaren “verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder”, maar heeft de CvWW gesteld dat de gemeente niet verantwoordelijk is dat een kelder waterdicht is. Het College suggereert in diverse stukken dat van origine het niet de intentie was dat kelders waterdicht waren. Het tegendeel is waar. Gezien de bouwwijze van de kelders duidt het er wel degelijk op dat men (in de Middeleeuwen) de kelders zodanig bouwden, dat deze waterdicht dienden te zijn. Dat getuigt ook uit de geschiedenis, omdat kelders in het verleden ook al gebruikt werden voor bewoning en bedrijfsmatige doeleinden, waaronder opslag van goederen.

Het is bekend dat de levensduur van een bitumen dak ongeveer 30 jaar is. De levensduur van een bitumen dak wordt voornamelijk bepaald door weersinvloeden, temperatuurwisselingen en UV-straling, oftewel zonlicht. Het bitumen dat over de keldergewelven is aangebracht, wordt niet beïnvloed door zonlicht en het weer, behalve dan dat het nat wordt. Hard geworden bitumen kan breken wanneer er scheuren ontstaan in het keldergewelf, als gevolg van zettingen. Echter is niet duidelijk vastgesteld dat bitumen onder een laag zand is aangebracht en dus niet wordt beïnvloed door weer en zonlicht, ook “maar” gemiddeld 30 jaar meegaat. Indien dit wel zo is, dan is in de jaren 90 gekozen voor

een inferieure oplossing. Wanneer de levensduur van bitumen op een keldergewelf 30 jaar zou zijn, zou dat impliceren dat wanneer een herstelproject van de kelders in het hele wervengebied bijna 10 jaar duurt er slechts twee-derde van de tijd geen herstelwerkzaamheden zijn. Dat lijkt onwenselijk.

Het komt voor hier gedegen onderzoek naar te laten doen door een onafhankelijke materiaaldeskundige. Ook naar de vraag of er betere alternatieven zijn.

Mogelijk heeft de CvWW en het College zich in deze vergist en kan bitumen in de ondergrond (zonder zonlicht) wel 50, of zelfs 100, of nog meer jaar mee? Dat verandert de zaak. De vraag is of daar eerst duidelijkheid over moet komen.

Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrijgegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met- werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen.

CvWW schrijft:

Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50- 50%-basis).

De 50-50%-verdeling die de CvWW aanbeveelt/suggereert ziet dus op “de materiële kosten en aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag”, niet op het opbreken van de straat, afgraven van de zandbedding en het veilig stellen van de netwerklaag. De insinuatie van het College dat de door de CvWW gesuggereerde 50-50%-kostenverdeling ziet op een nieuw project waterdichtmaken van de kelders, dient te worden opgemerkt. De CvWW heeft gesteld dat de straat en de zandbedding eigendom is van de gemeente Utrecht. Het moge duidelijk zijn dat de kosten voor het opbreken van de straat en afgraven van de zandbedding en veilig stellen van de netwerklaag niet ten laste van de eigenaren komen.

Mocht het toch zo zijn dat het College heeft bedoeld dat die 50-50% kostenverdeling ziet op de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag dan staan eigenaren daar ook positief tegenover, indien daadwerkelijk de levensduur van het bitumen 30 jaar zou zijn. Om dit werk te kunnen uitvoeren dient de gemeente Utrecht tijdelijk haar straat op te breken en de zandbedding onder de straat af te graven. De kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn logischerwijs voor de gemeente Utrecht. (Dit was in de jaren negentig ook de reden dat het grootste deel van de kosten van het project ten laste van de gemeente kwam.)

Echter wanneer blijkt dat de bitumenlaag gescheurd is, als gevolg van scheuren die in het keldergewelf zijn ontstaan na het project van de jaren negentig, is gerechtvaardigd dat de kosten voor 100% ten laste van de gemeente Utrecht komen.

En wanneer uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde levensduur van het bitumen bijvoorbeeld 100 jaar is i.p.v. 30 jaar, ligt voor de hand een andere kostenverdeling ten aanzien van het vervangen van de bitumenlaag te hanteren.

Eigenaren zijn blij te vernemen dat het College (eindelijk) erkent dat de gemeente Utrecht tekortgeschoten is met het nemen van maatregelen tegen het weren van te zwaar en te snel verkeer en dat de gemeente Utrecht de schade als gevolg daarvan op zich zal nemen.

Tevens zijn eigenaren verheugd te vernemen dat het College erkent dat de gemeente Utrecht tekortgeschoten is bij het onderhoud en herstel van de wal- en kluismuren en dat zij maatregelen had moeten nemen om onderspoeling van funderingen te voorkomen, en dat zij (eerder) maatregelen had moeten nemen om schade als gevolg van de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren, met inbegrip van het verlagen van de grondwaterstand, te voorkomen; en dat de gemeente Utrecht de schade die daarvan het gevolg is zal vergoeden / herstellen.

We stellen voor een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. We zijn bereid keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade. Naar onze opvatting kan deze werkwijze zorgen voor een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van kosten voor het herstel van kelders. Het voorkomt dat keldereigenaren de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies. Het kan daarmee de basis vormen voor samenwerking. Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die

werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken.

Dit voorstel van het College om, op kosten van de gemeente, gezamenlijk een onafhankelijke deskundige aan te stellen die de schade(-patronen) onderzoekt en daarover onafhankelijk de schade, oftewel de kosten van herstel, vaststelt, werd vorig jaar in de Raadsvergadering op 9 juli 2020 al aangenomen, in de zin dat dit onderdeel uitmaakte van de opdracht aan de onafhankelijke deskundigen van de CvWW die over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente (dus ook op de vraag wie betaalt wat?) moest adviseren. De CvWW heeft een zeer gedegen en nauwkeurig onderzoek uitgevoerd en belangen gewogen en is met een definitief advies gekomen dat op 12 april 2021 is gepresenteerd aan het College, de Raad en de eigenaren. In dit adviesrapport hebben drie onafhankelijke deskundigen zeer goed onderbouwd hoe de kosten van herstel van de kelders verdeeld zouden moeten worden en op wat voor manier deze kostenverdeling tot stand is gekomen. De CvWW vermeldt dat de systematiek van bewijsvermoeden geldt als "een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding".

Het nieuwe voorstel van het College is een herhaling van zetten.

Feitelijk komt dit nieuwe voorstel er op neer dat het College de essentie van het advies van de CvWW afwijst. Dat het College het onafhankelijk advies afwijst, ondanks dat het College een jaar geleden had aangegeven dat dit advies zwaarwegend voor de beleidsvorming zou zijn, wordt ernstig betreurd. Unaniem zijn keldereigenaren het er over eens dat de essentie van het advies van de CvWW opgevolgd dient te worden. De conclusie van het de CvWW is dat, ook voor het herstel van wederzijds vertrouwen, de systematiek van bewijsvermoeden toegepast dient te worden. Dit is niet enkel een advies, maar volgt ook linea-recta uit de wetgeving zoals blijkt uit het adviesrapport. De CvWW geeft een zeer uitgebreide onderbouwing dat de bepaling van artikel 150 Rv van toepassing dient te zijn, wat erop neer komt dat de gemeente Utrecht dient te bewijzen dat de schade door de keldereigenaar is ontstaan, en wanneer dat niet het geval is dat de gemeente Utrecht de schade dient te herstellen en/of te vergoeden. Het is derhalve niet meer dan logisch de CvWW te volgen, al is het maar om de verstandhouding tussen de

gemeente Utrecht en de keldereigenaren weer op orde te krijgen. Voor keldereigenaren is de werkwijze/ systematiek van bewijsvermoeden een zo eerlijk en eenvoudig en rechtvaardig mogelijke verdeling van kosten van herstel van de kelders. Daarvan afwijken gaat tot oeverloze discussies, veel juridische conflicten en procedures leiden.

Juist het nieuwe voorstel van het College doet geen recht aan de situatie. Bij die voorgestelde methodiek is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van vele kostbare deskundigenonderzoeken (zoals het College zelf al zegt!), naast de kosten van vele juridische procedures, en veel ambtelijke kosten moet betalen.

De angst van het College dat de gemeente bij de systematiek van bewijsvermoeden de kosten van het herstel van kelders betaalt die los staan van het ambtelijk handelen of buiten de invloedsfeer van de gemeente vallen, is ongegrond. Sterker nog, dit risico is niet aanwezig. Het is namelijk simpel. De constructieve schade aan de werf- en kluiskelders, zeker die in de jaren negentig zijn hersteld, zijn niet veroorzaakt door keldereigenaren (tenzij een keldereigenaar een ondoordachte verbouwing heeft uitgevoerd). Weliswaar suggereert het College met een soort indoctrinerende werking dat achterstallig onderhoud schadeoorzaak nr1 is, maar dat zou inhouden dat de huiskelders (waar dus geen verkeer overheen rijdt) ook in zo'n slechte staat zouden verkeren. Aangezien de huiskelders over het algemeen geen constructieve schade bevatten, is de enige conclusie dat de werf- en de kluiskelders zijn beschadigd door gemeentelijk handelen of door invloeden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Dit volgt ook uit het advies van de CvWW.

De werkwijze die het College voorstaat sluit niet aan op de (uitgangs-)punten van de CvWW. Het zorgt niet voor samenwerking met eigenaren, maar voor verdeeldheid, ellenlange discussies met het ambtelijk apparaat en juridische procedures. Is dat wat het College en de heer Diepeveen, die zelf ook jurist is, wenst?

Het nieuwe voorstel zal er niet toe leiden dat eigenaren in de nog op te richten stichting zullen gaan samenwerken. Sterker nog het zal ertoe leiden dat eigenaren zich genoodzaakt voelen, om met het advies van de CvWW in hand, naar de rechter te stappen.

In deze wordt nog gewezen naar "het gat in de weg" bij de Nieuwegracht. In deze kwestie ging veel gemeenschapsgeld verloren aan het ambtelijke apparaat, aan onderzoekers en adviseurs, werd 9 maanden lang de straat afgezet met de nodige kosten daaromtrent, terwijl achteraf bleek dat de kelder in minder dan een week voor slechts een paar duizend Euro hersteld kon worden.

Zoals eerder in het commentaar op de reactie van het College op het advies van de CvWW kan dit ook in een groter perspectief geplaatst worden:
De (geraamde) kosten voor het "programma wervengebied" bedragen ruim 10 miljoen Euro: 4,6 miljoen aan personeelsinzet, 4,1 miljoen aan onderzoek en 1,5 miljoen aan uitvoeringskosten. Voor die bedragen is dan nog geen één kelder hersteld. Stel er zijn 100 kelders waar herstelwerkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd en de 10 miljoen Euro wordt niet aan het programmateam, interventieteam, omgevingsmanagement, ingehuurde experts, en aan allemaal onderzoeken besteed, maar aan de kelders zelf. Dan betekent dat er eigenlijk een budget van 100.000 Euro per kelder is. Voor dat geld kan waarschijnlijk een werfkelder zo goed als compleet worden herbouwd. Het is onwaarschijnlijk dat de situatie in het wervengebied zó ernstig is dat zulke grootscheepse ingrepen bij zóveel werfkelders nodig zijn de komende drie/ vier jaren.

De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraaoverleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de 'erfgoed-scope' van het programma wervengebied en bevat ook aspecten in bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie binnenstad. De wijze waarop dat het beste vorm en inhoud kan worden gegeven zal worden betrokken in de gesprekken over het samenwerkingsarrangement.

In deze is van belang te weten wat de CvWW daadwerkelijk adviseert. De CvWW stelt het hierna volgende.

CvWW: *De vraag is natuurlijk: gaat het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel nu werkelijk helpen in de huidige situatie? Het antwoord daarop is: alleen onder de voorwaarde van een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders. Als deze voorwaarde is vervuld, kan een gezamenlijk opgestelde visie richting geven, inspireren en bijdragen aan de noodzakelijke verbinding tussen gemeente en eigenaren.*

CvWW: *Voordat samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied mogelijk is, moet er zicht zijn op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade.*

CvWW: *De stichting is er voor het herstel van werfkelders.*

CvWW: *Denkbaar is een verruiming van de doelstelling van de stichting in een later stadium, maar daarvoor is het nu te vroeg.*

Er dient dus bewust gekeken te worden wat haalbaar en schaalbaar is en dat met deze aspecten in het achterhoofd de stichting zou kunnen worden opgericht.

Kanttekeningen/Risico's 2.1
Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project

De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg. Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt.

Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Anders dan het College stelt is het niet zo dat het advies van de CvWW een grote onzekerheid met zich meebrengt op juridisch vlak. Integendeel, het opvolgen van advies van de CvWW brengt "rust in de tent" en voorkomt juist vele juridische procedures.

Indien het College het advies van de CvWW niet wenst op te volgen, zal dit wel tot juridische procedures leiden. Dat is wat keldereigenaren graag zouden willen voorkomen, maar als de instelling van het College niet wijzigt, kan niet achteraf gezegd worden dat dit aan de keldereigenaren heeft gelegen.

Beslispunt 3

De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.

Wat het College bedoeld met het “Uitvoeringsplan” of waar dat naar verwijst, is onbekend.

Het gaat om veel gemeenschapsgeld. Zodoende dient er gepast met dit geld te worden omgegaan. Steeds vaker doemen er berichten op dat aannemers (maar ook onderzoeksbureaus) exorbitante bedragen offreren. Het gaat soms om wel 5x zo veel als wanneer een bv/particulier de opdracht zou uitzetten.

Mogelijk is het een idee dat de gemeente een kostendeskundige (met affiniteit met de bouwwereld) in dienst neemt.

Argument 3.1
In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.

Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.

De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.

De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

Argument 3.2
Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren.

Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

Argument 3.3
De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de programmering voor de komende periode. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Beslispunt 4

Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Eigenaren zijn verheugd dat er ook aandacht naar de toekomst van het wervengebied uitgaat. Wel wordt afgevraagd in hoeverre het nu relevant is om een meer gepreciseerde begroting op te stellen voor 30 jaar als nog zo veel onzeker en onduidelijk is. Mogelijk ligt een meer pragmatische aanpak meer voor de hand.

Argument 4.1
De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”

Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van

het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave. De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100

miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.2. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.)

Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte.

De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de

programmakosten voor de komende circa 30 jaar.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied

en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af).

Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt. Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel. Van de kelders die een waterdichte laag

hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.

250 miljoen Euro ten behoeve van de kelders in de komende 30 jaar voor 70% van de kelders, impliceert ongeveer 500.000 Euro per kelder. Het is voor eigenaren onbegrijpelijk dat het College van plan is om zoveel gemeenschapsgeld aan de kelders te spenderen. Als complete herbouw 100.000 Euro zou kosten, wil het College dan om de 10 jaar alle kelders compleet herbouwen? Dat het College zo veel geld in het wervengebied wenst te investeren, wordt wel gewaardeerd, maar eigenaren wensen wel dat dit zorgvuldig en efficiënt gebeurd.

Het is niet wenselijk om elke 30 jaar het wervengebied jarenlang op de schop te gooien voor het aanbrengen van een nieuwe bitumenlaag. Dat was waarschijnlijk niet de intentie in de jaren negentig toen men die bitumenlaag aanbracht. Het ligt voor de hand naar duurzamere oplossingen te kijken, indien die bitumenlaag daadwerkelijk maar 30 jaar mee zou gaan. Het is de vraag hoe de Raad daar tegen aankijkt.

Argument 4.2
De dekking voor een langere termijn is nog onzeker

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022. Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek

gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars.

Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan.

Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

Argument 4.3
Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden

We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.

Is het derhalve niet iets te voorbarig om zo veel tijd en gemeenschapsgeld aan programma-plannen te besteden?

Argument 4.4
Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd

Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten.

Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd,

risico als geld) van de komende jaren.

Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing.

Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.

From: "Keldergewelf Belangenorganisatie" <info@keldergewelf.nl>
Sent: Wed, 26 May 2021 15:44:16 +0200
To: "!Gemeenteraad" <Raadsleden@Utrecht.nl>;"Commissie Stad en Ruimte secretariaat" <commissiestadenruimte.secr@utrecht.nl>
Subject: agendastukken Vergadering van de Commissie Stad en Ruimte aanstaande 3 juni
Attachments: brief-aan-de-RaadsCommissie-Stad-en-Ruimte.pdf, Reactie-op-Raadsvoorstel-College.pdf, CvWW - aantekeningen bij raadsvoorstel B&W - 20-05-2021.pdf

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de email van Manon Leenders, verzoeken wij u hierbij de volgende stukken bij de agendastukken t.b.v. aanstaande Raadsvergadering van de Commissie Stad en Ruimte op 3 juni toe te voegen.

Graag ontvangen wij bevestiging in deze.

Met vriendelijke groet,

Namens Keldergewelf, de GrachtenComités,
(met thans meer dan 200 geregistreerde belanghebbenden)

Wervengebied Utrecht, 15 mei 2021

Onderwerp: Raadsinformatiebijeenkomst Wervengebied 18 mei aanstaande

Geachte Raadseden van de Commissie Stad en Ruimte,

Vorig jaar heeft uw Raad besloten om een Commissie van Wijzen in te stellen om onderzoek te laten verrichten en advies aan uw Raad, het College en de eigenaren uit te brengen. De Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) heeft op 12 april jl. haar adviesrapport uitgebracht. Op 30 april jl. presenteerde het College het Programmaplan Wervengebied en diende bij uw Raad een voorstel in.

Als uw Raad eigenaren zou vragen wat zij wensen, is hun antwoord kort:
Dat het advies van de CvWW wordt opgevolgd, niet alleen op een aantal punten die mogelijk voor de ene partij beter uitkomen dan voor de andere partij, maar op alle aspecten van het advies.

Het College schrijft in haar berichtgeving dat zij enkel het advies van de CvWW "als leidraad" neemt. Dit blijkt ook uit het door het College gepresenteerde raadsvoorstel, waarin staat dat het College het advies van CvWW om te werken met bewijsvermoedens **niet** opvolgt. Daarentegen doet het College een eigen voorstel: namelijk het bepalen van een kostenverdeling met behulp van een **andere** onafhankelijk deskundige. Feitelijk komt dit neer op een herhaling van zetten. Eigenaren betreuren dat het College een raadsvoorstel doet waarbij de essentie en de intentie van het advies van de CvWW wordt afgewezen.

Wil de beoogde samenwerking slagen is van primair belang dat het advies van de CvWW wel door de gemeente wordt opgevolgd. Eigenaren zijn daartoe bereid. Zelfs meer dan dat. Er zijn eigenaren die in de beoogde stichting, als start voor gezamenlijk beheer en onderhoud, een verder reikende samenwerking met verbreding van de scope zien weggelegd. Voorwaarde is wel dat er constructief met elkaar wordt samengewerkt, zonder dat partijen op een juridische manier tegenover elkaar staan. Die basis voor samenwerking wordt gecreëerd door het advies van de CvWW te volgen.

Daar komt bij dat, ook al lijkt het een grote kostenpost voor de gemeente te worden, het opvolgen van het CvWW waarschijnlijk voor de gemeente veel minder kost dan waar kennelijk het College voor vreest. Het bespaart namelijk vele kostbare (juridische) procedures, langdurige onderzoekstrajecten, dure adviseurs, etc. En, zeker niet minder belangrijk, het voorkomt eindeloze discussies en het biedt het fundament voor het terugkeren van wederzijds vertrouwen.

Indien de gemeente zich niet committeert aan het advies van de CvWW, impliceert dit dat deelname voor eigenaren in het beoogde samenwerkingsarrangement niet interessant is. Voor een eigenaar is het dan helaas interessanter om zich te wenden tot de rechter die ongetwijfeld in dezelfde lijn als het advies van de CvWW zal oordelen. Nadere argumentatie op dit punt treft uw Commissie aan in het hiernavolgende overzicht, als wel een aantal andere standpunten.

Mogelijk heeft uw Commissie vragen of wenst u van gedachten te wisselen. Een aantal afgevaardigden van de Grachtencomités zullen aanstaande dinsdag tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst aanwezig zijn. Desgewenst kunt u een van de ondergetekenden telefonisch bereiken.

Met vriendelijke groet,

Namens Comité Nieuwegracht, [redacted]
Namens Comité Kromme Nieuwegracht, [redacted]
Namens Comité In Koor, [redacted]
Namens Comité Oudegracht, (comiteoudegracht@keldergewelf.nl)

SAMENVATTING

Standpunten grachtencomité's m.b.t. het CvWW Advies en het Programmaplan Wervengebied.

(toelichting kan verschaft worden)

WAT GOED IS

Er is waardering voor het werk van de CvWW en voor de wijze waarop zij heeft geprobeerd met alle betrokkenen in overleg te treden.

Het CvWW Advies

Er zijn grote pluspunten in het Advies van de CvWW:

- De constatering dat de gemeente Utrecht faalt in haar zorgplicht jegens de burgers.
- De erkenning dat onderhoud en zorg voor het wervengebied een algemeen belang is en niet een aangelegenheid van de gemeente of van de burgers.
- Een duidelijke omschrijving van de eigendomsverhoudingen.
- De erkenning dat er een samenwerkingsorgaan moet komen om de samenwerking tussen burgers en overheid 'te organiseren'.
- De conclusie dat in de gegeven situatie en gegeven de zorgplicht van de gemeente **op grond van de wet** (vanwege de 'redelijk en billijkheid') de bewijslast ten aanzien van de schadeveroorzaking niet bij de eigenaar ligt maar bij de gemeente, en dus dat de gemeente de schade moet vergoeden tenzij de gemeente kan aantonen dat de eigenaar de schade heeft veroorzaakt.
- Het advies om daarbij eenvoudige regels te gebruiken met als doel de kwestie van de schadeveroorzaking verder uit het juridische circuit te trekken en zodoende een goede basis te creëren voor toekomstige samenwerking.

Ook het P**rogrammaplan** verdient op een aantal punten waardering.

Het Programmaplan

- Het besef dat er voor de lange termijn een visie, planning en begroting moet komen.
- Het besef dat de scope breder dan het erfgoed zal moeten zijn, d.w.z. een visie waarin bewoning, handel, ontmoeting en cultuur worden samengebracht.
- De erkenning dat samenwerking tussen burgers en de overheid de sleutel is tot succesvolle aanpak van het wervengebied.
- De acceptatie van de gemeente van de verplichting om van schade door te zwaar verkeer en schade als gevolg van instabiliteit van fundering te vergoeden.

WAT BETER HAD KUNNEN ZIJN OF BETER MOET

Kanttekeningen bij het Advies

Het CvWW Advies

- De CvWW heeft haar Advies vooral gericht op juridische aspecten omdat die gezien werden als barrières voor de noodzakelijke samenwerking.
- Zij geeft weinig invulling aan de uitwerking van de vraag hoe gemeente, eigenaren en andere belanghebbenden hun toekomstige samenwerking vorm moeten geven.
- Zodoende is het advies niet het eindpunt van de vormgeving van de beoogde samenwerking, maar slechts het beginpunt. Dat betekent dat er tussen gemeente en belanghebbenden op heel wat punten overeenstemming moet worden bereikt ten behoeve van de toekomstige samenwerking.

Kanttekeningen bij het Programmaplan

Het Programmaplan

Er wordt vastgesteld dat het college geen invulling geeft aan het Advies als geheel en daarmee (in de woorden van de CvWW) "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" niet opvolgt.

Het college negeert de notie dat hetgeen de CvWW voorstelt niets anders is dan wat redelijk en billijk is in de gegeven situatie, niet gezien moet worden als een afwijking van het recht en dus ook zonder het advies de basis vormt voor al bestaande aansprakelijkheid van de gemeente.

Bewijsvermoedens

Het college leeft kennelijk in de veronderstelling dat het voorstel van de CvWW een belangrijke afwijking is van wat normaal zou gelden. Dat is niet zo. De CvWW beschrijft dat zich hier een situatie voordoet, waarin duidelijk is:

- dat een werfkelder een constructie omvat die zonder bijzondere invloeden de eeuwen kan doorstaan;
- dat schade aan de kelderconstructie in beginsel een 'externe oorzaak' moet hebben, behalve als duidelijk is dat de eigenaar zelf de schade heeft veroorzaakt;
- dat elke 'externe oorzaak' die de CvWW heeft belicht binnen de invloedssfeer van de gemeente ligt en dat de gemeente schade door juist beleid en juiste maatregelen had kunnen voorkomen, terwijl
- de schade die is opgetreden heel goed verklaarbaar is als het gevolg van een of meer van deze oorzaken.

De CvWW maakt duidelijk dat in zo'n geval het recht (op basis van de 'redelijkheid en billijkheid') met zich meebrengt dat de schadelijdende partij niet hoeft te bewijzen dat de schade door (of onder de verantwoordelijkheid van) de gemeente is veroorzaakt, maar dat de gemeente moet bewijzen dat de schade niet onder haar verantwoordelijkheid is veroorzaakt, maar door de eigenaar. De CvWW heeft niet anders gedaan dan duidelijk gemaakt dat het haar advies beschrijft dat de rechter op deze manier met de gegeven situatie zal omgaan. (Er is genoeg rechtspraak die dat bevestigt.) Op basis daarvan heeft de CvWW in eenvoudige regels vastgelegd hoe dit juridische aspect omtrent schadekwesties in het wervengebied in de praktijk afgehandeld dient te worden. Duidelijk moet zijn dat als de gemeente op dit punt het advies niet gaat volgen er niet aan "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" wordt voldaan en dus dat dan het fundament ontbreekt voor de door de gemeente en de burgers gewenste samenwerking.

Kosten waterdicht maken

Het college is onduidelijk omtrent de kosten van waterdicht maken. Het college schrijft in de toelichting daarvan dat zij in het kader van het "*project waterdichtmaken*" "*… positief [staat] tegenover de voorgestelde aanbeveling van de CvWW voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis*". De CvWW schreef: "*Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis).*" Duidelijk moet zijn dat de suggestie van de CvWW alleen doelt op het (beperkte) gedeelte van de kosten van het "project" dat hierboven onderstreept is. Die duidelijkheid is er niet in het raadsvoorstel. Overigens valt hierover nog meer te zeggen, bijvoorbeeld over de duurzaamheid van afdichtmaterialen, zoals bitumen.

Technische expertise

Uit het rapport van CvWW blijkt dat eigenaren een aanzienlijk gebrek aan kennis en kunde bij de gemeente ervaren. Dit is een van de aspecten waardoor het vertrouwen ook geschonden is. Naar ons oordeel dient daarom (maar ook vanwege de beheersing van de kosten) het projectteam in de leiding versterkt te worden met een ervaren academisch geschoolde technisch leidinggevende die ook het contact met schade lijdende partijen tot zijn verantwoordelijkheid rekent. Op dit moment is het risico van onjuiste beslissingen en verkeerde aansturing van aannemers en adviseurs te groot.

Het programmaplan ontbeert een duidelijk voorstel ten aanzien van de inhoud, reikwijdte en financiering van de beoogde samenwerking en de fasering daarin.

Ook in dit opzicht inhoud moet uitvoering worden gegeven aan het voorstel van de CvWW dat een stichting als samenwerkingsorgaan wordt opgericht die zich in eerste instantie richt op het herstel van de kelders. De CvWW geeft aan dat "*een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders."* vereist is. Pas als "*zicht* [is] *op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade",* is "*samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied*" mogelijk. Als dan blijkt dat het vertrouwen voldoende hersteld is, kan – zo stelt ook de CvWW voor – inhoud, reikwijdte en financiering van de stichting zo uitgebreid worden als wenselijk is. Als die latere uitbreiding van de samenwerking tussen burger en overheid tot stand komt, dan kan worden vastgesteld wat de scope van die samenwerking is, zowel wat betreft de ruimte in de binnenstad waar het over gaat, als wat betreft de zaken die tot de competentie van de samenwerking gerekend mogen worden. In onze ogen is te zijner tijd een brede vereniging van belanghebbenden vereist om (via de stichting) als een passend vertegenwoordigend orgaan beschouwd te kunnen worden.

Samenvattend komen onze kanttekeningen erop neer dat de eigenaren alleen een voldoende basis voor samenwerking zien als het advies van de CvWW integraal wordt overgenomen.

20 mei 2021

Enkele opmerkingen van de Commissie van Wijzen voor het wervengebied ("CvWW") naar aanleiding van het raadsvoorstel van B&W

Vooraf, bij wijze van algemene opmerking: In het navolgende komen vier hoofdthema's aan de orde. De CvWW beperkt zich hier tot passages in het raadsvoorstel die naar haar mening mogelijk berusten op verkeerde lezing van haar eindadvies. De tussen haakjes geplaatste nummers verwijzen naar de nummering van het raadsvoorstel.

De CvWW beseft uiteraard dat zij slechts een *advies* heeft uitgebracht en dat het nu aan de gemeente (B&W en raad) is om, na goed overleg met de belanghebbende eigenaren, besluiten te nemen en tot maatregelen over te gaan. Het zou echter spijtig zijn als daarbij een verkeerd beeld blijft hangen over de inhoud van het advies. De hier volgende opmerkingen van de CvWW strekken ertoe om dat te voorkomen.

Thema 1: oorzaken schade (1.2)

B&W bespreken diverse schadepatronen en vermelden daarbij de volgende oorzaken:

- scheuren dwars op rijrichting: overbelasting door te zwaar verkeer;
- scheuren parallel aan rijrichting: verzakkingen in kluismuren als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden;
- wal- en kluismuren: achteruitgang komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstromen, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren.

In deze opsomming is geen rekening gehouden met de uitgebreide, genuanceerde, beschouwingen van de CvWW in de nrs. 7.22-25 van het eindadvies. De CvWW verwijst daarnaar. De opsomming van B&W suggereert dat scheuren parallel aan de rijrichting het gevolg van zijn factoren die in beginsel binnen het domein van de eigenaren vallen. Dat is niet het standpunt van de CvWW. Uit haar advies blijkt dat ook schade aan werfkelders en -muren kan zijn ontstaan o.m. door bomen, het wegspoelen van zand (door gebrekkige afwatering of andere tekortkomingen van de gemeente) of wegzakkende werfmuren. Dit zijn potentiële oorzaken binnen het domein van de gemeente. Zij is immers de eigenaar van de wal- en kluismuren.

Thema 2: aansprakelijke partijen (2.1[1])

B&W vermelden dat de CvWW twee aspecten betreffende de beheerverantwoordelijken niet heeft "benoemd", te weten de politie en het hoogheemraadschap (HDSR). Hierbij zien B&W enkele passages in het eindadvies over het hoofd. In nr. 7.4 heeft de CvWW de eigen bevoegdheden en (in het verlengde daarvan) verantwoordelijkheden van de gemeente ten aanzien van het verkeer genoemd. Die leveren volgens de CvWW al voldoende grond op voor de conclusies die zij daaraan heeft verbonden. De verantwoordelijkheid van HDSR is, na een introductie daarvan in nr. 5.11 onder de letter m, aan de orde gekomen in de nrs. 7.13 (laatste bullet) en 7.29 van het advies. Daarin heeft de CvWW vermeld dat – en waarom – zij adviseert om de primaire verantwoordelijkheid tegenover individuele eigenaren bij de gemeente te leggen en het kostenverhaal van deze overheid op andere

[1] Het raadsvoorstel bevat tweemaal het randnummer 2.1. Bedoeld is hier het eerste randnummer (p. 7 van het raadsvoorstel).,

overheden aan haar, de gemeente, over te laten. Opmerking verdient overigens dat er een zekere verwevenheid is tussen de bevoegdheden en taken van de gemeente en die van HDSR, o.m. bij de verlening van bepaalde vergunningen.

Thema 3: kostenverdeling (2.2)

B&W schrijven dat zij positief staan tegenover de voorgestelde aanbeveling van de CvWW voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis. Dit heeft de CvWW niet aanbevolen. Een dergelijke gelijke verdeling komt alleen voor op p. 10 en in nr. 7.13 van het eindadvies, maar heeft daar een veel beperkter strekking. In het advies zou deze verdeling (alleen) moeten gelden voor de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag.

B&W verklaren zich "bereid" (de kosten van) het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen". Het komt de CvWW voor dat dit vanzelfsprekend is. De eigenaren zijn niet verantwoordelijk voor te zwaar verkeer en de hier bedoelde fundering van de wal- en kluismuren is eigendom van de gemeente.

In het eindadvies van de CvWW vormen de bewijsvermoedens een belangrijk thema als hulpmiddel tot dejuridisering (vereenvoudiging van het debat) en om recht te doen aan haar bevindingen over de oorzaken van schade, de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden en de veelal ongelijke positie van de betroken partijen eigenaren en gemeente). Niet alle voorgestelde bewijsvermoedens werken overigens in het voordeel van de eigenaren; zie bijvoorbeeld het schema in nr. 7.28 van het eindadvies, dat enkele voorbeelden van het tegendeel bevat. De CvWW heeft toegelicht waarom de door haar aanbevolen bewijsvermoedens niet "uit de lucht komen vallen", maar aansluiten bij de wettelijke regeling van de bewijslastverdeling en bij datgene wat een rechter in een concreet geschil over aansprakelijkheden in het wervengebied zou (kunnen) beslissen. Dit is toegelicht in nr. 7.20 van het eindadvies. Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat B&W al dergelijke beschouwingen in hun overwegingen hebben betrokken. Zij achten het risico te groot dat de gemeente de kosten van herstel betaalt bij schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Deze algemene overweging miskent de vele en genuanceerde beschouwingen van de CvWW in haar eindadvies over de strekking (de ratio) en de grenzen van de bewijsvermoedens. Als duidelijk is dat de gemeente niets van doen heeft met de oorzaken van schadegevallen die het bewijsvermoeden in beginsel in haar domein brengt, is er alle ruimte om het vermoeden opzij te zetten. Ook dat gebeurt geregeld bij de gewone rechter. Als er fundamentele onzekerheid blijft bestaan over de oorzaken maar oorzaken aan de zijde van de gemeente wel aannemelijk zijn, kan er goede grond zijn om het bewijsvermoeden in stand te laten. Andere oplossingen zijn dan ook denkbaar, maar het gaat hierbij waarschijnlijk om uitzonderingen. De CvWW heeft bij herhaling beschreven dat zij tot vuistregels voor de "normale" gevallen is gekomen. Uit het advies van de CvWW blijkt dat er een heel groot aantal mogelijke schadeoorzaken is waarmee de eigenaren niets van doen hebben en ten aanzien waarvan de gemeente de primaire verantwoordelijkheid heeft.

Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat B&W rekening hebben gehouden met de aanbevelingen van de CvWW in haar eindadvies over de "spijtoptanten", d.w.z. de eigenaren van werfkelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren '90. Dit betrof toen ongeveer 20% van de werfkelders. Voor deze categorie heeft de CvWW de bij die operatie toegepaste verdeelsleutel 60-40% (gemeente versus eigenaar) aanbevolen. Hierbij is zij tegemoetgekomen aan het commentaar van B&W op haar conceptadvies. Zie hiervoor o.m. de nrs. 7.12 en 7.27 van het eindadvies.

B&W zoeken de oplossing in het inschakelen van een onafhankelijke deskundige, die op kosten van de gemeente de schade en de schadeoorzaak kan "vaststellen". Het raadsvoorstel maakt niet duidelijk wat het karakter van deze vaststelling is. Is het een bindend advies (en zo ja, welke waarborgen van een daarop afgestemde semi-rechterlijke procedure zal het moeten bevatten, en zo nee: wat gebeurt er als een van de betrokken partijen het oneens is met de vaststelling)? Juist om de kans op dergelijke nadere juridische problemen te verkleinen heeft de CvWW de bewijsvermoedens en specifieke vormen van geschiloplossing en -beslechting (mediation, bindend advies) voorgesteld. Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat deze op dejuridisering gerichte aanbevelingen in de beoordeling zijn betrokken.

Thema 4: de stichting (2.2)

B&W achten het "essentieel" dat *alle eigenaren* deelnemen in de stichting. De CvWW heeft het belang van een zo groot mogelijke participatie onderschreven o.m. in nr. 9.8 van het eindadvies. Daar heeft zij vermeld dat geen eigenaar verplicht is hieraan mee te werken en dat er daarom prikkels in te bouwen voor een zo groot mogelijke participatie. Een vorm van "verleiden" dus. Kennelijk kiezen B&W hier niet voor, maar het is niet duidelijk hoe zij de medewerking van allen, die volgens hen *essentieel* is, zouden kunnen afdwingen.

De CvWW leidt uit het raadsvoorstel van B&W af dat B&W de voorkeur van de CvWW voor een stichting die zich concentreert op (samenwerking voor) het herstel van de werfkelders deelt. In dit verband roept een passage in de voorlaatste alinea op p. 8 van het raadsvoorstel de vraag op of dit inderdaad het geval is. Daar wordt gesproken over de democratische legitimiteit van de stichting mede in relatie tot de inzet van publieke middelen – een onderwerp dat o.m. in de nrs. 9.5, slot, en. 9.17 van het eindadvies is genoemd – "integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel)" en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders. De CvWW heeft op veel plaatsen beklemtoond dat een integrale benadering van alle problemen – niet alleen die van de werfkelders – nodig is, maar zij heeft in nr. 95 van haar eindadvies de redenen genoemd om de opzet van de stichting te beperken tot de kelders. Het spreekt vanzelf dat de stichting vol betrokken wordt bij het andere (herstel)werk in het gebied "van gevel tot gevel", voor zover dat aan de kelders raakt. Het gaat dan in het bijzonder om het herstel van de wal- en kluismuren. De beperkte taak van de stichting is er vooral op gericht om met focus en daadkracht te werken aan het punt dat eigenaren het meest raakt, en dat betreft hun lekkende en soms onveilige kelders. En dus niet om "integraliteit" van de aanpak te verstoren. Ook die integraliteit in de aanpak is immers noodzakelijk. Maar er is geen reden om vervolgens al het werk onder de stichting te brengen. Een vorm van samenwerking met de stichting is vanuit dit oogpunt voldoende.

Tot slot

Een slotopmerking over de "maatschappelijke zorgplicht" van de gemeente, al dan niet in relatie (of: in tegenstelling) tot de in de wet verankerde zorgplichten. Hierover hebben B&W iets vermeld op p. 3 van hun raadsvoorstel. Een kernpunt in het advies van de CvWW is dat beide plichten in elkaars verlengde liggen en ook relevant zijn voor de juridische verplichtingen van de gemeente. Zie o.m. in nrs. 7.2 en 7.8, derde bullet, van het eindadvies. Tegen deze achtergrond is de bedoelde passage op p. 3 van het raadsvoorstel niet duidelijk. B&W omschrijven de maatschappelijke zorg*plicht* van de gemeente als iets waarmee zij invulling *wil* geven aan het beheer (cursivering van de CvWW). Een plicht bestaat echter onafhankelijk van de wil om daaraan gevolg te geven.

2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte
cc: het College, Kees Diepeveen en Eelko van den Bogaard

Utrecht 2 juni 2022

Geachte leden van de Commissie Stad en Ruimte,

Namens het comité (van keldereigenaren) Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht wend ik mij tot u in aanvulling op de brief die u eerder ontving van het comité Oudegracht.

Het College benoemt in de §§ 1.2, 1.4, 2.1 en 2.2 (eerste nummer 2) van het Raadsvoorstel een groot aantal oorzaken van schade aan werfkelders en baseert de afwijzing van het de kern van dat Advies op de grond dat bij de door de CvWW voorgestelde "*werkwijze ... het risico groot [is] dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*".

Met deze brief wil ik u graag de argumenten in handen geven waarom de vrees van het college ongegrond is. In het raadsvoorstel noemt het college 19 'oorzaken' waarbij de suggestie is dat een (groot) deel daarvan "*los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". In **Bijlage 1** hebben wij die 'oorzaken' op een rijtje gezet en verrijkt met verdere informatie en argumenten.

- Er zijn 2 'oorzaken' die geen (aparte) oorzaak zijn (nrs. 8 en 13). "*Zettings- en stijfheidsverschillen*" zijn gevolg, geen oorzaak. De 'oorzaak' "*ernstige lekkage*" is niets anders dan de oorzaak "*neerslag en vocht*", die pas aan de orde komt als er schade door ontstaat en dus "*ernstig*" is.
- Van de 17 resterende 'oorzaken' die de gemeente noemt zijn er 4 (nrs. 1 t/m 4) die evident achter het bureau van een jurist zijn bedacht, maar die iedere feitelijke en technische realiteit missen. "*Veroudering*", "*onvoldoende of onjuist onderhoud*", "*bouwwijze*" of "*gebruik*" tasten de constructieve integriteit **niet** aan en leveren dus ook geen "schade" op.
- Van de 13 dan nog resterende oorzaken zijn er 5 waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt (nrs. 5 en 7 en de nrs. 9,10 en 11) en dus inderdaad wél het gevolg zijn van "*gemeentelijk handelen"* binnen "*de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Er is geen discussie dat oorzaak nr. 6 voor rekening van een keldereigenaar moet zijn.
- Van de resterende 7 zijn er 6 die kennelijk de kern vormen voor de vrees van het college "*dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Die vrees berust op een kennelijke misvatting dat de gemeente niet verantwoordelijk kan zijn voor de gevolgen van schade waarvan de initiële oorzaak aan een persoon of instantie is te wijten die "*die los … van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente*" handelt, waarbij het college met name doelt op handelen van het waterschap, leidingen leggende nutsbedrijven, averij varende schepen of snelheid overtredende bestuurders van auto's. Dat zijn in juridische termen allemaal "derden'. Zoals de CvWW en ook 2E nogmaals tijdens de RIB heeft proberen duidelijk te maken is er weldegelijk een grond voor mede-aansprakelijkheid van de gemeente. De CvWW wijst erop dat het schade toebrengend handelen van derden in eerste instantie de eigendommen van de gemeente betreft, de wal- en kluis muren. Die verzakken daardoor en het gevolg is dat door die verzakking schade aan de achterliggende kelders optreedt. De CvWW acht de gemeente verantwoordelijkheid vanwege het verzuim om die verzakkingsschade aan haar

eigen eigendommen te voorkomen (waartoe zij wel de middelen heeft) en/of vanwege het verzuim om de gevolgen van verzakking die (desniettemin) optrad en te verwachten was met voortvarende spoed te repareren en zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente, die los staat van de verantwoordelijkheid van die derde. Het college verliest daarbij ook uit het oog dat zij als medeveroorzaker voor het geheel van de schade aan de kelders verantwoordelijk kan worden gehouden, maar dan wel recht op verhaal heeft bij de derde , in verhouding tot ieders aandeel. Daarmee is dan wel voldaan aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" waaraan het raadsvoorstel refereert.[1] Overigens: 'oorzaak' nr. 19 ("peilbeheer") is, net als oorzaken 1 t/m 4, er een die verzonnen is achter het bureau van de juristen. Het berust op een fabeltje dat kennelijk rondwaart, maar heeft op geen enkele manier iets te maken met de realiteit. Zie de toelichting bij nr. 19 van bijlage 3.

- Dan resteert er nog 1 'oorzaak' te weten "*neerslag en vocht*" (die gelijk te stellen is met "*ernstige lekkage*"). Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Ten onrechte suggereert het college dat het Raadsvoorstel daarmee aansluit op een kostenverdelingsvoorstel van de CvWW. [redacted] heeft hier ook op gewezen. De CvWW heeft erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven, zodat de gemeente vervolgens van de gelegenheid gebruik kan maken om (goedkoop) de schades aan de gewelven van de kelders waarvoor zij verantwoordelijk is (en die overigens de meest in aanmerking komende bron is van "*ernstige lekkages*") te repareren. Laat in ieder geval duidelijk zijn dat de CvWW van oordeel is de gemeente een zorgplicht heeft om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Met dit voorstel van het college tracht het duidelijk aan een belangrijk deel van de consequenties van deze en andere zorgplichten te ontkomen.

Het college zou er goed aan doen zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. [redacted] heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet "*hoe rechters denken*" en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Wat daar ook van zij, ook de houding van het college in dit opzicht zal niet helpen bij het herstel van vertrouwen en het leggen van een aantrekkelijke basis voor samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren.

Wij hopen u met deze toelichting duidelijk gemaakt te hebben dat het college allerminst overtuigend is met de suggestie dat er 'oorzaken' van schade aan kelders zouden zijn waarvoor in het voorstel van de CvWW ten onrechte verantwoordelijkheid zou moeten nemen. Alleen al kijkend naar de verantwoordelijkheden van de gemeente zal de "*werkwijze*" die door de CvWW is voorgesteld weinig tot niets veranderen aan wat de situatie zal zijn als de rechter eraan te pas

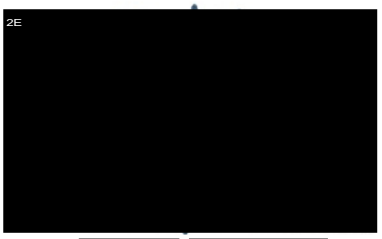
[1] Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als die basis is voor verantwoordelijkheden die het college wel heeft aanvaard! Zie nrs 9.10 en 11 van bijlage 3. Dat geldt overigens ook voor de schadeoorzaak "*Snelheid van het verkeer*" (nr. 17). Ook de verantwoordelijkheid voor die oorzaak is gebaseerd op de gedachte dat het de gemeente is die de maatregelen kan en dus moet nemen om verkeersschade te voorkomen. Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Wij zien het noemden van handhaving door de politie als een voorbode voor precies dezelfde tegenwerpingen die de gemeente jarenlang (ten onrechte) heeft volgehouden als het ging om zwaar verkeer.

moet komen. De conclusie kan geen andere zijn dan dat het college juist goede redenen zou moeten hebben om aan te nemen dat in door de CvWW voorgestelde werkwijze het risico juist klein is dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, terwijl de aanmerkelijke kans bestaat dat zij juist minder publieke middelen hoeft te spenderen doordat niet alleen procedures vermeden kunnen worden maar ook een goede basis voor kostenbesparende samenwerking kan worden verkregen. Daarnaast zal bij een door de samenwerking gefaciliteerd gecoördineerd beheer een beter zicht bestaan op het verkrijgen van nationale en internationale subsidies.

Voor de verdere toelichting verwijzen wij u naar de overige bijlagen bij deze brief. In Bijlage 2 vindt u een uitgebreidere juridisch argumentatie; in bijlage 3 een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit het raadsvoorstel en in Bijlage 4 een inventarisatie van alle oorzaken van schade die in het Rapport van de CvWW worden genoemd met verwijzing maar de vindplaatsen in het rapport (§5.11 en dan een letter). In Bijlage 1 vindt u deze vindplaatsen ook per schadeoorzaak aangeduid

Wij spreken de hoop uit dat de raad aanleiding zal zien het college op andere gedachten te brengen dan het tot nu toe heeft voorgesteld en (mede op de hierboven aangevoerde gronden) het raadsvoorstel in boven besproken opzicht zal willen amenderen conform de suggestie gedaan door het Comité Oudegracht.

Hoogachtend,
namens de in de aanhef genoemde comités,



2E 2E

BIJLAGE 1

ANALYSE VAN DOOR HET COLLEGE GENOEMDE SCHADEOORZAKEN IN VERHOUDING TOT DE IN BIJLAGE 4 GENOEMDE OORZAKEN EN HET DOOR DE CVWW GESCHETSTE PERSPECTIEF.

SAMENVATTING

a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 'oorzaken' van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW "het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen."

b) Van deze 19 'oorzaken' zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze 'oorzaken' op zijn zachtst gezegd 'curieus' en 'bedacht' te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door "veroudering", "de wijze waarop het destijds is gebouwd", "onvoldoende of onjuist onderhoud". Ook valt niet in te zien dat het "gebruik van de kelder" constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende 'oorzaken' kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen 'oorzaak' is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere 'oorzaak' (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, "Neerslag en vocht" (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "een gezamenlijke verantwoordelijkheid" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij "ernstige lekkage" er een "gezamenlijke verantwoordelijkheid" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een 'derde' (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het "uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling" niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een 'derde' verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het "uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling". Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

Het overzicht van deze bijlage vermeldt of er al dan niet een rapport over een schadeoorzaak voorhanden is. Als er 'Nee' staat is dat gebaseerd op het volgende. Aangezien de gemeente al haar onderzoeken bij de CvWW heeft aangemeld mag aangenomen worden dat geen onderzoek gericht is geweest op het vaststellen van het bestaan van een dergelijke mogelijke schadeoorzaak en de mate waarin dit voorkomt als het Advies van CvWW daar geen melding van maakt.

	Door College in het Raadsvoorstel genoemde oorzaken	Omschrijving/commentaar	Manifestatie schade?	Onderzocht door GU?	Beschreven in Rapport CvWW in §5.11 sub:
De onderstaande 4 door de gemeente genoemde oorzaken **worden niet door de CvWW genoemd**. Dat lijkt logisch want in de discussie over schadeoorzaken zijn deze "oorzaken" uiterst curieus te noemen. Geen constructeur zal kunnen bevestigen dat de kelders (bij afwezigheid van schadeveroorzakende invloeden van buitenaf) vanwege veroudering beschadigen en daardoor onderhoud behoeven. Deze niet bestaande onderhoudsnoodzaak kan dus ook niet "onvoldoende of onjuist" worden uitgevoerd. De bouwwijze (de afmetingen van de kelder) zal hoogstens invloed hebben op de draagkracht maar niet op de constructieve integriteit. Dat de wijze waarop een kelder gebruikt wordt invloed kan hebben op de constructieve integriteit is een vage bewering zonder grond. **N.B.:** Als een van deze schadeoorzaken werkelijk een rol zouden spelen dan ligt het in de verwachting dat die schadegevallen beschreven en bekend zouden zijn. Er is geen dergelijk schadegeval bekend bij Keldergewelf, waar zich honderden keldereigenaren hebben aangesloten. Als dergelijke gevallen bij de gemeente wel bekend zouden zijn, dan zou daar ongetwijfeld over gerapporteerd zijn.					
1	Veroudering	De kelders zijn eeuwenoud en worden ouder, maar veroorzaakt dat schade? Zonder invloeden van buitenaf blijft de constructieve integriteit intact. Een scheur in de constructie ontstaat niet door veroudering.	Nee	Nee	Nee
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Stuukwerk en schilderwerk (oftewel de binnenzijde van de constructie) zijn aan onderhoud onderhevig, maar de constructie zelf behoeft geen onderhoud wanneer deze niet beschadigd is door externe invloeden.	Nee	Nee	Nee
3	De bouwwijze	De kelders zijn in de 11^{e} t/m 15^{e} eeuw gebouwd en gezien hun eeuwenlange bestaan kennelijk naar de stand van de toenmalige techniek. Als de gemeente in de bouwwijze een oorzaak van schade ziet, dan is dat voorshands, gegeven ook de vorenstaande opmerkingen, een onbegrijpelijke stellingname. Als de gemeente wil betogen dat sommige constructies versterking behoeven om aan de eisen van de moderne tijd te voldoen, dan gaat het niet om schade maar om een omstandigheid die niet voor rekening van de eigenaar moet komen (zie Rapport CvWW)	Nee	Nee	Nee
4	Het gebruik	De kelders worden gebruikt voor wonen, bedrijfsmatig, horeca, evenementen, of opslag. Onduidelijk is hoe daarin een oorzaak van constructieve schade kan liggen.	Nee	Nee	Nee

Bij de beoordeling van de vraag of het volgen van het Advies van CvWW ertoe zou leiden dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt betreft schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, kunnen bovenstaande "oorzaken" dus buiten beschouwing worden gelaten. Alle andere door het College genoemde schadeoorzaken zijn beschreven en geduid in termen van verantwoordelijkheid door de CvWW. Slechts één daarvan ligt in het domein van de keldereigenaar en dat is ook niet in discussie. Hierna zal (per groep van oorzaken) worden besproken waaruit de verschillen tussen het Advies van de CvWW en de standpunten van het College dan nog bestaan.

GEEN VERSCHIL VAN INZICHT					
De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Het college heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen. Ook wordt schade als gevolg van boomwortelgroei voor haar rekening genomen. De schadelijke gevolgen van ingrepen door de eigenaar ten aanzien van kelderconstructies moeten voor diens rekening blijven.					
5	Te zwaar verkeer	Conform het Advies, al mist de snelheid van het verkeer (dynamische belasting) als oorzaak en preventiedoel in het Raadsvoorstel. (maar zie punt 17 hieronder).	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Ja, in spoor2	a
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Het aanbrengen of verwijderen van muren in de kelder, of slopen van deel van gewelf-constructie onder verantwoording van de eigenaar blijven voor diens rekening	Diverse schade-patronen	Nee	o
7	Boomwortelgroei	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schade-patronen	Ja	g
8	Zettings- en stijfheidsverschil-len	Zettingen zijn het gevolg van ingegrepen in de bodem, met in begrip van het wegpompen van grondwater, maar ook het afgraven van de werven waardoor gronddruk wegvalt. Ook te zware belasting (door verkeer) op de kelders leidt tot zettingen. **Maar zettingen zijn geen oorzaak op zich**. Dit door de gemeente als “oorzaak” aangemerkt gevolg in de causale keten is derhalve niet van belang voor de vraag of er sprake kan zijn van een schadeoorzaak die niet voor rekening van de gemeente zou moeten komen. Het zelfde geldt voor ‘stijfheidsverschillen’.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
9	Wisseling grondwaterstand door bemaling	Tijdelijke en plaatselijke verlaging van de grondwaterstand (door toepassen van bemaling zonder retourbemaling) hebben zeer omvangrijk plaatsgevonden en blijken alom tot zettingen en verzakkingen te hebben geleid als gevolg waarvan scheurvorming in kelders heeft plaatsgevonden. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid als opdrachtgever en toezichthouder.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	n, j
10	Achterstallig onderhoud aan funderingen wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Bij achterstallig onderhoud kunnen de funderingen onder de kluismuren bloot komen en spoelt door waterstromingen funderingszand nog verder weg. Houten palen onder de kademuren kunnen verrotten of achteruitgaan. In beide gevallen leidt dit tot zetting/verzakking van de wal- en kluismuren, maar door onvoldoende tijdig onderhoud kon ook schade ontstaan aan de achterliggende kelders. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid op grond van haar onderhoudsplicht.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n
11	Achterstallig onderhoud wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Hiervoor geldt hetzelfde als bij 10. .	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n

VERSCHIL VAN INZICHT (VOCHTWERING)					
Het college heeft voor het aspect vochtwering een aparte benadering gezocht door de creatie van een schadeoorzaak genaamd ”ernstige lekkage”. Daaraan verbindt het college de verplichting van de eigenaren om 50% bij te dragen aan de totale kosten van afvoerwaterregulering en onderhoud aan de waterdichting van het keldergewelf. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het ‘baat-principe’) een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting.					
12	Neerslag en vocht	De gemeente heeft een zorgplicht om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Dat is op veel plaatsen niet zo. Dat leidt tot vochtoverlast en lekkages. Lekkages worden verergerd door het ontstaan van scheuren (waarvoor normaal gesproken alleen een verklaring te vinden is in oorzaken waarvoor de gemeente haar verantwoording heeft aanvaard). De CvWW adviseert dat de gemeente voor het herstel van schade en het op orde brengen van de hemelwaterafvoer aansprakelijk is. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van “*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*” (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij “*ernstige lekkage*” er een “*gezamenlijke verantwoordelijkheid*” is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.	Uitspoe-ling van het metsel-werk	Nee	f 50%
13	Ernstige lekkage	Deze “oorzaak” heeft geen zelfstandige betekenis naast de vorige oorzaak.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

VERSCHIL VAN INZICHT (DERDEN)

De resterende 5 oorzaken kenmerken zich allemaal door de (mogelijke) betrokkenheid van een ‘derde’ (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*” niet voldaan zou zijn.
Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen. Of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen.
Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! (Zie oorzaak 10 en 11 hierboven). Dat de gemeente, in het geval waarin zij met een ‘derde’ verantwoordelijk is voor dezelfde schade, te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*”. Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Deze oorzaak treft in eerste instantie alleen de wal- en kluismuren die eigendom zijn van de gemeente. De schadelast van hierdoor (door derden) veroorzaakte schade treft in eerste instantie de gemeente, die hier dan regres voor kan nemen bij de veroorzaker. De aansprakelijkheid die de CvWW hier ziet berust niet op die van de primaire veroorzaker maar op de gemeente vanwege haar verzuim maatregelen te nemen om schade te voorkomen en/of het verzuim door tijdig onderhoud schade ontstaan aan de achterliggende kelders te voorkomen. Kortom het gaat hier om precies dezelfde grondslag als bedoeld bij de punten 10 en 11 hierboven (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt)	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Nee	m
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14. Maar dan met de bijkomende factor dat de gemeente hier als noodzakelijke vergunningverlener ten aanzien van het verkeer te water direct in de gelegenheid was de schadeveroorzaking te voorkomen. In dit opzicht wijkt haar aansprakelijkheid dus niet af van die voor het wegverkeer (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt). Daarnaast draagt de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door haar aannemers gebruikte middelen. **N.B.:** Als scheurvorming in kelders optreedt en onderspoeling daarvan de oorzaak is en dit alles is geconstateerd na intensief vaarverkeer in opdracht van de gemeente dan is dat een typisch voorbeeld van hoe in dat geval het bewijsvermoeden zal bestaan dat dat vaarverkeer de oorzaak is, behoudens bewijs van het tegendeel.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Ja	l
16	Aanvaringen	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14.	Fysieke schade	Nee	l
17	Snelheid verkeer	Een onderzoek naar de gevolgen van dynamische belasting als gevolg van het optrekken, afremmen van verkeer en de stootkrachten die veroorzaakt worden door de massa van een vervoermiddel die in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Nee	a

		'botsing' komt met oneffenheden in het wegdek is – ondanks aandringen van eigenaren – nog steeds niet gedaan. Zeer waarschijnlijk is niet de (wel onderzochte) statische belasting maar die dynamische belasting de belangrijkste oorzaak van schade aan de kelders. (Ook het rapport van de CvWW refereert daaraan.) Het is derhalve onmiskenbaar dat het college van oordeel is dat het intomen van de snelheid niet haar verantwoordelijkheid is, maar die van de Politie. Waarom anders in het Raadsvoorstel de volgende passage opnemen:" De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders." (§2.1) Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Haar zorgplicht en aansprakelijkheid worden bepaald door de vraag of zij maatregelen tot de gewenste beperking van de snelheid kán (en dan ook uit zorg voor het behoud van het erfgoed moet) nemen. Verzuimt zij dat, is de gemeente eigenstandig aansprakelijk voor alle gevolgschade. Onverminderd natuurlijk het regres dat zou kunnen bestaan op de primaire veroorzakers. De redenering is dezelfde als bij 10, 11, 14, 15 en 16.			
18	Ingrepen in de netwerklaag	De gemeente moet vergunning verlenen voor en toezicht houden op de aanleg van kabels, leidingen en stadsverwarming, die boven de kelders liggen en soms zelfs door de gewelven heen. Ook hier ziet de CvWW een verantwoordelijkheid (en daarmee samenhangende aansprakelijkheid) voor de gemeente om schade aan de gewelven bij de te vergunnen werkzaamheden te voorkomen en toezicht te houden op de deugdelijke uitvoering. Bij verzuim is de gemeente aansprakelijk voor de schadelijk gevolgen op dezelfde manier als 10, 11, 14, 15, 16 en 17. Uiteraard behoudens regres op de nutsbedrijven	Diverse schade-patronen	?	h

19	Peilbeheer	Het beroep op deze oorzaak van schade is om te beginnen zeer dubieus. Het waterschap heet pas in 1995 het beheer over de stadswateren overgenomen. Voorzover bekend heeft is nadien geen verandering in het waterpeil plaatsgevonden. Voordien is begin jaren 90 wel het besluit genomen om de jaarlijkse verlaging van het grondwaterpeil in de zomer voortaan achterwege te laten. Die algemene verlaging van het grondwaterpeil had overigens geen invloed op het peil van het water in de grachten; dat werd en wordt op een constant peil gehouden. Het is om die reden onwaarschijnlijk dat, als er al sprake zou zijn geweest van een algemene verlaging van het grondwaterpeil die verlaging invloed heeft gehad op de funderingen in de directe omgeving van de grachten. Maar wat daar ook van zij, als onder verantwoording van het waterschap het grondwaterpeil verlaagd zou gaan worden, dan was het aan de gemeente om - gezien de aan haar toevertrouwde zorg voor het erfgoed om onmiddellijk met het waterschap in overleg te treden om dit ongewenste effect te voorkomen en als dat geen effect zou hebben (wat betwijfeld mag worden) zou zij in ieder geval maatregelen genomen moeten hebben om de schadelijke effecten alsnog te voorkomen. De gemeente heeft geen onderzoek gedaan naar de vraag of er wel een relevante verlaging van het waterpeil heeft plaatsgevonden. Deze oorzaak is dan ook niet anders te kwalificeren als een uit de lucht gegrepen en bovendien niet effectief excuus om het Advies van de CvWW terzijde te stellen.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	m, n

Tot slot: Als bovengenoemde schadeveroorzakende feiten zich hebben voorgedaan past het de gemeente niet zich achter de rug van een ander overheidsorgaan of nutsbedrijf te verschuilen en dient het college zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. 2E [redacted] heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet “*hoe rechters denken*” en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Bijlage 2 NADERE JURIDISCHE ONDERBOUWING

1. Een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit na te noemen paragrafen van het Raadsvoorstel is bijgevoegd als **bijlage 3**.

2. Wij hebben in **bijlage 4** een inventarisatie gemaakt van alle oorzaken die in het Rapport worden genoemd en daarbij aangegeven wat (volgens de gemeente) de daarbij behorende schadeverschijnselen zijn, wie (naar het oordeel van de CvWW) de verantwoordelijkheid heeft om schade te voorkomen en opgetreden schade voor zijn rekening te nemen en of onderzoek is gedaan naar de mogelijke schadeoorzaak en het daadwerkelijk optreden van schades als gevolg van een mogelijke schadeoorzaak.

3. In §1.2 van het Raadsvoorstel noemt de gemeente een fors aantal mogelijke schadeoorzaken die van schade aan kelders en aan wal- en kluismuren hebben **kunnen** veroorzaken ("*diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*"), terwijl opvalt dat daar (vrijwel) alleen oorzaken worden genoemd die kennelijk in de ogen van het college los staan van gemeentelijk handelen of buiten haar invloedssfeer liggen. Genoemd worden:

    - **Ten aanzien van werfkelders**: "*veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren).*"

    - **Ten aanzien van wal- en kluismuren**: *"veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren*"**.**

4. In §2.1 wordt vervolgens gewezen op veroorzakende personen en instanties waarvoor de gemeente (in haar ogen) geen verantwoordelijkheid hoeft te dragen:

    - de eigenaar van een werfkelder die tekort schiet in zijn plicht tot "*goed onderhoud*" en daarmee samenhangend het verzuim van de (met de gemeente gedeelde) plicht om te voorkomen "*dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert*" (§1.4);

    - de politie, het waterschap en (bestuurders van) varende en aanvarende boten;

5. In §1.2 tenslotte wordt nogal raadselachtig ook een overweging gewijd aan de samenhang tussen een bepaald schadebeeld en de oorzaak daarvan. Onderscheiden wordt tussen schade door "*te zwaar verkeer*" (horizontale scheuren dwars op de rijrichting) en "*Verzakkingen van kluismuren*" (scheuren parallel aan de rijrichting). Kennelijk is deze bedoeld om op basis van het schadebeeld een oorzaak van schade vast te stellen. Duidelijk wordt dit niet, maar zie hierna.

6. Het geheel wekt de indruk dat de "geloofsopvatting' van het college is: Alleen "s*chade door zwaar verkeer en de fundering [van wal en kluismuren]"* (§2.2, twee na laatste alinea) wordt vergoed. Maar daarvoor is wel nodig dat een "*onafhankelijk deskundige …. op basis van de schadepatronen de schade en de schadeoorzaak*" kan vaststellen (§2.2, een na laatste alinea). Alle andere schade staat "*los ... van gemeentelijk handelen of [valt] buiten de invloedssfeer van de gemeente*"**.**

7. Een beetje wonderlijk is dat deze deskundige ook de "schade" moet vaststellen. Dat zijn toch de kosten van herstel (en gevolgschade) die zijn wat de best biedende aannemer

ervoor vraagt? De vaststelling door een deskundige zal hoogstens een bodem vormen voor de kostprijs; een aannemer zal zich daar verder weinig aan gelegen laten liggen. Zeer waarschijnlijk zijn dit dan ook verhullende woorden die betekenen dat de gemeente ook een beroep wil gaan doen op de aanwezigheid van "*een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*" (§1.2) en dat de deskundige dus moet bepalen in welke verhouding iedere andere oorzaak die de gemeente naar voren brengt haar bijdrageplicht vermindert aan de schade die zij wel voor haar rekening wil nemen. En dat is nu precies wat de CvWW met haar advies wil vermijden. Wat het college hier voorstelt is precies de opening tot het gejuridiseer dat al sinds jaar en dag plaats vindt, slecht is voor het vertrouwen en een ontkenning vormt van de juridische werkelijkheid.

8. De redenen die CvWW aangeeft waarom dit gejuridiseer moet worden vermeden zijn duidelijk:
   a) De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Dat accepteert het college ook en zij heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen.

   b) In de opvatting van de CvWW is iedere andere oorzaak er een die voor rekening van de gemeente komt, ook als er een andere persoon is die daarvoor (mede) aansprakelijk is, zodat de gemeente jegens de schadelijdende partij voor het geheel aansprakelijk is[1], tenzij het gaat om een schadeoorzaak die gecategoriseerd kan worden als een “onoordeelkundig uitgevoerde verbouwing” of van onderen optrekkend vocht betreft waarvoor de eigenaar aansprakelijk is.

   c) Dat is een benadering die moet voorkomen dat iedere keer weer een beroep gedaan kan worden op het bestaan van allerlei oorzaken van schade waarvoor de gemeente geen verantwoording zou hoeven dragen. De opsomming hierboven van dergelijke oorzaken (wij tellen er 11 waarvan er 5 niet op de realiteit aansluiten en de resterende 6 om niet navolgbare reden als ontlastend voor de gemeente worden gekwalificeerd) doet daarom het ergste vrezen voor de kwaliteit van het schadebehandelingsproces en daarmee ook voor de zin van een samenwerking met de gemeente.

9. Wij hebben in **bijlage 1** geanalyseerd hoe de door het college genoemde schadeoorzaken zich verhouden tot de in **bijlage 4** genoemde oorzaken en tot het door de CvWW geschetste perspectief. De samenvatting van de bevindingen in bijlage 1 is als volgt.

   a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 ‘oorzaken’ van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW “*het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.*”

   b) Van deze 19 ‘oorzaken’ zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze ‘oorzaken’ op zijn zachtst gezegd ‘curieus’ en ‘bedacht’ te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door “*veroudering*", "d*e wijze waarop het destijds is*

[1] Medeaansprakelijke personen zijn - behalve in een uitzonderingsgeval dat hier niet aan de orde is- ieder voor het geheel aansprakelijk behoudens de mogelijkheid dat een medeaansprakelijke persoon bij de ander verhaal kan halen voor diens aandeel in de schade.

gebouwd", "*onvoldoende of onjuist onderhoud".* Ook valt niet in te zien dat het "*gebruik van de kelder*" constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende 'oorzaken' kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen 'oorzaak' is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere 'oorzaak' (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, "*Neerslag en vocht*" (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een 'derde' (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een 'derde' verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*". Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

10. De analyse in Bijlage 1 laat zien dat dat het beroep dat het college doet op het risico dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen eigenlijk alleen berust op de gedachte dat, als een derde verantwoordelijk is voor een primaire schade, de gemeente zelf geen blaam treft. In dat opzicht verschilt het college van mening met de CvWW en valt het op dat het college dezelfde benadering van de verantwoordelijkheid van de gemeente wel heeft geaccepteerd voor wat betreft "s*chade door zwaar verkeer en de fundering*".

11. Die benadering heeft overigens ook niets te maken met bewijsvermoedens of omkering van de bewijslast. Daarover nog het volgende

a) Uitgangspunt is dat het college accepteert dat de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor s*chade door zwaar verkeer en de fundering*. Als dus een schade zich voordoet die het gevolg is van een van die oorzaken, dan is de gemeente bereid de schade te vergoeden, behalve als andere oorzaken ook een rol spelen.

b) Hoe kan dat dan worden vastgesteld? Het mag dan zo zijn dat andere schadeoorzaken een rol **kunnen** spelen, óf dat zo is staat in ieder individueel geval niet vast. Als de gemeente zou menen dat een speciale oorzaak wel (mede) een rol zou spelen, dan is het aan haar de gegrondheid van haar bewering aan te tonen. Dat is de toepassing van een bewijsvermoeden en zo zal een rechter er mee omgaan (zoals de deskundige bij uitstek, [redacted] aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte te kennen heeft gegeven).

c) Wat de CvWW op dit punt heeft geadviseerd is dat de gemeente zich beter kan realiseren dat het recht zo werkt en dus er beter aan doet daarop te anticiperen door te accepteren dat in de gegeven situatie bij schade zij alleen dan zich succesvol op een andere oorzaak kan beroepen als zij het bewijs of de onmiskenbare aanwijzing kan leveren dat er een oorzaak of een medeoorzaak is die niet voor haar rekening hoeft te komen. Alleen op die manier kan de gemeente het - in het licht van de te constateren schadepatronen - heel sterke vermoeden dat de schade afkomstig is van door haar erkende en voor haar rekening komende schadeoorzaken geheel of gedeeltelijk ontkrachten. Als de gemeente dergelijke argumenten serieus ter beschikking heeft, dan is er ook alle ruimte om te voorkomen dat "*de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen".*

d) Ook heeft [redacted] andermaal duidelijk gemaakt dat het de gemeente niet eenvoudig zal baten om te verwijzen naar andere veroorzakers van schade, zeker als dit aannemers zijn die in opdracht van de gemeente werken maar ook niet als het gaat om andere publieke of semi-publieke overheden zoals met name het waterschap of de nutsbedrijven. [redacted] waarschuwde ervoor dat de rechter zal vinden dat het de gemeente past de discussie over het aandeel van die bedrijven in het ontstaan van schade aan te gaan en de schadelijdende keldereigenaar daarbuiten te laten. Hij gaf ook aan dat de rechter eenvoudig de mogelijkheid heeft een schending vast te stellen van een zorgvuldigheidsverplichting die de gemeente mede-aansprakelijk maakt. Die ligt dan bijvoorbeeld in de rol die de gemeente ten opzichte van die partijen heeft gespeeld (bijvoorbeeld als vergunningverlenende en toezichthoudende autoriteit of als de primair beschadigde partij (bij haar eigen wal- en kluismuren) omdat zij onvoldoende zorg heeft gehad voor het voorkomen daarvan of het voorkomen van verdere gevolgschade.

12. Tot slot zij er – in navolging van [redacted] – nog op gewezen er graag op dat de CvWW geenszins heeft geadviseerd dat de kosten van het periodiek onderhoud ter bestrijding van lekkages voor 50% door de eigenaar zou moeten worden gedragen en evenmin heeft geadviseerd dat de gemeente en de keldereigenaren een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het 'baat-principe') een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting. Ook in dit opzicht geeft het college geen reden voor een afwijking van het advies.

Bijlage 3

EXTRACT VAN DE IN OGENSCHOUW GENOMEN PASSAGES UIT DE §§ 1.2, 1.4, 2.1 EN 2.2 (EERSTE NUMMER 2) VAN HET RAADSVOORSTEL

- (§ 1.2) “Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: **veroudering**, **de wijze waarop het destijds is gebouwd**, **neerslag en vocht**, **zettings- en stijfheidsverschillen**, te zwaar verkeer, **onvoldoende of onjuist onderhoud**, **ernstige lekkage**, **gebruik van de kelder** en **plaatselijke ingrepen** (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, **als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden.** Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door **veroudering**, het wegspoelen of **verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud**, **boomwortelgroei** en **beschadiging door aanvaren**. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.”
- (§1.4) **“(Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid** te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door **ernstige lekkage** verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in specifieke situaties extra drainage mogelijk is. **Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”**
- (§2.1) “De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheersverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie **twee aspecten niet zijn benoemd.** De **politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders.** Het **Hoogheemraadschap** onder meer verantwoordelijk is voor het **peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren**, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.”
- (§2.2) “Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). **Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.** Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling.”

BIJLAGE 4

INVENTARISATIE VAN ALLE SCHADE-OORZAKEN GENOEMD IN HET RAPPORT CVWW

Zie § 5.11 Rap-port sub:	**Oorzaak**	**Omschrijving**	**Schade**	**Verantwoordelijk (Volgens CvWW)**	**Onderzocht door GU**
a	Verkeer	Te zwaar, te snel, te frequent verkeer veroorzaakt schade vanwege te veel statische en/of dynamische belasting	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Handhavingsplicht conform de Wet)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
b	Verkeersmaat-regelen	Door maatregelen gedragen verkeersdeelnemers zich gevaarlijk en rijden te snel tegen de richting in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Nee
c	Ongelijk wegdek	Door hobbels, kuilen, drempels, ongelijke bestrating ontstaat trilschade	Scheuren in kelder door trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform de Wegenwet)	Nee
d	Parkeren	Voertuigen geparkeerd boven op de kelders oefenen een statische belasting uit.	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
e	Bevoorrading en afval-inzameling	Het winkelgebied dient bevoorraad te worden. Gemeentelijke vuilniswagens te zwaar	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente	Nee
f	Hemelwater-afvoer	Door gebrekkig hemelwaterafvoer, zoals verstopte spuwers, worden kelders te nat.	Metselwerk wordt aangetast en verzwakt	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
g	Bomen	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schadepatronen	Gemeente (Bomen zijn eigendom van de gemeente)	§1.3 van samenvatting onderzoeken
h	Netwerklaag	Kabels, leidingen, stadverwarming dwars door de gewelven, trilplaten beschadigen de kelders	Instabiliteit van de gewelven leidt tot scheuren	Gemeente (die de opbreekvergunningen verstrekt en toezicht moet houden)	Nee
i	Bestrating	Ongelijk, of losliggende straatklinkers	Geluidsoverlast en trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform Wegenwet)	Nee

j	Werkzaam-heden aan Wal- en kluismuren	Trillingen door het slaan van damwanden, afgraven van de werven, tijdelijk verlagen grondwaterstand	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Als opdrachtgever aansprakelijk indien er schade ontstaat)	Nee
k	Gebrekkig/ achterstallig onderhoud funderingen wal- en/of kluismuren	Houten palen onder walmuren verrotten, onderspoelde funderingen van kluismuren	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Onderhoudsplicht als beheerder van de openbare ruimte)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
l	Vaarverkeer	Trillingen van zware scheepsmotoren en boegschroef zorgt voor onderspoeling funderingen	Diverse schadepatronen	Gemeente (Als toezichthouder en vergunningverlener)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
m	Peilbeheer	Te hoog waterpeil leidt tot te veel vochtdoorslag, te laag waterpeil leidt tot aantasting houten funderingspalen, maar ook zettingen	Diverse schadepatronen	HDSR (sinds 1995) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee, alleen genoemd in “spoor2”-onderzoek, maar niet onderzocht
n	Bronbemaling	Tijdelijke verlaging van de grondwaterstand leidt tot zettingen	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Waterbarrières	Door damwanden en nieuwe ondoorlatende constructie wordt grondwaterstand instabiel	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af, vochtproblemen	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Graafwerk-zaamheden	Door het (tijdelijk) afgraven van de werven valt de gronddruk weg, waardoor kelders verzakken	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (vergunningverlener)	Nee
o	Onoordeelkun-dig uitgevoerde verbouwingen	Het slopen van tussenmuren en/of uitbreken van gewelf leidt tot instabiliteit	Diverse schade mogelijkheden, waaronder instabiliteit	Eigenaar (Aansprakelijkheid)	Ja, in “spoor2”-onderzoek

2E 2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte

Utrecht, 3 juni 2021

Geachte leden van de Commissie Stad en Ruimte,

U hebt gisteren een brief met bijlagen ontvangen waarin wij de argumenten hopen aan te geven om zich te verzetten tegen het Raadsvoorstel van het College om het advies van de CvWW niet over te nemen. Later die dag is gebleken dat u nog een Raadsbrief over dit onderwerp hebt ontvangen waarin vooral ingegaan wordt op oorzaken van schade die "*niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen*". Ik schrijf u deze brief als een vervolg op mijn brief van gisteren en de Raadsbrief. Ik voeg een bijlage toe 'Bijlage 5' in aansluiting op de bijlagenummering van gisteren.

In de Raadsbrief worden 12 oorzaken genoemd die volgens het college niet voor haar rekening komen. Daarvan is er één (nr.6) die voor rekening van de eigenaren komt (zoals dat geaccepteerd is). Van de overige 12 zijn er 8 die (met doorgaans andere terminologie) dezelfde 'oorzaak' betreffen als die welke in 'Bijlage 1' genoemd worden en zij zijn dienovereenkomstig genummerd. De resterende (nrs. 20 t/m 24) zijn nieuw. Uit de Raadsbrief blijkt dat de gemeente alle in de brief genoemde 'oorzaken' ontleent aan het rapport "Spoor 2-Voorlopige expertbeoordeling". Dit rapport is een "Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht". Dat rapport behelst een voorlopige beoordeling van de bezwijkbelasting van die kelders. Alles wat daarin staat heeft daarop betrekking en is met het oog daarop geschreven. Dat werpt een heel ander licht op de bewering dat de in de raadsbrief genoemde 'oorzaken' door de 'experts' zijn aangevoerd. Kennisneming van het rapport levert het volgende beeld op:

- Het Spoor 2 Onderzoek is louter gericht is op de vaststelling van de eigenschappen van kelders met als doel de bezwijkbelasting te kunnen berekenen. Vijf - vanuit de onderzoeksoptiek – negatieve eigenschappen van kelders zijn in de Raadsbrief opgevoerd als oorzaken. Dat is een "eigenschap" natuurlijk niet. Het betreft de 'oorzaken' nrs. 1 ,2, 3, 4/20 en 21.
- Er is daarnaast gekeken naar aantasting van de integriteit van de constructie, zoals scheurvorming. Er wordt in het rapport gespeculeerd naar de oorzaken daarvan. Naar de vraag of die speculatieve oorzaken zich ook feitelijk hebben voorgedaan is geen onderzoek gedaan.

Vastgesteld kan worden dat alle in de Raadsbrief genoemde 'oorzaken' ontleend zijn aan het Spoor-2 Rapport en dus allemaal speculatief zijn. Er is het college er kennelijk alles aan gelegen om vooral de indruk te wekken dat er serieuze andere mogelijkheden zijn die een verklaring kunnen vormen voor – met name – de zettingsschades, en zich in die poging niet laat hinderen door de vraag of het wel om oorzaken gaat, en de wetenschap dat het puur om speculatieve gedachtenvorming gaat zonder dat er enige feitelijke aanwijzing is dat die oorzaak ook feitelijk bestaat, terwijl zij weet dat er ook geen enkel onderzoek is gedaan. Als u de moeite neemt om bijlage 5 door te lezen zult u zien dat niet geschroomd wordt typisch voor veengrond geldende oorzaken als 'slappe lagen' (nr. 22) en 'verdroging' (nr. 23) op te voeren, terwijl vrijwel iedere Utrechter weet dat het oude Utrecht op de uitlopers van de Utrechtse heuvelrug is gebouwd dat louter bestaat uit glaciaal zand en derhalve een zeer vaste ondergrond voor funderingen oplevert.

2E 2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Het is moeilijk in deze brief niet een poging te zien om politiek een resultaat te bereiken dat niet strookt met het meest wenselijke. Het bij herhaling met argumenten aankomen die irrelevant en feitelijk niet hard te maken zijn, is nu precies waarom de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in het verleden zo verschrikkelijk spaak is gelopen. Het is een exacte kopie van de houding die gemeenteambtenaren keer op keer in individuele schadegevallen hebben ingenomen. De keldereigenaren mogen hopen dat de raadsleden willen inzien dat het Raadsvoorstel in ongeamendeerde vorm gedoemd is te mislukken, en dat daardoor veel geld en tijd zal moeten worden besteed aan procedures; en dat belangrijke subsidies zullen worden misgelopen.

Hoogachtend,

Namens de comités Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht,



2E 2E

Bijlage 5

Vergelijking van de 'oorzaken' van schade die "*niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen*" zoals deze in het kader van de beantwoording van vragen van raadsleden thans door de gemeente worden gepresenteerd in de bijlage bij een raadsbrief van 2 juni ("Raadsbrief").			
Zoals gepresenteerd in het Raadsvoorstel en als besproken in *Bijlage 1*		**Zoals gepresenteerd na raadsvragen in de Raadsbrief**	**Commentaar**
1	Veroudering	Degeneratie, ook: degradatie van het metselwerk	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het fenomeen 'degeneratie' en 'degradatie' van metselwerk wordt in verband gebracht met overmatige aanwezigheid van vocht hetgeen op zich weer in verband wordt gebracht met, onder meer, een slechte afwatering, waar de gemeente voor verantwoordelijk is. Het gaat hier om een eigenschap van een kelder, niet om een oorzaak van schade. De eigenschap kan overigens wel als schade worden beoordeeld als de eigenschap het gevolg zou zijn van het handelen van de gemeente.
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk;	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
3	De bouwwijze	De wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Dat brede kelders minder belastbaar zijn dan smalle is een natuurwet, die op zich ook weer geen oorzaak van schade is.
4	Het gebruik	Wellicht werd met 'gebruik' 'klimaatbeheersing' bedoeld; In Bijlage 1 is dat niet zo begrepen. Wordt hierna apart behandeld.	Zie bij nr. 20 maar ook de introducerende algemene opmerking en hetgeen hierboven bij 1 en 2 is opgemerkt.
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Aantasting van de constructie; ook: verstoring van de boogvorm	Dit is onderdeel van een schadeoorzaak waarvan niet in dispuut is dat die voor rekening van de keldereigenaar moet komen, zie Bijlage 1
12	Neerslag en vocht	De levensduur van de bitumenlaag (30 jaar),	Ten eerste wort opgemerkt dat onduidelijk is dat het aangebrachte bitumen op de gewelven daadwerkelijk slechts 30 jaar meegaat, omdat het bitumen niet kan verweren door de impact van UV-straling (zonlicht) en ook niet door erosie vanwege weersinvloeden zoals wind, anders dan bitumen

			dakbedekking waarvan wel bekend is dat vanwege die genoemde invloeden de levensduur beperkt is tot ongeveer 30 jaar. Overigens is dit onderdeel van het voorgestelde samenwerkingsarrangement waarbij voorgesteld is de kosten van het aanbrengen (of vervangen) van een bitumenlaag voor gezamenlijke rekening te nemen. Zie ook Bijlage 1
14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Baggeren	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Wel valt op dat 'spuien' nu niet genoemd wordt. Heeft dat betekenis?
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Niet opnieuw genoemd (behalve dat erkenning van verantwoordelijkheid is, als dat in opdracht van de gemeente gebeurde)	
16	Aanvaringen	Niet opnieuw genoemd	
17	Snelheid verkeer	Niet opnieuw genoemd	
18	Ingrepen in de netwerklaag	Kabels en leidingen	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding.
19	Peilbeheer	Waterpeilbeheer. Ook: Beweging in de grondwaterstand,	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het waterpeil in de grachten (en daarmee ook het onder de werf een aangrenzende grachtenpanden) wordt sinds 1993 op een vast peil gehouden (voorheen was er sprake van een (met 15cm) verlaagd zomerpeil). Opgemerkt zij dat het peil op minder dan een centimeter nauwkeurig kan worden bepaald en dat het waterschap zich zeer bewust is van de noodzaak het peil op het goede niveau te houden. In de jaren 80 zijn grote delen van de grachten compleet drooggelegd. Door deze drooglegging ontstond veel schade aan de kelders (die weliswaar op dat moment minder in gebruik waren), vanwege het feit dat door de drooglegging (/bemaling) de grondwaterstand aanzienlijk daalde met zettingen tot gevolg. Het is dan ook niet vreemd dat 10 jaar later er een grootscheeps project moest worden opgestart om de kelders weer te herstellen.

Nieuw aangevoerde schadeoorzaken			
20	(Is wellicht ook 4)	(Wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie	De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
21		Onvoldoende fundering van de kelders	Er zijn ons geen gevallen bekend van "onvoldoende fundering" van kelders of het moet zijn de beoordeling dat een bepaalde fundering de bezwijkbelasting negatief beïnvloed. Dat is wederom een eigenschap. Geen oorzaak van schade. Dat schept dan alleen maar de plicht van de gemeente het gebruik van de weg aan te passen. Overigens kunnen wij niet traceren dat deze oorzaak in Spoor-2 wordt genoemd.
22		Slappe lagen in de ondergrond (zand, veen)	Het fenomeen 'slappe lagen' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. In het Spoor 2 onderzoek wordt de mogelijkheid louter speculatief benoemd zonder onderzoek naar de vraag of deze mogelijkheid zich ook daadwerkelijk voordoet. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en hoogst ongeloofwaardig. Je hoeft geen geologisch expert te zijn om te weten dat het oude Utrecht is gebouwd op de uitlopers van de Utrechtse heuvelrug (met het Castellum op het hoogste punt) en dat de ondergrond bestaat uit louter (glaciaal) zand met zo hier en daar dunne laag van rivierklei daarboven op. De zandlaag betreft een uitstekende funderingslaag die in de loop der eeuwen volledig is ingeklonken en waarin geen secundaire zetting meer optreedt.
23		Bodemdaling	Deze komt in Utrecht simpelweg niet voor (in veengebieden des temeer)
24		Verdroging	Het fenomeen 'verdroging' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en zeer ongeloofwaardig. 'Verdroging' is ook geen fenomeen dat in zandbodems een rol speelt, maar alleen bij veenbodems.

Van: 2E [redacted]@me.com>
Verzonden: maandag 7 juni 2021 17:37
Aan: Griffie Gemeenteraad <griffie.gemeenteraad@utrecht.nl>
Onderwerp: Fwd: Werven; brief oorzaken en financiële aspecten

Geachte dames en heren,

Ik zond zojuist een brief aan het college. en kopieerde deze naar alle woordvoerders op het dossier werven. Een van de woordvoerders is de heer Lau Bosse (PvdA). Zijn emailadres kon ik niet op de website vinden en heb ik gegokt. Dit blijkt onjuist te zijn.

Mijn verzoek is om de email naar hem door te sturen. Tevens verzoek ik u om de brief met bijlage ook in kopie naar alle leden van de raad te sturen en de brief met bijlage toe te voegen aan de vergaderstukken van het dossier

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 2E [redacted]@me.com>
Onderwerp: Werven; brief oorzaken en financiële aspecten
Datum: 7 juni 2021 om 16:57:08 CEST
Aan: College@utrecht.nl, "Diepeveen, Kees" <K.Diepeveen@utrecht.nl>
Kopie: griffie.gemeenteraad@utrecht.nl, Eelko van den Boogaard <ee.van.den.boogaard@utrecht.nl>, e.virginia@raad.utrecht.nl, Erik van der Marel <erik.van.der.marel@raad.utrecht.nl>, e.bijsterbosch@raad.utrecht.nl, Jantine Zwinkels <j.zwinkels@raad.utrecht.nl>, t.sturkenboom@raad.utrecht.nl, lisanne.snippe@raad.utrecht.nl, lau.bosse@raad.utrecht.nl, b.isik@raad.utrecht.nl, jan.wijmenga@raad.utrecht.nl, d.bosch@raad.utrecht.nl, l.bosse@raad.utrecht.nl

Geacht College,

Bijgaand zend ik u een brief met bijlage namens alle grachtencomités. Kopie gaat tevens naar de raad in het bijzonder de woordvoerders op het wervendossier.

Met vriendelijke groet,
2E [redacted]

Per e-mail

Het College van Burgemeester en Wethouders

van de gemeente Utrecht ,in het bijzonder

de heer K. Diepeveen

Utrecht, 7 juni 2021

Geacht College, geachte heer Diepeveen,

Betreft : Werven

Namens de comités Oude gracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht, wenden wij ons tot u in verband met het volgende.

Wij volgden het debat in de Raadscommissie Stad en Ruimte op 3 juni naar aanleiding van het Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied en hebben begrepen dat u met een nadere raadsbrief toelichting zult geven op vragen die in de Raad leven. In het bijzonder zegde u toe een lijstje met oorzaken van schade aan de werfkelder aan de raad te zullen doen toekomen en een kwantificering te geven van het bedrag dat de gemeente denkt te kunnen uitsparen door niet het advies van de CvWW te volgen, maar vast te houden aan het Raadsvoorstel. Wij, als direct belanghebbenden en beoogde samenwerkingspartners van de gemeente, hopen met deze brief een bijdrage te kunnen leveren aan het debat in de Raad. Wij zullen de Raad daarom ook een kopie van deze brief sturen.

Vooraf zouden wij willen benadrukken dat deze brief is afgestemd met alle leden van de bovengenoemde comités en derhalve de eensgezinde positie weergeeft. Het uitgangspunt voor de leden van de comités is dat een samenwerking met de gemeente alleen een goed uitzicht biedt op succes, als in beginsel aan alle door de CvWW op hoofdlijnen geadviseerde voorwaarden wordt voldaan. Wij willen ook benadrukken dat de keldereigenaren als stadsbewoners een beheer ‘van gevel tot gevel’ van harte ondersteunen. Als – zoals wij uit het commissiedebat begrepen – de gemeente met de opzet daarvan ook nu al een begin wil maken, en het College dat ook wijs vindt, zien wij geen reden waarom dat niet zou kunnen. Als het maar niet betekent dat daardoor wordt afgedaan aan de door de CvWW voorziene opzet van een zelfstandige structuur voor het herstel en beheer van de kelders tussen eigenaren en de gemeente danwel dit gaat leiden tot vertraging bij het herstel en beheer van de kelders.

Wij willen graag, in aansluiting op onze eerdere analyse van de schadeoorzaken die in dezen een rol spelen en die u ook eerder zijn toegezonden u onze herziene analyse presenteren van de schadeoorzaken aangepast aan het betere begrip van de oorsprong van bepaalde door het College gepresenteerde schadeoorzaken. U treft die aan in de bijlage. In die bijlage vindt u ook zes kanttekeningen naar aanleiding van onze analyse. De analyse en de kanttekeningen vormen de basis voor een aantal opmerkingen en vragen die wij middels deze brief aan u voor willen leggen en waarvan de beantwoording ongetwijfeld zal kunnen bijdragen aan een verheldering van de discussie die gevoerd is en nog gevoerd moet worden.

1. <u>Onze lijst van oorzaken die van de zijde van de CvWW en het College in aanmerking zijn genomen</u>

   Wij tellen 19 oorzaken, waarvan er 15 door de CvWW zijn benoemd (oorzaken 1 t/m 12). De 4 overige zijn nieuw en door het College pas in de jongste raadsbrief opgevoerd (16 t/m 19). Van deze 4 valt er één terug te voeren is op het rapport geheten 'Spoor 2-Voorlopige expertbeoordeling' (17) en drie zijn zonder verdere toelichting opgevoerd.

   - Van de 19 oorzaken zijn er als wij het goed zien 4 die in het Raadsvoorstel leiden tot erkenning van aansprakelijkheid aan de zijde van de gemeente (1,3,4,11) en één gedeeltelijk (2) (en in afwijking van het Advies).
   - Van de resterende 15 zijn er 6 die weliswaar alle als gemeenschappelijk kenmerk de instabiliteit van de fundering hebben maar waar, naar het oordeel van het College, de oorzaak "*los staa[t] van gemeentelijk handelen[/nalaten] of buiten de invloedssfeer van de gemeente val[t]*" (5 t/m 10). De CvWW heeft daar een ander idee over en 2E heeft dat nog eens helder toegelicht ter gelegenheid van de RIB.
   - Van de resterende 9 zijn er 5 te kenmerken als 'gebreken' van een kelder, die dus in beginsel niet voor rekening van de gemeente komen en in de aansprakelijkheidsdiscussie geen rol spelen (12 t/m16).
   - Van de resterende 4 is er één aan het Spoor-2 rapport ontleend en die is door de CvWW niet besproken (nummer 17). De overige 3 (de nummers 16,18,19) kunnen aangemerkt worden als een autonome oorzaak die bij het opstellen van het Spoor-2 rapport kennelijk nog niet aan de orde waren maar nu kennelijk wel, zonder dat toegelicht wordt waarom en op welke grond, terwijl er sterke aanwijzingen zijn dat deze oorzaken zich in het wervengebied niet voordoen. Wij verwijzen naar aantekening 4 bij bijlage 1. Voor alle vier resterende oorzaken geldt dat er (kenbaar) geen onderzoek is gedaan naar de vraag of die oorzaken concreet een rol spelen in het wervengebied. In Spoor-2 valt dat expliciet te lezen voor oorzaak 17.
   - In aantekening 5 bij Bijlage 1 wordt ten aanzien van oorzaak 16 opgemerkt dat de gemeente er onlangs op is gewezen dat zij door een fout er altijd vanuit is gegaan dat de fundering van de werfmuren veel lager lag dan hij feitelijk ligt. Dat heeft belangrijker consequenties voor bijvoorbeeld de mate waarin verlaging van het grondwaterpeil kan worden toegestaan. Derden, met name het waterschap, mochten afgaan op de door de gemeente verstrekte informatie. Het waterschap is daardoor op het verkeerde been gezet bij de afgifte van bijvoorbeeld de vergunningverlening voor bemalingen en andere oeverwerken. Dat heeft in ieder geval ook consequenties voor de gemeente als het gaat om haar medeverantwoordelijkheid voor handelingen van het waterschap.

   Vragen:

   a. Kunt u bevestigen dat de 'oorzaken' 12 t/m 16 geen rol spelen in de aansprakelijkheidsdiscussie, omdat ze in beginsel nimmer voor rekening van de gemeente komen?
   b. Kunt u bevestigen dat – de 4 nieuwe oorzaken daargelaten – het verschil van inzicht tussen het College en de CvWW alleen oorzaak 2 (voor 50%) en de oorzaken 5 t/m 10 betreft?
   c. Kunt U verklaren waarom de 4 aanvullende oorzaken niet bij de CvWW aan de orde zijn gesteld?

d. Kunt u toelichten waarom en op welke grond deze vier oorzaken vlak voordat een beslissing van de Raad wordt gevraagd aan de orde worden gesteld?
e. Beschikt de gemeente over concrete voorbeelden waarin deze 4 oorzaken zich eerder in het wervengebied hebben voorgedaan? Zo ja kunt u deze nader concretiseren?
f. Kan het College bevestigen dat onlangs is vastgesteld dat de gemeente onjuiste informatie heeft verstrekt over de diepte van funderingen van werfkeldermuren?
g. Klopt het dat de introductie van oorzaak 16 berust op dit nieuwe feit?
h. Heeft de gemeente al onderzocht in welke mate en hoe lang zij al onjuiste informatie heeft verstrekt. Zo ja, kan het College daarover meer informatie verstrekken?

2. Het verschil van inzicht in financiële zin

U is gevraagd een schatting te maken van de financiële consequenties als de gemeente het Advies van de CvWW wel zou aanvaarden. U kunt dan natuurlijk een rekenkundige exercitie doen waarin u uitrekent wat het verschil is als bij oorzaak 2 slechts de kosten van het vervangen van de bitumenlaag aan de keldereigenaar in rekening worden gebracht en als de gemeente de herstelkosten van de kelders geheel voor haar rekening zou nemen in de gevallen 5 t/m 10. U zou een schatting kunnen maken van het aantal zaken waarin het College denkt een terecht beroep op een autonome oorzaak te kunnen doen. Maar daarmee doet u geen recht aan de werkelijke situatie die optreedt als u het Advies van de CvWW geheel zou overnemen en daarmee de keldereigenaren kunt verenigen in een langdurige beheerssamenwerking. Het is onze hoop en verwachting dat in dat geval de kosten voor de gemeente lager zullen zijn en de opbrengst voor de gemeenschap hoger. Wij willen dat als volgt toelichten:

- Om te beginnen stellen wij vast dat het College zich niet rijk moet rekenen door voor de oorzaken 2 en 5 t/m 10 af te wijken van het Advies van de CvWW. Niet verontachtzaamd mag worden dat de gemeente voor deze oorzaken een belangrijk risico loopt dat zij bij de rechter ongelijk krijgt. 2E heeft duidelijk laten blijken dat hij "*weet hoe rechters denken*" en dat het Advies een reflectie daarvan is. Hij heeft te veel statuur om zo'n mening niet serieus te nemen.
- Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat de experts hebben bevestigd dat er (afgezien van de duidelijk herkenbare schade door boomwortelgroei) 4 types van schade in de kelders optreden die elk voor zich goed in verband te brengen zijn met een specifieke schadeoorzaak en dat de schade oorzaken waarom het gaat de oorzaken 1, 2, 3 en 14 zijn (verkeer, instabiliteit van de funderingen, vocht in de gewelven en optrekkend vocht in de muren). Alleen bij de instabiliteit van de gewelven bestaat onzekerheid over de vraag wat daarvan concreet de oorzaak is. Spoor 2 heeft dat niet onderzocht maar noemt drie potentiële oorzaken waarvan vastgesteld kan worden dat twee zich concreet hebben voorgedaan en één louter theorie is. Vergelijk aantekening 1 bij de bijlage. Dit heeft bijzondere betekenis voor de bewijspositie van de gemeente. Als het namelijk zo is dat vaststaat dat de gemeente een gevaarzettende handeling heeft verricht of laten verrichten (en dat staat voor veel plaatsen vast)[1]

[1] Denk met name het leegpompen van de Nieuwegracht en een groot deel van de Oudegracht of het slaan van damwanden en het gebruik van bemaling zonder retourbemaling dat zich de laatste jaren heeft voorgedaan op grote delen van de genoemde grachten of te zwaar scheepsverkeer op de Plompetorengracht, Drift en Kromme Nieuwegracht

en er is een schade die – zoals beschreven in Spoor 2 – het typische gevolg daarvan is, dan zal de rechter aannemen dat die gevaarzettende handeling de oorzaak is van die schade behoudens tegenbewijs. Een onderdeel van ons recht dat wel wordt gekenschetst als: “de feiten spreken voor zich”. Verwezen wordt naar aantekening 2.

- Dus in veel gevallen zal de gemeente door die feiten in een ongunstige bewijspositie terecht komen, waarbij niet volstaan kan worden met het stellen van de mogelijkheid dat er toch een andere oorzaak is. De gemeente zal dan met duidelijk bewijs moeten komen dat er inderdaad een andere veroorzaker is. In dergelijke gevallen is het onwaarschijnlijk dat de gemeente kan bewijzen dat die andere veroorzaker alleen verantwoordelijk is voor de schade. Ook het aanwijzen van een autonome oorzaak kan de gemeente alleen baten als vastgesteld kan worden dat die feitelijk een rol heeft gespeeld. Iedere onzekerheid zal niet ten koste komen van de schadelijdende partij.
- Dat betekent ook dat de gemeente in die gevallen hooguit kan bewijzen dat er een medeveroorzaker is. Maar ook in dat geval kan de keldereigenaar de gemeente voor het gehele bedrag van de schade aanspreken en is het risico van verhaal op de medeveroorzaker voor rekening van de gemeente. Zie aantekening 3 bij de bijlage.
- En dan moet ook nog in aanmerking genomen worden dat de CvWW van oordeel is dat de gemeente in alle gevallen waar een derde bij betrokken is ook zelf blaam treft zodat de gemeente in alle gevallen als medeveroorzaker kan worden aangesproken. Zie aantekening 6 bij de bijlage. De opmerking hierboven in het kader van oorzaak 16 (zie ook aantekening 5) brengt de kans op die aansprakelijkheid ongetwijfeld nog dichterbij.
- Samenvattend houdt dat in dat er voor alle gevallen waar de gemeente het Advies niet wil volgen rekening gehouden moet worden met een substantieel risico dat de rechter de gemeente aansprakelijk zal houden.
- Daarnaast moet ook niet uit het oog verloren worden dat procederen (want daar zal het dan op uitdraaien) soms een veelvoud kost van wat de daadwerkelijke schade is. De ervaring van leden van de comités is dat van de burgerkant een beetje kwestie al gauw €40.000 kost. Aan gemeentezijde zal dat niet snel minder zijn. En dan zijn er de kosten van deskundigen. Die kunnen ook torenhoog zijn. Alleen dit kostenaspect al gaat aan gemeentezijde miljoenen, zo niet tientallen miljoenen kosten, zeker als daarbij de inzet van eigen personeel meegerekend gaat worden. De maatschappelijk kosten zijn onmeetbaar maar groot.
- En als er werkelijk samengewerkt kan worden kunnen door vergrote efficiëntie en snelheid en door het inzicht en toezicht van een keldermeester de uitvoeringskosten van het herstel vaak drastisch omlaag worden gebracht. Het recente voorbeeld van het gat in de Nieuwegracht is daarvan een uitstekend voorbeeld: de gemeente zag zich geconfronteerd met hersteloffertes die (volgens onze informatie) boven de ton uitgingen. Door tussenkomst van de (aansprakelijk gestelde maar geen eigenaar zijnde) buurman met keldermeesterkwaliteiten is de schade hersteld voor een geheim gehouden bedrag dat in ieder geval niet meer dan €10.000 bedroeg, dus minder dan 10% van het door aannemers begrootte bedrag.
- Door het raadslid Erik van der Marel is de opmerking gemaakt dat de gemeente, door het op procedures te laten aankomen, het risico gaat lopen dat de grote bedragen waarvoor zij aansprakelijk zal worden gehouden uiteindelijk zo min mogelijk aan de werven zullen worden besteed. Hij heeft daarmee een goed punt. De keldereigenaar is namelijk vrij het schadegeld te besteden zoals het

hem of haar goeddunkt, daarbij slechts begrensd door zijn verplichtingen als eigenaar voor de veiligheid en zijn zorg voor de instandhouding van het monument. Ook dat lijkt ons een goede reden voor de gemeente om de vinger strak aan de pols te houden en ook dit aspect goed te regelen in een samenwerkingsovereenkomst.

- Ten slotte zal voor het verkrijgen van subsidies noodzakelijk zijn te kunnen aantonen dat adequaat beheer van het erfgoed verzekerd is. Ook daarvoor is samenwerking noodzakelijk.
- Het optimisme van de wethouder over de mogelijkheid om op basis van het raadsvoorstel met de keldereigenaren tot een samenwerking te komen wordt niet gedeeld door de comités. De daaraan verbonden voordelen voor de gemeente loopt zij dan mis.

In conclusie, het zal voor u nog niet zo makkelijk zijn een verantwoorde uitspraak te doen over de vraag of het niet uitvoeren van het Advies van de CvWW wel tot een kostenbesparing leidt. Een redelijk onoverzichtelijk procesrisico in combinatie met het prijs geven van het voordeel van samenwerking maakt niet onwaarschijnlijk dat de gemeente geen duidelijke en zekere besparing zal kunnen aangeven.

Vragen:

a. Heeft het College advies gevraagd over het procesrisico?
b. Heeft het College zich ook al beraden over de consequenties van de in het kader van oorzaak 16 in aantekening 5 gesignaleerde fout van de gemeente en is dit aspect meegewogen in de beoordeling van het procesrisico?
c. Is het door het raadslid Erik van der Marel genoemde aspect nog extra reden voor het College om haar voorstel te heroverwegen?
d. Is de hierboven weergegeven gang van zaken met betrekking tot het gat in de Nieuwegracht (min of meer) juist?
e. Heeft het College al inzicht in de mogelijk omvang van nationale, Europese, en Unesco subsidies?
f. Heeft het College nog overwogen om de hulp van een derde (bijvoorbeeld het CvWW) in te roepen om te bekijken of in overleg onder leiding van die derde alsnog overeenstemming gevonden kan worden over de voorwaarden waaronder een samenwerking alsnog kan worden bereikt?
g. Is dit nog een stap die het College wil overwegen?

3. <u>Andere perikelen</u>

Dezerzijds wordt niet voor onmogelijk gehouden dat verzekeringsaspecten de gemeente ervan weerhouden het Advies van de CvWW te volgen. Als dat zo is, dan willen wij dat graag weten. De eerste ondertekenaar is vanuit zijn vroegere praktijk bekend met deze problematiek en weet dat een verzekerde het zijn verzekeraar nog moeilijk kan maken om een compromis dat de verzekerde wenst te sluiten niet te accepteren. Dat kan, grof gezegd, alleen als de verzekeraar daar aantoonbaar nadeel van zal ondervinden. In dit geval – en gegeven de geschetste onzekerheden- zal de verzekeraar moeilijk nadeel kunnen aantonen. Als inderdaad verzekeringsaspecten een rol spelen, hoeft dat niet een zwaarwegend probleem te zijn en zullen die waarschijnlijk in goed overleg met de verzekeraar op te lossen zijn.

Wij spreken tot slot de hoop uit dat het College zal inzien dat zijn voorstel tot zoveel consternatie en “zie je nou wel” reacties heeft geleid dat duidelijk is dat het doel van de

benoeming van de CvWW, een samenwerking met eigenaren, niet zal worden bereikt. Eerder het tegendeel.

Met vriendelijke groet,

namens de bovengenoemde comités en [redacted] als woordvoerder,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@me.com
06 [redacted]

info@dubitatioliberat.org
06 [redacted]

Bijlage **SCHADEOORZAKEN**

De vraag is telkens of de oorzaak er een is die "*los staa[t] van gemeentelijk handelen[/nalaten] of buiten de invloedssfeer van de gemeente val[t].*"

	CvWW	**College**	CvWW	Rol gemeente vlg. CvWW	Rol derde veroorzakers ingeroepen	Autonome oorzaak	Aangemerkt als sterkte verminderende eigenschap	Schadebeeld **waarschijnlijk** gevolg zetting	Schadebeeld **Vermoedelijk** gevolg van te zware belasting van bovenaf	Schadetype 1 t/m 5 zie aantek. 1	
	Zie aantekening nr:			**6, 7**	**3, 6**	**4**	**5**	**1 en 2**			
1	Nalaten te zwaar (en te snel) verkeer aan te pakken	idem	5.11 a, b c, d, e	ja					ja	1	
2	Nalaten gebrekkige hemelwaterafvoer aan te pakken	idem	5.11 f	ja						3	
3	Boomwortelgroei	idem	5.11 g	ja						5	
4	Herstel wal- en kluismuren	idem	5.11 j	ja				ja		2	
5	Nalaten schade bij ingrepen t.b.v. de netwerklaag aan te pakken	idem	5.11 h, i	ja	ja					5	
6	Nalaten tijdig achterstallig onderhoud wal- en kluismuren aan te pakken	Achterstallig onderhoud wal- en kluismuren	5.11 j	ja	ja			ja		2	
7	Nalaten tijdig achterstallig onderhoud aan funderingen wal- en kluismuren aan te pakken	Achterstallig onderhoud aan funderingen wal- en kluismuren	5.11 k	ja	ja			ja		2	
8	Vaarwegbeheer	A: Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	5.11-l	ja	ja			ja		2	
		B: Aanvaringen	5.11 l	ja	ja			ja		5	
9	Peilbeheer oppervlaktewater	Peilbeheer oppervlaktewater	5.11 m	ja	ja			ja		2	

10	Baggeren/ Oeververdediging	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	5.11 m	ja	ja			ja		2	
11	Bronbemaling, damwanden	Wisseling grondwaterstand door bemaling	5.11 n	ja				ja		2	
12	Gebrekkig onderhoud door eigenaren	A: Onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk;	5.11 o				ja			3,4	
		B: Veroudering, degradatie (degeneratie) van het metselwerk;	5.11 o				ja			3,4	
		C: (wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie	5.11 o				ja			3,4	
13	Constructieve ingrepen door eigenaren	Aantasting van de constructie; ook: verstoring van de boogvorm	5.11 o				ja			5	
14	Optrekkend vocht	Optrekkend vocht	5.12 jo 7.13				ja			4	
15		De wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd	5.11 o				ja				
16		Onvoldoende fundering van de kelders					?				
17	Niet	Slappe lagen in de ondergrond (zand, veen)				ja				2?	
18	Niet	Verdroging				ja				2?	
19	Niet	Grondwaterpeil verlaging				ja				2?	

20		Zettings- en stijfheids-verschillen	Dit is een eigenschap die zich bij veel zo niet alle kelders voordoet al was het alleen maar omdat er altijd verschillen zijn tussen de verschillende funderingen. Dat verschil heeft alleen schade van een bepaald type tot gevolg als er in de ondergrond wijzigingen optreden. Daarin ligt dan de oorzaak. Zie aantekening 1 (oorzaak 2)

Aantekeningen

Het College ontleent, zo zegt ook de wethouder, haar inventarisatie van mogelijke schadeoorzaken aan het rapport geheten "Spoor 2-Voorlopige expertbeoordeling". Dit rapport is een "*Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht*"

1. Generieke Schadetypes met een specifieke oorzaak.

Uit Spoor 2 blijkt dat er maar enkele soorten schade aan muren, gewelven en vloeren van kelders zijn (zie pp 74 t/m 77). Voor het doel van de tabel zijn die aangeduid met de hiernavolgende nummers. Al deze schades worden aangeduid als "*Generieke schades*". (hoofdstuk 4.2)

1. Scheurvorming meest verticaal op de rijrichting die wordt toegeschreven aan in de oorzaak te zwaar verkeer. (Type I scheuren[1])
2. Scheurvorming horizontaal aan de rijrichting die wordt toegeschreven aan de oorzaak instabiliteit van de funderingen die (in combinatie met te verwachten zettings- en stijfheidsverschillen) de scheurvorming doet ontstaan. Dit kan in de hele kelderconstructie optreden (Type II scheuren) of lokaal (Type III).
3. Vocht in en op de gewelven die ook nog een kan binnentreden door scheurvorming (Type IV)
4. Optrekkend vocht in de muren van de gewelven, waarvan in Spoor 2 wordt aangegeven dat dat sterkte-verminderende gevolgen kan hebben als het leidt tot degradatie van het metselwerk.(Type IV)

Meer en andere schadetypen dan deze 4 zijn blijkens Spoor 2 in de kelders niet aangetroffen, terwijl Spoor 2 bevestigt dat

a. De scheuren die behoren bij Schadebeeld 1 "*vermoedelijk het gevolg zijn van te zware belasting van bovenaf, mogelijk veroorzaakt door te zware voertuigen.*" (p.2)
b. De scheuren die horen bij Schadebeeld 2 "… *waarschijnlijk [zijn] opgetreden door verschillend zettingsgedrag onder permanente belasting in de ondergrond door bodem- en waterstandsveranderingen in de naastgelegen gracht of door verschil in zetting tussen de bebouwing en straatkelders*." (p. 1)
c. Type I, II en III -Schades en degradatie van het metselwerk het "*draagvermogen significant*" verminderen (p.2)

Boomwortelgroei als schadeoorzaak wordt alleen in het Rapport van de CvWW genoemd, maar het College heeft aangegeven die schadeoorzaak die ook qua schadetype eenvoudig herkenbaar is voor haar rekening te willen nemen.

Dan is er nog een schadetypes 4 (optrekkend vocht) en 5 die bestaan uit eenvoudig te herkennen en tot een specifieke oorzaak te herleiden schadepatronen. Dat zijn de oorzaken 14 respectievelijk 3, 5, 8B en 13. Doordat dit soort 'oorzaken' hun eigen schadepatroon kennen hoeft geen vrees te bestaan dat de gemeente een schade zou moeten betalen waarvoor zij niet aansprakelijk is.

2. Als de feiten voor zich spreken

[1] Een beetje verwarrend is dat in de tabel type schades worden aangeduid met arabische cijfers 1 t/m 5 en in het Spoor-2 rapport met romeinse cijfers I t/m IV

Staat vast dat een gebeurtenis zich heeft voorgedaan en is er een schade die het typisch gevolg daarvan is, dan mag en zal een rechter aannemen dat de gebeurtenis de oorzaak van de schade is, behoudens tegenbewijs. Dat is al sinds jaar en dag onderdeel van ons recht. Met gezond verstand kun je dat begrijpen: de feiten spreken voor zich. Als ook vaststaat dat er een gebeurtenis plaats vond waarvoor de gemeente aansprakelijk is, sta je als eigenaar van een kelder met 1-0 voor. De gemeente zal dan de rechter moeten overtuigen dat een ander voor het optreden van de oorzaak exclusief verantwoordelijk is of dat er een samenlopende oorzaak bestaat, zodat de schade door meer partijen gedragen moet worden. Het enkel noemen van oorzaken die mogelijk ook een rol kunnen hebben gespeeld is onvoldoende.

De indruk bestaat dat deze kant van de zaak geheel uit het oog is verloren. Als je dit gegeven accepteert kan het zinvol zijn dat de gemeente zich serieus afvraagt in welke situaties zij rekening zal moeten houden met de mogelijkheid dat zij in een procedure tegen een 1-0 achterstand zal moeten opboksen en of zij wel voldoende argumenten heeft om die situatie effectief weg te poetsen.

3. Als de feiten ten opzichte van twee of meer personen spreken

Als de gemeente kan laten zien dat de feiten ook tegen een ander (een "derde") spreken, mag en zal de rechter ervan uitgaan dat ook die derde aansprakelijk is behoudens tegenbewijs. Dan zijn er dus twee persoenen verantwoordelijk voor het ontstaan van dezelfde schade. Dat heet samenloop van oorzaken. Bij samenloop van oorzaken kan de keldereigenaar zelf kiezen wie hij of zij voor de gehele schade wil aanspreken. Dus de gemeente kan verplicht worden om desgevraagd de hele schade voor haar rekening te nemen. Zij kan dan verhaal halen bij de andere veroorzaker.

4. Nieuwe feiten (oorzaken 15 t/m 19)

Spoor 2 noemt op p. 75 inderdaad één "*mogelijke oorzaak*" die niet ook door de CvWW in aanmerking is genomen (nr. 17). Dat betreft de mogelijkheid van "*slappe grondlagen*" die een rol kan hebben gespeeld. De zettingsschades (type 2 schades) zouden daardoor verklaard kunnen worden. Of dat ook een zich in werkelijkheid voordoende oorzaak werd niet onderzocht, terwijl ook niet gewezen wordt op concrete gevallen. Dat laatste geldt weer wel voor de twee andere mogelijke oorzaken, te weten (1) "*demping*" (bedoeld zal zijn het leegpompen) van de gracht of "*verlaging van de waterstand*" (door bronbemaling) en (2) het te diep "*uitbaggeren van de grachten*". (Alles p. 75).

Alleen naar de gevolgen van het verlagen van de waterstand door bronbemaling is onderzoek gedaan en het staat onomstotelijk vast dat daarin een duidelijke oorzaak van een type 2 schade is gelegen. In al die gevallen draagt de gemeente de verantwoordelijkheid daarvoor. Daarmee is het uitgangspunt dus dat de gemeente op 1-0 achterstand staat en moet scoren om die achterstand om te zetten in een gelijkspel. Zij zal voldoende bewijs moet aandragen dat ten minste één van de twee andere oorzaken een rol hebben gespeeld in een overigens al vaststaande veroorzaking. Dat er gebaggerd is zal waarschijnlijk wel aangetoond kunnen worden maar of er te diep gebaggerd is en of dat op het relevante deel van een gracht is gebeurd, is niet duidelijk.

Van slappe grond is in het wervengebied (dat gebouwd en uitgegraven is op en in de uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug dat uit millennialang ingeklonken zand bestaat) nooit sprake geweest. De mogelijkheid van slappe grond wordt door de gemeente ook nog in verband gebracht met het vóórkomen van veen. Ook dat lijkt een verre gooi. Het valt daarom te betwijfelen of de gemeente in staat zal blijken een verweer gebaseerd op deze

(en daarmee samenhangende) grondslagen met succes te voeren. Op zijn minst zal de gemeente en kostbaar bodemonderzoek moeten uitvoeren om deze grondslag enige hand en voet te geven.

Alle overige nieuwe feiten berusten niet op Spoor 1.

De 'oorzaken' 15 en 16 zijn van dezelfde orde als de daar wel genoemde draagkracht verminderende eigenschappen van kelders. Daarover in § 5 meer.

Voorts voert de gemeente nog een aantal nieuwe oorzaken aan die in de categorie autonome oorzaken vallen (nrs 17 en 18) en een oorzaak die bij het Waterschap zou thuishoren (nr. 19). Dat zijn (1) "*bodemdaling*" (2) "*verdroging*" en (3) "*verlaging van het grondwaterpeil*". Deze zijn niet gebaseerd op Spoor 2.

- Voor de grondslag bodemdaling (nr. geldt hetzelfde als voor de grondslag "slappe grond'. Uit de afgelopen week gepubliceerde bodemdalingskaart (https://bodemdalingskaart.nl/nl blijkt dat in de provincie Utrecht in het algemeen de kans op bodemdaling zeer gering is en hoofdzakelijk nihil. Zie ook : https://www.omgevingsweb.nl/wp-content/uploads/po-assets/565217.pdf
- De grondslag verdroging is vermoedelijk voorgedragen door iemand die veel van veengronden afweet. Over problemen die ontstaan onder bouwwerken die op "verdroogde zandgronden" staan is geen literatuur voorhanden.
- De grondslag verlaging van het grondwaterpeil is ook in hoge mate onwaarschijnlijk. Zo dicht bij de grachten kan dat geen invloed hebben en het waterpeil in de grachten (nr. 9) is sinds het waterschap het beheer heeft overgenomen (1995) nooit gewijzigd.

Overigens zouden problemen als gevolg van deze oorzaken (en ook die van de slappe grond) zich ook voor moeten doen in heel het oostelijk deel van de stad Utrecht. Dergelijke problemen zijn niet in enige verslaggeving te vinden. Al deze beweringen lijken gedaan te zijn zonder dat er enige feitelijke grondslag voor is of onderzoek naar gedaan is. Dat getuigt niet van een goede bestuurlijke houding.

5. De aansprakelijkheid van de gemeente voor 'oorzaken' die 'eigenschappen' zijn

De omstandigheden als bedoeld bij de 'oorzaken' nrs 12 t/m 16 betreffen alle mogelijke gebreken van een kelder die in Spoor 12 (zie p. 4) min of meer alle bezien zijn op de vraag of zij de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer. Zij zijn geen oorzaak van schade. De gebreken vormen hoogstens schade voor de eigenaar en zijn alleen te verhalen als er een veroorzaker valt aan te wijzen. Dat geldt echter niet voor een gebrek dat de gemeente kwalificeert als "*onvoldoende fundering*" (nr. 16). Dat is niet in het kader van Spoor 2 onderzocht. Vermoedelijk baseert de gemeente deze grondslag op het feit dat haar onlangs is gebleken dat zij er door een fout er altijd vanuit is gegaan dat de fundering van de werfmuren veel lager lag dan hij feitelijk lag. (0,00 NAP i.p.v. tussen 0,6 en 0,9 NAP) Dat heeft belangrijke consequenties voor bijvoorbeeld de mate waarin verlaging van het grondwaterpeil kan worden toegestaan. Maar duidelijk is dat dit de gemeente niet zal kunnen baten in het afhouden van aansprakelijkheid terwijl derden die op die verkeerde informatie zijn afgegaan, zoals het waterschap, daarin eerder een grond voor afwijzing van hun (eventuele) aansprakelijkheid zullen zien.

6. De aansprakelijkheid van de gemeente naast het optreden van derden

Voor de oorzaken 5 t/m 10 wijst de gemeente haar aansprakelijkheid af op grond van het feit dat niet zij maar een betrokken derde de (enige) veroorzaker is en de gemeente daar geen rol in heeft gehad die haar aansprakelijk zou doen zijn. Deze visie wijkt af van die van de CvWW, omdat de CvWW in deze gevallen voor de gemeente een eigen verantwoordelijkheid ziet vanuit haar plicht als buurman en beschermer van het erfgoed om maatregelen te nemen die schadeveroorzaking tegengaan of onmiddellijk schadeverminderende maatregelen te nemen. Conform hetgeen opgemerkt is in aantekening 3, loopt de gemeente hier een aanzienlijk risico dat de rechter de eigen beoordeling door de gemeente van haar aansprakelijkheid niet zal volgen. De CvWW wordt niet voor niets voorgezeten door een eminent (oud) lid van de rechterlijke macht die "*weet hoe rechters denken*".

7. Gebrekkige hemelwaterafvoer

De gemeente bestrijdt niet dat zij verantwoordelijk is voor een juiste afwatering, zoals ook de CvWW adviseert, maar is van oordeel dat zij hier een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" met de keldereigenaar deelt en wijkt dus ook hier af van het advies van de CvWW . Ook in dit opzicht loopt de gemeente een aanzienlijk risico dat de rechter de eigen beoordeling van haar aansprakelijkheid – in navolging van de beoordeling door de CvWW - niet zal volgen.

Van: 2E [redacted] @me.com>
Verzonden: woensdag 2 juni 2021 14:40
Aan: Schilderman, Susanne (Raad) <s.schilderman@raad.utrecht.nl>; Koning, Maarten (Raad) <m.koning@raad.utrecht.nl>; Zweth, Rick van der (Raad) <r.van.der.zweth@raad.utrecht.nl>; Zwinkels, Jantine (Raad) <j.zwinkels@raad.utrecht.nl>; Heuven, Maarten van (Raad) <m.van.heuven@raad.utrecht.nl>; Streefland-Driesprong, Rachel (Raad) <r.streeflanddriesprong@raad.utrecht.nl>; Koppelaar, Jeffrey (Raad) <jeffrey.koppelaar@raad.utrecht.nl>; Schipper, Tim (Raad) <t.schipper@raad.utrecht.nl>; Bos, Cees (Raad) <c.bos@raad.utrecht.nl>; Hall, Merel van <m.van.hall@utrecht.nl>; Zwanenberg, Pepijn (Raad) <pepijn.zwanenberg@raad.utrecht.nl>; Virginia, Erwin (Raad) <e.virginia@raad.utrecht.nl>; Koning, Floor de (Raad) <f.de.koning@raad.utrecht.nl>; Marel, Erik van de (Raad) <erik.van.der.marel@raad.utrecht.nl>
CC: Griffie Gemeenteraad <griffie.gemeenteraad@utrecht.nl>; Boogaard, Eelko van den <ee.van.den.boogaard@utrecht.nl>
Onderwerp: Brief t.b.v. behandeling raadsvoorstel werven

Geachte leden van de Commissie Stad & Ruimte,

Bijgaand zend ik u ter voorbereiding van de zitting van de commissie Stad & Ruimte op 3 juni over het Raadsvoorstel met betrekking tot het Wervengebied een brief met vier bijlagen. In de brief vindt u - op de meest compacte manier - de argumenten die er zijn waarom de vrees van het college ongegrond is dat in de door de CvWW voorgestelde werkwijze "*het risico groot [is] dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen".* U kunt deze brief het beste volgen door daar bijlage 1 naast te leggen maar hij is zo opgesteld dat dit niet noodzakelijk is.

Een kopie hiervan zend ik ook naar het college en de meest betrokken wethouder, de heer Kees Diepeveen (via de griffier) alsmede de projectleider, de heer Eelko van den Bogaard.

Met vriendelijke groet,

2E [redacted]

2E [redacted]
+31 6 2E [redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted] Utrecht
06 [redacted]

Aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte
cc: het College, Kees Diepeveen en Eelko van den Bogaard

Utrecht 2 juni 2022

Geachte leden van de Commissie Stad en Ruimte,

Namens het comité (van keldereigenaren) Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht wend ik mij tot u in aanvulling op de brief die u eerder ontving van het comité Oudegracht.

Het College benoemt in de §§ 1.2, 1.4, 2.1 en 2.2 (eerste nummer 2) van het Raadsvoorstel een groot aantal oorzaken van schade aan werfkelders en baseert de afwijzing van het de kern van dat Advies op de grond dat bij de door de CvWW voorgestelde "*werkwijze ... het risico groot [is] dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*".

Met deze brief wil ik u graag de argumenten in handen geven waarom de vrees van het college ongegrond is. In het raadsvoorstel noemt het college 19 'oorzaken' waarbij de suggestie is dat een (groot) deel daarvan "*los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". In **Bijlage 1** hebben wij die 'oorzaken' op een rijtje gezet en verrijkt met verdere informatie en argumenten.

- Er zijn 2 'oorzaken' die geen (aparte) oorzaak zijn (nrs. 8 en 13). "*Zettings- en stijfheidsverschillen*" zijn gevolg, geen oorzaak. De 'oorzaak' "*ernstige lekkage*" is niets anders dan de oorzaak "*neerslag en vocht*", die pas aan de orde komt als er schade door ontstaat en dus "*ernstig*" is.
- Van de 17 resterende 'oorzaken' die de gemeente noemt zijn er 4 (nrs. 1 t/m 4) die evident achter het bureau van een jurist zijn bedacht, maar die iedere feitelijke en technische realiteit missen. "*Veroudering*", "*onvoldoende of onjuist onderhoud*", "*bouwwijze*" of "*gebruik*" tasten de constructieve integriteit **niet** aan en leveren dus ook geen "schade" op.
- Van de 13 dan nog resterende oorzaken zijn er 5 waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt (nrs. 5 en 7 en de nrs. 9,10 en 11) en dus inderdaad wél het gevolg zijn van "*gemeentelijk handelen"* binnen "*de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Er is geen discussie dat oorzaak nr. 6 voor rekening van een keldereigenaar moet zijn.
- Van de resterende 7 zijn er 6 die kennelijk de kern vormen voor de vrees van het college "*dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Die vrees berust op een kennelijke misvatting dat de gemeente niet verantwoordelijk kan zijn voor de gevolgen van schade waarvan de initiële oorzaak aan een persoon of instantie is te wijten die "*die los … van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente*" handelt, waarbij het college met name doelt op handelen van het waterschap, leidingen leggende nutsbedrijven, averij varende schepen of snelheid overtredende bestuurders van auto's. Dat zijn in juridische termen allemaal "derden'. Zoals de CvWW en ook [redacted] nogmaals tijdens de RIB heeft proberen duidelijk te maken is er weldegelijk een grond voor mede-aansprakelijkheid van de gemeente. De CvWW wijst erop dat het schade toebrengend handelen van derden in eerste instantie de eigendommen van de gemeente betreft, de wal- en kluis muren. Die verzakken daardoor en het gevolg is dat door die verzakking schade aan de achterliggende kelders optreedt. De CvWW acht de gemeente verantwoordelijkheid vanwege het verzuim om die verzakkingsschade aan haar

Peter L.M. Hustinx
Nieuwegracht 201
3512 LN Utrecht
06 5393 0846

eigen eigendommen te voorkomen (waartoe zij wel de middelen heeft) en/of vanwege het verzuim om de gevolgen van verzakking die (desniettemin) optrad en te verwachten was met voortvarende spoed te repareren en zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente, die los staat van de verantwoordelijkheid van die derde. Het college verliest daarbij ook uit het oog dat zij als medeveroorzaker voor het geheel van de schade aan de kelders verantwoordelijk kan worden gehouden, maar dan wel recht op verhaal heeft bij de derde , in verhouding tot ieders aandeel. Daarmee is dan wel voldaan aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" waaraan het raadsvoorstel refereert.[1] Overigens: 'oorzaak' nr. 19 ("peilbeheer") is, net als oorzaken 1 t/m 4, er een die verzonnen is achter het bureau van de juristen. Het berust op een fabeltje dat kennelijk rondwaart, maar heeft op geen enkele manier iets te maken met de realiteit. Zie de toelichting bij nr. 19 van bijlage 3.

- Dan resteert er nog 1 'oorzaak' te weten "*neerslag en vocht*" (die gelijk te stellen is met "*ernstige lekkage*"). Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Ten onrechte suggereert het college dat het Raadsvoorstel daarmee aansluit op een kostenverdelingsvoorstel van de CvWW. [redacted] heeft hier ook op gewezen. De CvWW heeft erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven, zodat de gemeente vervolgens van de gelegenheid gebruik kan maken om (goedkoop) de schades aan de gewelven van de kelders waarvoor zij verantwoordelijk is (en die overigens de meest in aanmerking komende bron is van "*ernstige lekkages*") te repareren. Laat in ieder geval duidelijk zijn dat de CvWW van oordeel is de gemeente een zorgplicht heeft om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Met dit voorstel van het college tracht het duidelijk aan een belangrijk deel van de consequenties van deze en andere zorgplichten te ontkomen.

Het college zou er goed aan doen zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. [redacted] heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet "*hoe rechters denken*" en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Wat daar ook van zij, ook de houding van het college in dit opzicht zal niet helpen bij het herstel van vertrouwen en het leggen van een aantrekkelijke basis voor samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren.

Wij hopen u met deze toelichting duidelijk gemaakt te hebben dat het college allerminst overtuigend is met de suggestie dat er 'oorzaken' van schade aan kelders zouden zijn waarvoor in het voorstel van de CvWW ten onrechte verantwoordelijkheid zou moeten nemen. Alleen al kijkend naar de verantwoordelijkheden van de gemeente zal de "*werkwijze*" die door de CvWW is voorgesteld weinig tot niets veranderen aan wat de situatie zal zijn als de rechter eraan te pas

[1] Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als die basis is voor verantwoordelijkheden die het college wel heeft aanvaard! Zie nrs 9.10 en 11 van bijlage 3. Dat geldt overigens ook voor de schadeoorzaak "*Snelheid van het verkeer*" (nr. 17). Ook de verantwoordelijkheid voor die oorzaak is gebaseerd op de gedachte dat het de gemeente is die de maatregelen kan en dus moet nemen om verkeersschade te voorkomen. Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Wij zien het noemden van handhaving door de politie als een voorbode voor precies dezelfde tegenwerpingen die de gemeente jarenlang (ten onrechte) heeft volgehouden als het ging om zwaar verkeer.

2E
2E Utrecht
06 2E

moet komen. De conclusie kan geen andere zijn dan dat het college juist goede redenen zou moeten hebben om aan te nemen dat in door de CvWW voorgestelde werkwijze het risico juist klein is dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, terwijl de aanmerkelijke kans bestaat dat zij juist minder publieke middelen hoeft te spenderen doordat niet alleen procedures vermeden kunnen worden maar ook een goede basis voor kostenbesparende samenwerking kan worden verkregen. Daarnaast zal bij een door de samenwerking gefaciliteerd gecoördineerd beheer een beter zicht bestaan op het verkrijgen van nationale en internationale subsidies.

Voor de verdere toelichting verwijzen wij u naar de overige bijlagen bij deze brief. In Bijlage 2 vindt u een uitgebreidere juridisch argumentatie; in bijlage 3 een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit het raadsvoorstel en in Bijlage 4 een inventarisatie van alle oorzaken van schade die in het Rapport van de CvWW worden genoemd met verwijzing maar de vindplaatsen in het rapport (§5.11 en dan een letter). In Bijlage 1 vindt u deze vindplaatsen ook per schadeoorzaak aangeduid

Wij spreken de hoop uit dat de raad aanleiding zal zien het college op andere gedachten te brengen dan het tot nu toe heeft voorgesteld en (mede op de hierboven aangevoerde gronden) het raadsvoorstel in boven besproken opzicht zal willen amenderen conform de suggestie gedaan door het Comité Oudegracht.

Hoogachtend,
namens de in de aanhef genoemde comités,

2E

Gemeenteraad

Dossiernummer	2045
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	17.4
Titel	Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied
ID	2205
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	14030
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	2 juli 2021
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	**Datum**	2 juli 2021
Doorkiesnummer	14. 030	**Kenmerk**	7327455 20210629 EB
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toezeggingen commissiebehandeling raadsvoorstel wervengebied
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Bij de commissievergadering van 3 juni 2021 hebben wij u toegezegd schriftelijk op een aantal door uw raad benoemde punten te reageren.

Kwetsbare plekken versneld autovrij maken
De D66-fractie heeft gevraagd om een duiding van kwetsbare plekken die zich lenen voor het versneld autovrij maken. Voertuigen met een aslast boven de 2 ton worden geweerd uit het wervengebied. Voor verkeer onder dat gewicht zijn er geen aslastbeperkingen, dit verkeer kan dan ook gebruik maken van parkeerplaatsen. Naar aanleiding van inspecties kan het voorkomen dat vanwege de staat van kelders, werf- of kluismuren toch besloten wordt om preventief een parkeerplaats boven een kelder af te zetten. Als het dan om permanente afzetting gaat, kunnen deze gevallen meegeteld worden in het kader van de aanpak autoluwe binnenstad. Dit is momenteel het geval voor één parkeerplek op de Kromme Nieuwegracht, waar in overleg met de eigenaar de parkeerplek boven de betreffende kelder is afgezet.

In de raadsbrief van 27 mei 2021 is uw raad geïnformeerd over de stand van zaken en de aanpak autoluwe binnenstad. Ook is in de brief aangekondigd dat in 2021 de eerste circa 40 tot 50 plekken worden opgeheven aan de Oudegracht Noord en Zuid, op het Janskerkhof en op de hoek van de Keukenstraat en Nieuwegracht.

Klimaatbestendigheid
De GroenLinks-fractie heeft gevraagd om in te gaan op klimaatbestendigheid. Klimaatbestendigheid heeft als doel maatregelen te nemen om de gevolgen van hitte, droogte, wateroverlast en overstroming door het veranderend klimaat tegen te gaan. In de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering waar uw raad op 17 juni jl. over is geïnformeerd zijn hiervoor doelen en te nemen maatregelen beschreven. In overleg met de deelopgave klimaatadaptatie en het programma water en riolering bekijken we welke mogelijke maatregelen voor klimaatbestendigheid er in het wervengebied zijn en nemen deze mee bij het uitvoeren van de herstelwerkzaamheden. Hierbij denken we aan het

vasthouden van regenwater om droogteschade te voorkomen door te ontharden en vergroenen waar mogelijk. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het vasthouden en infiltreren van regenwater niet leidt tot een toename van de kans op wateroverlast in de werfkelders. Ook kijken we naar kansen om via onder water maatregelen in de kadeconstructies, zoals het toevoegen van waterplanten, de waterkwaliteit te verbeteren. Het raadsbesluit is hier op aangepast.

Bomen Plompetorengracht
De GroenLinks-fractie heeft een vraag gesteld over de aanplant van bomen bij de Plompetorengracht conform de bomenvisie Utrechtse werven uit 2012. In de bomenvisie staat, dat in de loop van de 19de eeuw zeven van de negen bomen langs de Plompetorengracht zijn verwijderd. De laatste twee zijn aan het begin van de jaren 2000 verwijderd. In de bomenvisie wordt geadviseerd om enkele nieuwe bomen te planten. We gaan de aanplant van bomen betrekken bij het herstel van de kluismuren en kelders langs de Plompetorengracht, De planning daarvan is nog niet bekend. In de zomer van 2022 verwachten we meer duidelijkheid hierover.

Hergebruik materialen
De GroenLinks-fractie heeft gevraagd terug te komen op hergebruik van materialen. Hoogwaardig hergebruik van materialen bij bouwwerkzaamheden maakt een belangrijk onderdeel uit van het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023, op 16 juni jl. is uw raad geïnformeerd over de stand van zaken hiervan.

Bij restauratiewerkzaamheden wordt uitgegaan van het hergebruik van materiaal indien dat technisch mogelijk is. Omdat de meeste werfmuren en keldergewelven destijds gemetseld zijn met een kalkmortel, is het doorgaans goed mogelijk om bakstenen heel te houden bij demontage, daarna schoon te maken en vervolgens weer opnieuw te gebruiken. Als dat niet in het project zelf is, dan kan het ter beschikking komen van andere projecten. Zo is in overleg met erfgoed en de eigenaar van een kelder materiaal van enkele eeuwen oud hergebruikt bij de herbouw van een kelder op rak 21b.

Fauna-uittreedplaatsen (FUP's)
De PvdD-fractie heeft gevraagd terug te komen op de aanbreng van FUP's bij het herstel van de wal- en kluismuren. We gaan samen met de ecologisch adviseurs, de adviseur erfgoed en de havenmeester onderzoeken hoe FUP's kunnen worden ingepast bij het uitvoeren van de herstelwerkzaamheden. Het raadsbesluit is hier op aangepast.. Hierbij kijken de ecologisch adviseurs of de waterstoepen bij de lage walmuren mogelijk in de praktijk al fungeren als FUP. Waterstoepen zijn verlaagde stukjes werf die toegang tot het water vergemakkelijken, vaak in de buurt van werftrappen, die op hun beurt weer vaak in de buurt van zijstraten en stegen liggen en destijds in gebruik als wasplaats of als plek om bluswater te putten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeenteraad

Dossiernummer	1759
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	18
Titel	Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed
ID	1813
Behandelend ambtenaar	J. Bodewitz
Telefoon	030 2861054
E-mail	j.bodewitz@utrecht.nl
Datum collegebesluit	30 maart 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Vastgoed
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

Beleidsveld	Vastgoed
Organisatieonderdeel	Vastgoedorganisatie Utrecht
Opsteller	Jord Bodewitz
Kenmerk	8745996
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor actualisering van het vastgoedbeleidskader:

    a) Functionele benadering van het vastgoed met de vier scenario's
        1. Beleidsvulling,
        2. Activistisch leegstandsbeheer
        3. Vastgoed in transitie;
        4. Verkoop als laatste optie;

    en bijbehorende instrumenten strategische visie, pandvisie, dashboards, Makelpunt en leegstandsbeheerder;

    b) Technische benadering van het vastgoed met het waardenwiel en bijbehorende instrumenten:
        1. Bouw Informatiemodellering
        2. Parametrisch Ontwerpen
        3. Levenscycluskostenanalyse

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het voorliggende Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed wordt een visie op het creëren van maatschappelijke waarde vanuit het instrument van gemeentelijk vastgoed gegeven; dit geeft richting voor de actualisatie van het vastgoedbeleidskader en het te voeren vastgoedbeleid.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018 '*Utrecht: ruimte voor iedereen'* is gesteld dat we het vastgoedbeleid veranderen. De maatschappelijke waarde van vastgoed staat daarbij centraal. We zoeken naar mogelijkheden om aan de ene kant maatschappelijke initiatieven meer ruimte te geven en aan de andere kant geen vastgoed onnodig in bezit te houden.

Het gemeentelijk maatschappelijk vastgoed is onroerend goed met meerwaarde voor de samenleving. Het creëert mogelijkheden om de ambities en doelstellingen op het terrein van welzijn, zorg, sport, onderwijs, cultuur, maatschappelijke opvang en/of zorg, duurzaamheid en circulaire economie te vervullen. Het goed organiseren van het eigendom, de verhuur en het beheer is de taak van de gemeentelijke vastgoedorganisatie. Daarbij wordt bij het invulling geven aan de beleidsdoelstellingen het vastgoed maatschappelijk gezien zo optimaal mogelijk ingezet.

In het visiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed schetsen wij een visie op het creërenvan maatschappelijke waarde vanuit het instrument van het gemeentelijk vastgoed.
Dat doen we langs twee lijnen.

1. Sturen op maatschappelijke waarde via de *functionele benutting* van het vastgoed.
   Dit wordt gerealiseerd door zorg te dragen voor voldoende en optimaal gespreid aanbod van ruimte waarin maatschappelijke voorzieningen gehuisvest kunnen worden. De meerwaarde wordt gecreëerd door ruimte c.q. huisvesting te bieden aan organisaties en instellingen die maatschappelijke waarde creëren voor de stad.
   We onderscheiden hierbij vier scenario's:
   - We bieden ruimte aan organisaties vanuit een huisvestingsvraag van een beleidsveld.
   - We bieden ruimte bij (tijdelijke) leegstand via activistisch leegstandsbeheer.
   - Of vastgoed komt in transitie en krijgt dan een invulling waarbij we o.a. inzetten op het optimaal creëren van maatschappelijke waarde met een pandvisie.
   - In uitzonderlijke situaties over gaan tot verkoop.
2. Sturen op maatschappelijke waarde via de *technische maatregelen* aan het vastgoed.
   Dit wordt gerealiseerd door via de techniek van vastgoed een bijdrage te leveren aan opgaven voor gezonde verstedelijkingen en maatschappelijke transities op het gebied van energie, circulariteit, adaptatie, biodiversiteit, gezondheid en sociale inclusie. Hier gaat het om meer dan alleen huisvesting van onze beleidsdoelstellingen. Om te komen tot een volledige integrale afwegingen over de geschiktheid van maatregelen in een technisch vastgoedproces introduceren wij het waardenwiel. Door gebruik te maken van het waardenwiel kan er gedurende een vastgoedproces onderbouwd worden welke afwegingen er zijn gemaakt, op welke elementen er geëxcelleerd wordt en bij welke elementen er een ondergrens gehanteerd wordt.

Het ambitiedocument is een tussenstap om te komen tot een nieuw vastgoedkader. Hierin zijn recente ontwikkelingen meegenomen en wordt inzicht gegeven hoe wij kijken naar het creëren van maatschappelijke waarde. Deze ambitie willen we eerst vastleggen, om op basis hiervan tot een nieuw vastgoedkader te komen. Het ambitiedocument vraagt nog nadere uitwerking in relatie tot bestaande financiële en juridische kaders. Met een nadere uitwerking kan de afweging mogelijk worden gemaakt tot hernieuwde kaders voor het te voeren vastgoedbeleid. In het ambitiedocument worden strategische keuzes en een aantal instrumenten geschetst die richting geven voor een uitwerking naar een vastgoedkader. Een deel van de instrumenten hebben we de afgelopen 2 jaar organisch ontwikkeld, een aantal instrumenten moeten nog verder ontwikkeld worden. De uitwerking geschiedt op basis van bijgevoegd Plan van Aanpak, werkenderwijs door te onderzoeken en te experimenten aan de hand van concrete pilots. Het doel daarbij is om enerzijds de concrete maatschappelijke baten scherp te krijgen en anderzijds de (meer)kosten van de sturing op maatschappelijke meerwaarde, maar ook de juridische randvoorwaarden.

Het Ambitiedocument is daarnaast een richtslijn voor houding en gedrag van de Vastgoedorganisatie Utrecht bij het beheren, uitgeven of ontwikkelen van maatschappelijk vastgoed.

Beoogd effect
Inzet, beheer en ontwikkeling van gemeentelijk vastgoed dat aansluit bij vraag en behoefte uit de buurt, wijk of stad en daarmee meerwaarde creëert voor de buurt, wijk of stad.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
In het Meerjarenperspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2019 en 2020 is gerapporteerd hoe de Vastgoedorganisatie Utrecht werkenderwijs aan waarde creatie heeft gedaan in het gemeentelijk vastgoed. Het vastgoed wordt nadrukkelijk ingezet op het behalen van de maatschappelijke opgaven voor deze stad en bij het opstellen van pandvisies wordt invulling gegeven aan het begrip maatschappelijke waarde

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor actualisering van het vastgoedbeleidskader: a) Functionele benadering van het vastgoed met de vier scenario's 1. Beleidsvulling, 2. Activistisch leegstandsbeheer 3. Vastgoed in transitie; 4. Verkoop als laatste optie; en bijbehorende instrumenten strategische visie, pandvisie, dashboards, Makelpunt en leegstandsbeheerder; b) Technische benadering van het vastgoed met het waardenwiel en bijbehorende instrumenten: 1. Bouw Informatiemodellering 2. Parametrisch Ontwerpen 3. Levenscycluskostenanalyse
Argumenten	
1.1	<u>Het ambitiedocument geeft invulling aan de opdracht uit het coalitieakkoordUtrecht: ruimte voor iedereen.</u>
	In het coalitieakkoord 2018 Utrecht: ruimte voor iedereen is gesteld dat we het vastgoedbeleid veranderen. De maatschappelijke waarde van vastgoed staat daarbij centraal.
1.2	<u>Met een benadering langs de functionele en technische lijn van het vastgoed, kan beter worden bijgedragen aan het creëren van meerwaarde met het instrument vastgoed.</u>
	Het gemeentelijk, maatschappelijk vastgoed is onroerend goed met meerwaarde voor de samenleving. Het Ambitiedocument geeft richting, met een functionele en technische benadering van het vastgoed en bijbehorende instrumenten, aan de werkwijze bij de Vastgoedorganisatie Utrecht. Het goed organiseren van het eigendom, de verhuur en het beheer draagt bij aan meerwaarde creatie met het instrument vastgoed en een gezond financieel fundament.
1.3	<u>Hiermee wordt richting gegeven de Kaderbrief Vastgoed 2022 en actualisering van andere vastgoedbeleidskaders.</u>
	Met het ambitiedocument wordt richting gegeven aan de actualisering van het vastgoedbeleid, met inachtneming van het budgettaire kader. De vertaling van ambities naar een kader met een duidelijk beeld wat de maatschappelijke kosten en

	baten zijn, wordt uitgewerkt door te onderzoeken en te experimenteren met pilots. Bij de uitwerking worden ook alternatieven betrokken, die passen binnen de bestaande budgettaire kaders. Zo kan uiteindelijk een weloverwogen afweging gemaakt worden. In het Plan van Aanpak wordt in stappen geschetst hoe de uitgangspunten en producten in het Ambitiedocument worden uitgewerkt. Het eindresultaat is een integraal voorstel tot bijstelling van vigerende beleidskaders (o.a. Kaderbrief Vastgoed 2017, Uitgifteproces gemeentelijk vastgoed, Algemeen Belang Besluit Wet & Markt Overheid) en een nieuwe Kaderbrief Vastgoed.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Het Ambitiedocument kan naar verwachting niet binnen de bestaande budgettaire en beleidskaders worden uitgevoerd en worden vertaald naar een nieuw vastgoedkader.
	Er zijn naar verwachting extra financiële middelen nodig voor de instrumenten uit het Ambitiedocument. In het Plan van Aanpak wordt de wijze geschetst waarop de vertaling naar een nieuw vastgoedkader plaatsvindt.

Financiën
Dit ambitiedocument is een tussenstap om te komen tot een nieuw vastgoedkader. We omschrijven in dit ambitiedocument hoe we maatschappelijke waarde willen creëren en welke instrumenten we daarvoor inzetten. Een aantal van deze instrumenten hebben we de afgelopen 2 jaar organisch ontwikkeld, een aantal instrumenten moeten we nog ontwikkelen. Daarnaast willen we een aantal pilots doen om de benodigde ervaring op te doen. Op deze manier kunnen we integraal de financiële en juridische consequenties van onze ambities inzichtelijk krijgen voordat we deze vertalen naar vastgoedkaders. Een andere manier van verhuren of huurberekening en verbouwingen aan een pand kunnen aanzienlijke kosten met zich meebrengen, die moeten worden afgewogen ten opzichte van de maatschappelijke (meer) waarde. Leegstand en herbestemming van een pand zijn niet altijd voorspelbaar. De vastgoedkaders moeten deze afwegingen en ontwikkelingen beheersbaar houden. Binnen de huidige budgettaire kaders kunnen deze keuzes niet (volledig) worden gemaakt.

Vervolg
Medio 2021 – begin 2022 kostenneutraal experimenteren met uitgangspunten van het ambitiedocument, op basis vangenoemde doelstellingen
1e kwartaal 2022 de uitwerking en voorstel nieuw vastgoedkader betrekken bij integrale afweging Voorjaarsnota 2022; in 2022 nieuwe gemeenteraad en nieuwe coalitie-afspraken.

Participatie
Bij de verdere uitwerking zullen we participatie nader vormgeven. De input uit de dagelijkse praktijk van het matchwerk van het Makelpunt zijn mede leidraad geweest voor het Ambitiedocument.

Communicatie
Er wordt na vaststelling een publiekssamenvatting van het ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde en Vastgoed gemaakt.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed;

Bijlagen informatief
- Plan van Aanpak Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed 2021.

Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

Publieke binnenruimte in een dynamische stad



Vastgoed Organisatie Utrecht – 12 april 2021

Gemeente Utrecht

Inhoud

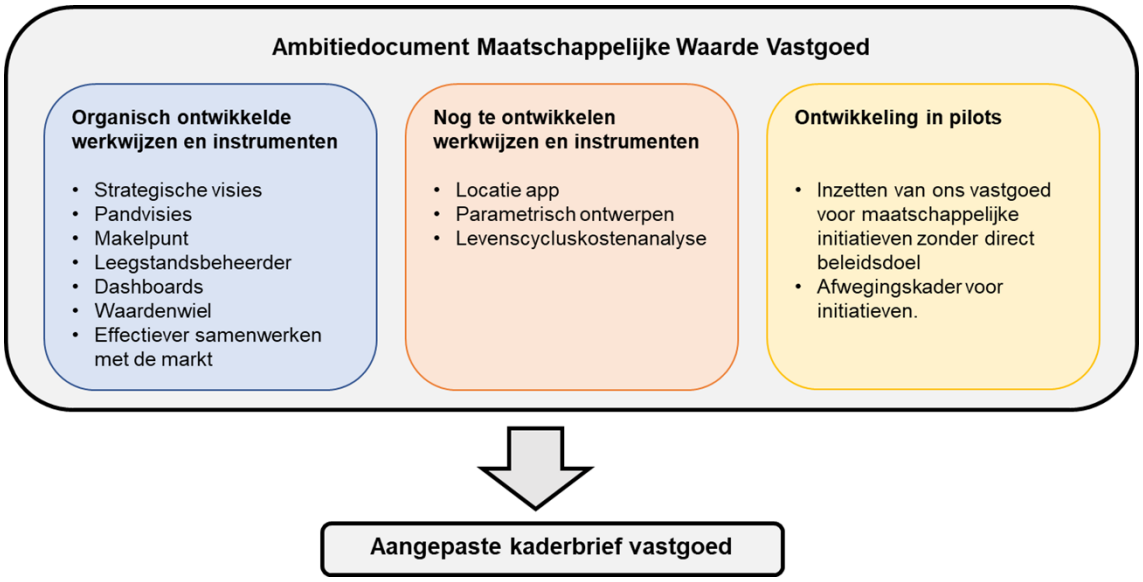
1. Inleiding 3
2. Ontwikkelingen in de stad 5
2.1 Ontwikkelingen 5
2.2 Consequenties voor ons vastgoed 6
3. Maatschappelijke waarde via een functionele benadering 8
3.1 Aansluiten op overkoepelende ontwikkelingen 10
3.2 Instrumenten die we gaan inzetten 13
4. Maatschappelijke meerwaarde via een technische benadering 17
4.1 Maatschappelijke meerwaarde, duurzame ontwikkeling & techniek van het vastgoed 17
4.2 Maatschappelijke meerwaarde realiseren via technische vastgoedprocessen 18
4.3 Wat doen we binnen de bestaande kaders? 18
4.4 Een integrale benadering faciliteren via het waardenwiel 21
4.5 Instrumenten die we gaan inzetten 22
BIJLAGE 1: Nadere toelichting Waardenwiel 25
BIJLAGE 2: Infographic (concept niet definitief) 28

1. Inleiding

Het gemeentelijk, maatschappelijk vastgoed is onroerend goed met meerwaarde voor de samenleving. Het creëert mogelijkheden om de ambities en doelstellingen op het terrein van welzijn, zorg, sport, onderwijs, cultuur, maatschappelijke opvang en/of zorg, duurzaamheid en circulaire economie te vervullen. Het effectief en efficiënt organiseren van het eigendom, de verhuur en het beheer is de taak van de gemeentelijke vastgoedorganisatie (VGU). Het vastgoed wordt optimaal ingezet bij het ondersteunen van de beleidsdoelstellingen.

Ambitiedocument

Dit ambitiedocument is een tussenstap om te komen tot een nieuw vastgoedkader. Op basis van het coalitieakkoord en het koersdocument hebben we als vastgoedorganisatie al een aantal stappen gezet om meer maatschappelijke waarde te creëren met ons gemeentelijk vastgoed. Zo waren we één van de eerste gemeentes die huurkortingen voor onze huurders in tijden van Corona hebben georganiseerd. We hebben als eerste gemeente onze leegstandsbeheerder aanbesteed met een maatschappelijke opdracht en we lopen voorop in Nederland met onze versnellingsopgave energieneutraal kernvastgoed, wat als voorbeeld heeft gediend voor de nationale routekaart duurzaam vastgoed. De tijd staat niet stil, met dit ambitiedocument hebben we recente ontwikkelingen meegenomen en inzicht gegeven hoe we als vastgoedorganisatie aankijken naar het creëren van maatschappelijke waarde. Deze visie willen we eerst vastleggen, om op basis hiervan tot een nieuw vastgoedkader te komen. We omschrijven in dit ambitiedocument hoe we maatschappelijke waarde willen creëren en welke instrumenten we daarvoor inzetten. Een aantal van deze instrumenten hebben we de afgelopen 2 jaar organisch ontwikkeld, een aantal instrumenten moeten we nog ontwikkelen. Daarnaast willen we een aantal pilots draaien om ervaring op te doen zodat we onder andere de financiële, juridische en maatschappelijke consequenties van onze ambities inzichtelijk krijgen voordat we deze vertalen naar de vastgoedkaders. In onderstaand overzicht is schematisch weergeven hoe de verschillende instrumenten samenkomen in dit ambitiedocument.



Leeswijzer

In dit document schetsen wij onze ambities op het creëren van maatschappelijke waarde vanuit het gemeentelijk vastgoed. In hoofdstuk 2 schetsen we de maatschappelijke ontwikkelingen en wat dit betekent voor ons vastgoed. Voor het creëren van maatschappelijke waarde met vastgoed worden een

aantal instrumenten voorgesteld. Dat doen we langs twee lijnen. We kijken in hoofdstuk 3 naar de wijze waarop we weloverwogen invulling geven aan het pand door verhuur aan personen of organisaties, dit noemen we de functionele lijn. Ook worden de functionele instrumenten toegelicht. Daarnaast kijken we in hoofdstuk 4 naar de technische aanpassingen die we kunnen doen aan een pand om meerwaarde te creëren, dit is gericht op de Utrechtse opgaven voor gezonde verstedelijking. Het hoofdstuk introduceert een aantal nieuwe instrumenten die ingezet kunnen worden ter ondersteuning van een meer integrale technische benadering.

Sturen op maatschappelijke waarde via een functionele benadering.
Hiermee bedoelen we voldoende en optimaal gespreid aanbod van ruimte waarin maatschappelijke voorzieningen gehuisvest kunnen worden. De meerwaarde wordt gecreëerd door ruimte c.q. huisvesting te bieden aan organisaties en instellingen die maatschappelijke waarde creëren voor de stad. Dit betekent niet enkel het huisvesten van beleidsvelden, maar ook ruimte bieden aan andere maatschappelijke initiatieven uit de stad.

Sturen op maatschappelijke waarde via de technische benadering.
Gemeentelijke voorzieningen spelen een belangrijke verbindende rol als het gaat om gezonde verstedelijking. Via gemeentelijk vastgoed wordt bijgedragen aan een hoogwaardig, betaalbaar en toegankelijk aanbod van maatschappelijke voorzieningen in de stad. De ambitie is om met ons vastgoed het goede voorbeeld te geven op het gebied van gezonde verstedelijking. Dit wordt gerealiseerd door via de techniek van het vastgoed een bijdrage te leveren aan maatschappelijke transities op het gebied van bijvoorbeeld energie, circulariteit, klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid en sociale inclusie.

De kaderbrief
Na vaststelling van dit ambitiedocument op maatschappelijke waarde bij het instrument vastgoed, herijken wij de Kaderbrief Vastgoed 2017 en actualiseren wij de 10 kaders voor het vastgoedbeleid. De nieuwe Kaderbrief Vastgoed wordt een vertaling van hetgeen beschreven in dit ambitiedocument.

2. Ontwikkelingen in de stad

Als vastgoedorganisatie zien we diverse ontwikkelingen, zowel intern als extern die van invloed zijn op de wijze waarop we met ons vastgoed om willen gaan. Intern komen deze ontwikkelingen onder andere terug in een aantal richtinggevende beleidsdocumenten, waarin maatschappelijk vastgoed een belangrijk onderdeel is.

De belangrijkste kaders waar we op aan sluiten met dit ambitiedocument zijn de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040) en het Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen. In dit hoofdstuk worden kort de belangrijkste externe en interne ontwikkelingen omschreven. Dit is de context waarin we werken en waar we op willen inspelen.

2.1 Ontwikkelingen

De rol die we als overheidsorganisatie vervullen verandert doorlopend door de tijd heen. Naast het faciliteren van publieke diensten en producten is de nadruk meer komen te liggen op samenwerken, verbinden en faciliteren in het realiseren van maatschappelijke impact. Ontwikkelingen die we op dit moment signaleren zijn:

Stedelijke verdichting

De stad groeit de komende jaren fors, het wordt drukker, technologische ontwikkelingen gaan in vogelvlucht en de ruimtebehoefte verandert. Kortom de dynamiek in de stad wordt groter en complexer. Ook de vraag naar ruimte voor maatschappelijke initiatieven groeit. De druk op het gebruik van ruimte neemt toe door de toename van het aantal inwoners en de beperkte mogelijkheden tot uitbreiding van locaties in de stad.

Dit vraagt om een slimme afwegingen bij het benutten van publieke ruimte. Denk aan initiatieven met duurzame en ruimtebesparende plannen voor gebruik van vastgoed, bijvoorbeeld op daken van gemeentelijk vastgoed, in sportaccommodaties en bij schoolpleinen. Maar ook meer gedeeld gebruik van de beschikbare ruimte en faciliteiten in een pand, daarmee worden de kosten per gebruiker lager. Ook kan het zorgen voor levendigheid en brengt het mensen in contact met voorzieningen die ze nog niet kenden.

Clustering van functies kan een beeldbepalend gebouw opleveren, met duidelijke herkenbaarheid van dé plek voor voorzieningen in de directe omgeving en de wijk. Bij het fysiek clusteren van verschillende functies is het belangrijk om oog te houden voor de afzonderlijke herkenbaarheid van de functie en voor de individuele en gezamenlijke behoefte. Dit vereist efficiënt vastgoedbeheer en sensitiviteit bij het beheren van de klantrelaties.

Gezond stedelijk leven

Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond Stedelijk Leven staat daarbij centraal. Gezond is daarbij een breed begrip dat gericht is op thema’s zoals bewegen, welbevinden, duurzaamheid en perspectief op woonruimte, werkgelegenheid en ontspanning. Gezond Stedelijk Leven komt in veel facetten terug in relatie tot het gemeentelijke vastgoed. Denk aan circulariteit, invloed op het milieu, gezondheid (comfort, welzijn, productiviteit), toegankelijkheid, energiemaatregelen, natuur inclusief bouwen etc.

Dit vraagt van ons om slimme afwegingen te maken tussen thema’s en de financiële gevolgen die hierbij horen voor de korte en lange termijn.

Participatie en initiatief
Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties willen steeds meer invloed en betrokkenheid. Dit komt tot uiting via actief burgerschap & sociaal ondernemerschap. We zien een stevige opkomst van zowel actief burgerschap als sociaal ondernemerschap waarbij inwoners en organisaties voorstellen doen en eigenaarschap nemen over thema's die maatschappelijke meerwaarde opleveren.

Dit vraagt van ons goed zicht op de wensen van bewoners en organisaties, nauwe betrokkenheid met de stad en slim en efficiënt inspelen op mogelijkheden voor initiatieven, participatie en verzelfstandiging via het gemeentelijke vastgoed.

Verblijven en ontmoeten
Steeds vaker gaan mensen niet puur naar een gebouw om er te winkelen of actief iets te doen, maar wil men simpelweg ergens verblijven en ontspannen. Mensen ontmoeten. Genieten van de omgeving.

Dit vraagt van ons als vastgoedorganisatie aandacht voor de sfeer en beleving en vooral kwaliteit van een pand maar ook om aandacht voor de toegankelijkheid van ons vastgoed.

2.2 Consequenties voor ons vastgoed

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen, kunnen we concluderen dat we als vastgoedorganisatie snel, flexibel en slim met ons beschikbare vastgoed moeten omgaan. We onderscheiden de volgende vier uitdagingen die als basis dienen voor de instrumenten die we ten behoeve van maatschappelijke waarde inzetten. In hoofdstuk 3 en 4 worden de instrumenten verder toegelicht.

Stedelijke verdichting
Om tegemoet te komen aan de grote vraag naar ruimte in een verdichtende stad is een slimme afweging en invulling van publieke ruimte gewenst, met als doel naast ruimte voor beleid ook locaties voor andere maatschappelijke invulling beschikbaar te stellen.

Dit doen we door:

- Zicht te hebben op de stand van zaken van het vastgoed op de korte en lange termijn en ook op de eventuele leegstand (van gehele panden dan wel van een deel van een pand of een deel van de uren.
- Zicht te hebben op de vraag naar ruimte en laatste ontwikkelingen in dit kader in de stad.
- Deelgebruik te stimuleren dat leidt tot betere benutting van de panden en samenwerking van partijen.
- Het goed en weloverwogen samenbrengen van vraag en aanbod en de juiste afweging bij invulling als nieuwe focus voor de Vastgoedorganisatie.

Gezond stedelijk leven
Om gezond stedelijk leven te bevorderen zijn er veel verschillende maatregelen die ingezet kunnen worden. Om te komen tot optimale effectieve keuzes willen we een integrale benadering hanteren bij het vaststellen van ambities op het gebied van circulariteit, energie, natuur-inclusiviteit, gezondheid en sociaaleconomische aspecten als wij gaan investeren in een gebouw.

Dit doen we door:

- Een nieuw model te introduceren waarbij bovengenoemde waarden worden geanalyseerd. Aan de hand van de analyse kan een afgewogen keuze worden gemaakt welke ambities het beste passen bij het gebouw, de financiële kaders en het beoogd gebruik. We kunnen niet altijd alle ambities in een project realiseren, maar met deze integrale benadering komen we

tot een optimale keuze welke maatregelen de meeste impact hebben bij een investeringsproject.

Participatie en initiatief
Er wordt meer snelheid, flexibiliteit en aanpassingsvermogen gevraagd van ons als organisatie passend bij de jonge dynamiek van huidige startups/ initiatieven. Een maatschappelijk initiatief slaagt bij een aanpak van snel schakelen en proactief inspelen op trends en ontwikkelingen.

Dit doen we door:

- Onze klant centraal te stellen bij de ontwikkelingen in het vastgoed. Dit kunnen veranderende behoeftes zijn bij zowel de beleidsvelden als onze directe huurders. We gaan hierbij oplossingsgericht te werk, bijvoorbeeld door de huurmaatregelen in de coronacrisis en de ventilatiemaatregelen die ervoor zorgen dat ons vastgoed veilig kan worden gebruikt.
- Door onze informatie slim aan elkaar te koppelen en dashboards te genereren waar het aanbod van ons vastgoed helder inzichtelijk is gemaakt. Hiermee kunnen we de vraag en het aanbod steeds beter op elkaar afstemmen.

Verblijven en ontmoeten
Men wil steeds meer openbaar toegankelijke locaties waar men elkaar kan ontmoeten en verblijven. De beleving van vastgoed speelt een grote rol.

Dit doen we door:

- De basiskwaliteit van het onderhoudsniveau van ons vastgoed op orde te houden.
- Het optimaal benutten van de (historische) waarde van het vastgoed waardoor we de kwaliteit van het vastgoed verbeteren. Dat betekent soms in oorspronkelijke staat terugbrengen en soms in moderne variant. Dit draagt bij aan de totale beleving van het pand.
- Het realiseren van plekken waar ruimte is voor ontmoeting, waarbij we de Utrechtse toegankelijkheid standaard hanteren.

3. Maatschappelijke waarde via een functionele benadering

Gezonde balans binnen ons vastgoed

Via het vastgoed sturen we op het optimaal ondersteunen en faciliteren van maatschappelijke initiatieven. We bieden ruimte aan initiatieven waar dat haalbaar is en hanteren daarbij de juiste afwegingen. We richten ons op minimale leegstand en maximaal maatschappelijk rendement. We hebben echter ook een verantwoordelijkheid te nemen als het gaat om de bedrijfseconomische prestaties en de optimale inzet van publieke middelen.

"We sturen op het zo optimaal mogelijk ondersteunen en faciliteren van maatschappelijke initiatieven."

Soms moeten we vastgoed onttrekken aan gebruik en beschikbaar stellen omdat we een wettelijke plicht hebben. Denk aan nood (o.a. brand), crisissituaties (o.a. corona/ noodopvang) of groei van leerlingenaantallen in de stad (tijdelijke huisvesting). Ook hebben we vastgoed in bezit dat niet direct gericht is op initiatieven. Denk aan fietsenstallingen en garages (al kan je ook daar creatieve concepten bedenken). Het is dus van belang te sturen op de juiste balans.

Maatschappelijke waarde creëren via de functionele benadering richt zich voornamelijk op de invulling van het gebouw. Welke partijen en initiatieven maken gebruik van ons vastgoed en leveren daarmee maatschappelijk waarde voor de stad. We hebben een nauwe relatie met de gemeentelijke beleidsvelden. Vanuit de beleidsvelden wordt aangegeven welke ontwikkelingen er in de stad spelen en welke huisvestingsbehoefte daarbij hoort. Het gaat hierbij om spreiding van voorzieningen door de stad en om de specificaties van de gebouwen. Wanneer een beleidsveld een gebouw niet meer nodig heeft bekijken we als vastgoedorganisatie samen met alle beleidsvelden hoe we het gebouw in kunnen zetten voor maatschappelijke activiteiten, ontmoeting, beleving, onderwijs, sport, zorg, cultuur, spel en beweging.

Stappenplan

Bij het sturen op maatschappelijke meerwaarde vanuit de functionele lijn volgen we de volgende stappen:

1. We bieden ruimte aan organisaties vanuit een huisvestingsvraag van een beleidsveld.
2. Bij tijdelijke leegstand bieden we ruimte via activistisch leegstandsbeheer. Partijen krijgen dan de kans om ons vastgoed tijdelijk te benutten via een tijdelijk huurcontract of, als dit geen optie is, door bruikleen via leegstandsbeheer.
3. Of vastgoed wordt niet meer benut voor het beleidsdoel en komt in transitie. Er wordt een integrale afweging gemaakt voor de toekomst van het pand, waarbij we inzetten op het creëren van zoveel mogelijk maatschappelijke waarde, tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.
4. Verkoop van vastgoed als laatste stap. Tot slot wordt in uitzonderlijke gevallen, op basis van analyses naar vraag, kosten en baten, een pand met redenen omkleed afgestoten.

In dit hoofdstuk zullen we deze vier stappen verder toelichten en aangeven welke kansen wij zien om in deze situaties aan te sluiten bij de ontwikkelingen die we zien in de stad.

Ad 1 Vastgoed met beleidsinvulling
In de basis bepaalt een beleidsveld of er ruimte geboden dient te worden aan een bepaalde organisatie met maatschappelijke waarde. In de meeste situaties is hierbij sprake van een subsidierelatie. In samenwerking met de beleidsvelden werken we vanuit vastgoed aan langjarige strategische huisvestingsplannen zodat we een goede afstemming houden tussen de vraag naar en het aanbod van vastgoed.

Ad 2 Activistisch leegstandsbeheer
Als een pand niet ingezet wordt t.b.v. een beleidsveld en tijdelijk beschikbaar is voor andere invulling gaan we uit van activistisch leegstandbeheer. Oftewel, we zetten het pand actief in om maatschappelijke waarde te creëren in de tijdelijkheid. Het kan daarbij gaan om een deel van een pand of een geheel pand. Hierbij gaan we meer activistisch te werk dan voorheen. Dit betekent dat we meer sturen op maatschappelijke invulling in de tijdelijkheid en we ons leegstaande vastgoed actief inzetten om nieuwe initiatieven een kans te geven.

Vanuit deze gedachte stellen we onze panden in principe niet langer dan 24 maanden ter beschikking aan een initiatief in tijdelijk beheer. Het kan zijn dat dit verlengd wordt om bijzondere redenen, zodat er geen leegstand ontstaat. De keuze welk initiatief gebruik kan maken van het betreffende object wordt gemaakt aan de hand van een afwegingskader dat we hieronder nader omschrijven. Daarna mag een volgend initiatief tot ontwikkeling komen. Hiermee geven we initiatieven een kans op tot wasdom te komen, maar is er met de 24 maanden ook een duidelijk kader wanneer een initiatief op eigen benen moet staan, onderdeel wordt van een beleidsveld of geen toekomstperspectief heeft.

Afhankelijk van de huurperiode wordt er of actief gezocht naar een huurder of wordt de leegstandbeheerder ingezet met het doel het pand op tijdelijke basis veilig te stellen en maatschappelijke waarde te creëren:

- Bij verhuurmogelijkheid van > 0,5jr, wordt er actief gezocht naar een tijdelijke huurder, vaak in samenwerking met het Makelpunt. Marktconforme huur op basis van duur van het gebruik, de bestemming en gebruikswaarde van het pand (de huur kan daarbij onder de kostprijs liggen).
- Bij verhuurmogelijkheid van 0,5jr of minder, dan geen verhuur maar inzet leegstandbeheer met maatschappelijke/culturele/creatieve initiatieven.
- Uitzonderingen hierbij kunnen zijn een strategisch aankoop vooruitlopend op een toekomstige gebiedsontwikkeling, sloop, verkoop of bestemmingsplanwijziging waarbij gestreefd wordt naar kostenreductie en opbrengst maximalisatie en bijvoorbeeld benzine verkooppunten die wij beheren omdat zij gezien hun ligging strategisch zijn (hiervoor geldt geen tijdelijk beheer). Dit vastgoed staat vaak gekenmerkt als leegstand.

Afwegingskader bij tijdelijke verhuur
Initiatieven schrijven zich in bij het Makelpunt. Aan de hand van het afwegingskader voor initiatieven wordt met een klein matchteam (denk aan adviseur VGU, adviseur Makelpunt, wijkadviseur en medewerker MO) gekeken naar optimale maatschappelijke invulling voor een korte termijn. Punten waarop het initiatief beoordeeld wordt zijn o.a.: Past het binnen het bestemmingsplan, ondersteunt het de visie van de gemeente. Is het initiatief robuust (is de businesscase haalbaar, wat is het rendement, wat kost het om het te plaatsen, wat levert het maatschappelijk op), passend bij de doelstellingen in de wijk, passend bij de beoogde doelgroep voor het pand, wat is het effect met het oog op social return, duurzaamheid, hoe snel is het te realiseren.

Ad 3 Vastgoed in transitie
Als de huidige functionele maatschappelijke waarde van een gebouw komt te vervallen omdat bekend is dat de (beleids-)functie wijzigt of vervalt wordt verkend hoe de locatie opnieuw ingevuld kan worden (binnen of buiten het gemeentelijk eigendom). Met de ontwikkeling van strategische visies ontstaat er beter inzicht in de toekomstige ontwikkelingen bij beleidsvelden. Hierdoor kunnen we inspelen op ontwikkelingen voordat er leegstand plaatsvindt. In deze situatie is vastgoed ‘in transitie’.

Wanneer er geen beleidsveld is dat het gebouw kan gebruiken wordt een integrale afweging gemaakt hoe we op de lange termijn maximale maatschappelijke meerwaarde kunnen creëren met dit pand. Hierin hoort ook de afweging of we dit het beste als gemeente zelf kunnen doen, of dat we het in zeer uitzonderlijke gevallen (met voorwaarden) kunnen verkopen. Daarbij maken we een zorgvuldige afweging tussen maatschappelijke baten en kosten. Een volledige analyse waarbij het gebouw, de financiële situatie en de behoefte van de wijk of stad meegewogen worden zijn hierbij essentieel.

Om tot een passende maatschappelijke invulling te komen van het gebouw moet er een weging plaatsvinden van de diverse initiatieven. We sluiten hierbij aan op de methodiek die gemeente breed wordt ingezet, namelijk de driehoek publieke waarde. Dit model gaat uit van drie kernwaarden:

- Legitimiteit, dit gaat over de onderbouwing van het verschil dat een initiatief maakt.
- Betrokkenheid, dit gaat in op het eigenaarschap van het initiatief.
- Rendement, dit gaat in op de kosten en baten die bij een initiatief horen.

Het vertalen van deze methodiek naar vastgoed is nog in ontwikkeling. We willen ervaring opdoen met deze methodiek om te komen tot een transparant afwegingskader dat past bij vastgoed, gebaseerd op de driekhoek publieke waarde.

Ad 4 verkoop
In uitzonderlijke gevallen kunnen we de afweging maken om een pand (met kwalitatieve voorwaarden) te verkopen. Het gemeentelijk maatschappelijk vastgoed is publiek bezit en heeft daarmee meerwaarde voor de stad. Pas als er redelijkerwijze en kosteneffectief geen gebruikswaarde meer kan worden gevonden voor een pand komt het afstoten van een pand in beeld. Afstoten van een pand kan ook in beeld komen als hiermee op de lange termijn maximale maatschappelijke meerwaarde gecreëerd kan worden.
Een aantal panden leveren een positief saldo aan de begroting. Om dit positieve saldo structureel uit de begroting te halen zal een aanzienlijke verkoopwaarde behaald moeten worden. Verkoop is pas interessant als deze verkoopwaarde daadwerkelijk gehaald wordt.

3.1 Aansluiten op overkoepelende ontwikkelingen
Onafhankelijk van de fase waarin een pand zich bevindt (met beleidsinvulling, leegstand of in transitie) zijn er een aantal overkoepelende ontwikkelingen waar we op willen inzetten met ons vastgoed die aansluiten bij de ontwikkelingen in de stad zoals omschreven in hoofdstuk 2. Het gaat hierbij om locaties in zelfbeheer, dubbelgebruik van vastgoed en de waarde van erfgoed.

Locaties in zelfbeheer
De snelle dynamiek die te zien is bij initiatieven vertaalt zich ook in toenemende mate in de wens om meer zeggenschap en eigenaarschap. Een zelfbeheerorganisatie heeft vaak ideeën voor beheer en exploitatie die maatschappelijke waarde kan opleveren voor de wijk en stad via bewonersinitiatieven, verenigingen en maatschappelijke organisaties.



Via zelfbeheer kunnen de schaarse middelen zo efficiënt en effectief mogelijk ingezet worden en gestreefd worden naar goede bezetting van en tevredenheid over het gebruik van het maatschappelijk vastgoed. Wij ondersteunen daarom initiatieven voor zelfbeheer en verzelfstandiging die een belangrijke bijdragen leveren aan de doelen van de stad: leren, werken, bewegen en sporten, cultuur beleven, ontmoeten en verbinden, sociale cohesie en een gezonde leefstijl. We vullen dit vanuit vastgoed aan met wegingsfactoren die per pand verschillen. Denk aan punten als verkeer aantrekkende werking/ toegankelijkheid/ duurzaamheid/ samenwerking met zittende andere partijen etc.

Dubbelgebruik

Vanuit de Vastgoed Organisatie sturen we, zoals ook in het Koersdocument Leefbare stad staat omschreven, op ruimte voor de buurt/wijk/stad, meervoudig gebruik van accommodaties in plaats van exclusief gebruik, synergie tussen voorzieningen op locatie en stimulering van zelfbeheer. Bij eventuele (onder)benutting van het gemeentelijke vastgoed op bepaalde tijden of plekken in het pand wordt aangestuurd op dubbel of meervoudig gebruik van het vastgoed. Zo gaan we in gesprek met huurders die ook maatschappelijke partners en/of subsidieontvangers zijn over benutting/meervoudig ruimtegebruik (al dan niet in een zelfbeheersituatie) binnen de kaders van het huurrecht (exclusiviteit van het gebruik) om hun onbenutte tijden in te zetten voor maatschappelijke invulling. We kijken daarbij naar:

- Welke behoefte bestaat er in de stad/wijk/buurt?
- Op welke vlakken kan een initiatief aanvullend van waarde zijn of meer maatschappelijke impact creëren voor de bestaande organisatie (waar versterken ze elkaar)?
- Hoe en op welke schaal zijn gebouwen beschikbaar te stellen aan (maatschappelijke) initiatieven voor tijden dat het gebouw nu niet in gebruik is?
- Welke afspraken zijn hiervoor nodig tussen partijen?

Omgevingswaarde

Het huidige vastgoedkader bepaalt dat vastgoed zonder beleidsinvulling wordt afgestoten, met als gevolg dat gebouwen waar de gemeenschap gebruik van kon maken, worden gesloten. Leegstand is voor wijken een slechte zaak; het gebouw en de omgeving verloedert en er ontstaat een onveilige situatie. Tegelijkertijd zijn er steeds meer ondernemende burgers die initiatieven willen starten voor de wijk, en daarvoor een gebouw nodig hebben. Het gemeentelijke vastgoed in de wijk dat geen beleidsinvulling meer kent en leeg staat kan juist dan van meerwaarde zijn voor de buurt of wijk. Met het activistisch leegstandsbeheer kan meer gestuurd worden op actieve match van leegstaande gebouwen met die maatschappelijke initiatieven vanuit buurt of wijk, zoals een creatieve verzamelplek voor buurtbewoners en zzp-ers. Dit kan door initiatieven uit de buurt/wijk een gelijk speelveld te bieden en een eerlijke kans te geven door proactief en direct te matchen. Met het invulling geven aan leegstand door lokale initiatieven wordt eveneens de uitstraling naar de buurt of wijk verbeterd. In een pilot willen wij dit in de praktijk uitwerken. We werken daarbij als vastgoed organisatie samen met de wijkadviseurs en leegstandbeheerder om zo snel en efficiënt invulling te geven aan leegstaand vastgoed met zoveel mogelijk maatschappelijke waarde voor de wijk. Met deze pilot doen we ervaring op met de financiële en juridische consequenties van deze ambitie. We krijgen inzicht wat de financiële consequenties zijn van het huisvesten van maatschappelijke initiatieven zonder beleidsdoel in relatie

tot de methodiek van kostprijsdekkende huur. Daarnaast onderzoeken we in deze pilot welke juridische randvoorwaarden van toepassing zijn bij het huisvesten van maatschappelijke initiatieven.

Erfgoed en cultuurhistorische waarde

Wij hebben als gemeente voornamelijk maatschappelijk vastgoed in bezit vanwege de activiteiten die er plaatsvinden of vanwege toekomstige ontwikkelingen op die plek. Een uitzondering daarop is erfgoed. Dit heeft de gemeente in eigendom vanwege de cultuurhistorische waarde van het vastgoed zelf. Het gaat om gebouwen en terreinen die de stad van oudsher in eigendom heeft, of eigendom dat is verworven voor eigen gebruik (het stadhuis), vanwege het belang voor de stedelijke samenleving (Amelisweerd) of vanwege het belang van die objecten op zichzelf (torens en forten).



Het behoud van dit bezit is van grote betekenis voor de stad. Erfgoed is wezenlijk voor de identiteit van de stad. Zorg voor het cultureel erfgoed betreft meer dan behoud en bescherming.

Erfgoed leent zich in principe goed om concepten neer te zetten met veel maatschappelijke impact en draagt direct bij aan de beleving van het vastgoed. Denk aan het optimaal benutten van de historische waarde van de Utrechtse werfkelders waar Utrecht bij uitstek om bekend staat. De maatschappelijke waarde van vastgoed met een erfgoedstatus is aanzienlijk mits dit goed wordt inzet. De vraag is: hoe wordt Erfgoed vertaald naar een positieve waarde op je balans? Investeren in erfgoed betaalt zich terug in een (ook economisch) aantrekkelijke binnenstad, in het behoud van belangrijke identiteitsdragers in verschillende wijken. Het historisch karakter van de stad vormt een factor van belang voor het goede vestigingsklimaat en is wezenlijk voor Utrecht als stad van kennis en cultuur. De nulmeting en daaropvolgende strategische visie voor de portefeuille Erfgoed biedt mooie handvaten voor de juiste invulling en ontwikkeling van het erfgoed. De nulmeting verschaft inzicht, overzicht; de basis op orde. Vervolgens wordt in de strategische visie gekeken hoe dit vastgoed op de korte, middellange en lange termijn wordt onderhouden en ingezet.

3.2 Instrumenten die we gaan inzetten

Om de maatschappelijke waarde van ons vastgoed optimaal in te zetten hebben we diverse instrumenten tot onze beschikking. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste instrumenten toegelicht.

Strategische visie

De strategische visie biedt inzicht en overzicht voor nu en de komende jaren. Via meerjaren programmering en investeringsplanning wordt jaarlijks per portefeuille inzicht verschaft in hoe we ervoor staan met ons vastgoed, wat er de komende jaren te verwachten is, wat dit gaat kosten, wat gedekt is en waar nog financiële middelen nodig zijn.

De programmering en investeringsprogramma wordt jaarlijks getoetst aan de ontwikkelingen in de stad. Maatschappelijke veranderingen kunnen daarmee adequater vertaald worden naar vastgoed consequenties (denk aan de gevolgen van de coronacrisis). Doel is om vraag en aanbod optimaal op elkaar aan te laten sluiten, vastgoed zo efficiënt en maatschappelijk mogelijk in te zetten en hier inzicht en overzicht op te bieden. Hiermee stellen wij onszelf in staat om het vastgoed maximaal strategisch renderend in te zetten en door de korte lijnen de flexibiliteit te vergroten.

Pandvisie

Voor ons vastgoed in transitie worden pandvisies opgesteld. In tegenstelling tot de strategische visies op portefeuilleniveau, zijn de pandvisies gebouw specifiek en soms gebied specifiek. Om tot een goede pandvisie te komen worden de volgende hoofdstappen gezet:

- Integrale inventarisatie op basis van beleidskaders, vastgoedkaders, afstemming met beleidsvelden en gebiedsteam. Op basis van deze inventarisatie wordt de visie op het pand bepaald, de belangrijkste kernwaardes die richting geven aan de toekomstige invulling van het pand.
- Technische-, functionele- en financiële analyse van het pand. Om inzicht te krijgen in de huidige staat van het gebouw, de functionele mogelijkheden en de financiële- en technische randvoorwaarden die bij het pand horen.

Op basis van deze analyses wordt bekeken of er beleidsvelden zijn die het pand nodig hebben en een passende invulling kunnen geven aan het pand. Is dit niet het geval dan wordt bekeken of het pand voor andere doeleinden kan worden ingezet, waarbij een analyse wordt gemaakt van de maximale maatschappelijke waarde, cultuurhistorische waarde als ook de financiële stabiliteit van het pand. Hierbij hoort ook een afweging of de gemeente dit het beste zelf kan doen, of dat verkoop aan de orde is.

> “De pandvisie bestaat uit een integrale inventarisatie op basis van beleidskaders, vastgoedkaders, afstemming met beleidsvelden en gebiedsteams, maar ook een technische-, functionele- en financiële analyse van het pand.”

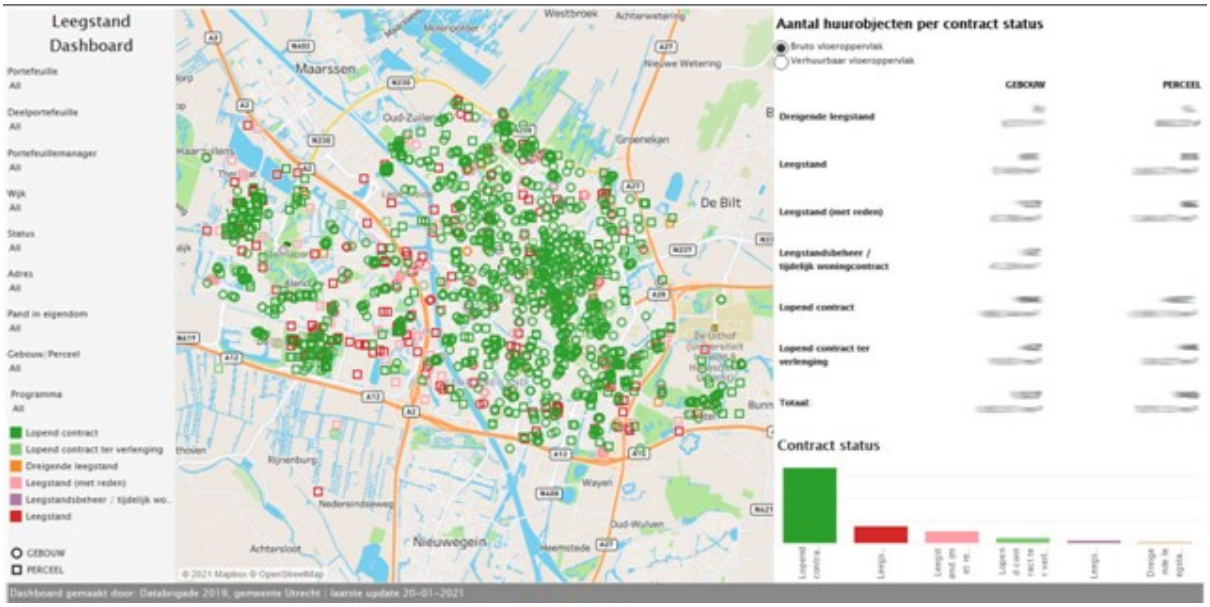
Er zijn ook situaties waarbij een meer gebiedsgerichte aanpak passender is. In Overvecht wordt er voor de diverse gemeentelijke panden waar leegstand dreigt door middel van een integrale aanpak naar een passende invulling gezocht. Met de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht als uitgangspunt en specifieke kenmerken van de betrokken locaties zijn integrale pandvisies opgesteld om richting te geven aan de langjarige strategische ontwikkeling van diverse locaties in de wijk. Daar waar meerdere panden in één gebied in aanmerking komen voor een pandvisie, geniet een

gebiedsgerichte aanpak in samenwerking met een matchteam van diverse beleidsonderdelen de voorkeur.

In het Meerjarenperspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) rapporteren wij over de voortgang van de groslijst van pandvisies in voorbereiding en uitvoering. De pandvisies worden in mandaat opgesteld door de Vastgoedorganisatie Utrecht en voorgelegd aan het college met informatie aan de gemeenteraad, indien er een financiële impact van > EUR 50.000, - op het begrootte resultaat van het pand ontstaat. Pandvisies worden in ieder geval als separaat besluit voorgelegd aan de gemeenteraad als publiekrechtelijke kaders, zoals de bestemming, aanpassing behoeven en/of afwijking van de door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders, zoals Kaderbrief Vastgoed, Uitgifteproces gemeentelijk vastgoed of Grondprijzenbrief, nodig is.

Dashboards (o.a. leegstand)

Om de doelstellingen te behalen en op professionele wijze om te gaan met het vastgoed wil de VGU op een innovatieve manier gaan sturen op de maatschappelijke vastgoedportefeuille. Het gebruik van data en informatietechnologieën, oftewel data gedreven werken en sturen geeft inzicht in de effectiviteit en efficiëntie van de portefeuille. Hiervoor ontwikkelt de VGU dashboards om ervoor te zorgen dat op ieder moment valide vastgoedinformatie beschikbaar is. In de dashboards wordt data samengebracht en datasystemen aan elkaar gekoppeld. Naast overzicht en inzicht in de vastgoedportefeuilles kunnen de gegevens uit de dashboards een onderbouwing opleveren bij het ontwikkelen van KPI's, strategieën en beleids- en investeringsbeslissingen. De dashboards brengen niet alleen vraag en aanbod samen, geven inzicht in beschikbaar (leegstaand)vastgoed, spreiding over de stad, mogelijkheden voor dubbel gebruik maar ook in de kosten, staat van onderhoud en omvang van het pand. Hiermee ontstaat meer zicht op waar de mogelijkheden liggen als het gaat om het creëren van maatschappelijke waarde met vastgoed.



Makelpunt

De druk op de publieke ruimte neemt steeds meer toe onder andere door de groei van de stad. Daardoor kunnen organisaties en initiatieven, die een waardevolle bijdrage leveren aan een mooi, gelukkig en gezond Utrecht, niet altijd een locatie vinden. Het Makelpunt springt daarop in, brengt vraag en aanbod samen en maakt er werk van ook die partijen zoveel mogelijk een plek te bieden. Dit doen ze door maatschappelijke waarde van het vastgoed centraal te stellen en publieke ruimte zo optimaal mogelijk in te zetten door vraag en aanbod te verzamelen en te matchen. Het Makelpunt kan

snel schakelen door een breed netwerk, nauwe samenwerking met de portefeuillehouders van de gemeentelijke panden, snelle lijntjes met de leegstandsbeheerder en een online platform waarbij beschikbare ruimte gratis in beeld wordt gebracht. Daarbij werkt het Makelpunt nauw samen met de gemeentelijke bedrijfsonderdelen en met name de externe samenwerkingspartners zoals diverse zorginstellingen, (culturele) organisaties, kerken, onderwijsinstellingen, stichtingen, verenigingen, etc. in de stad. Het Makelpunt vervult door haar netwerkfunctie en actieve website een verbindende rol met de stad. Ook genereert de site statistieken over zowel vraag als aanbod in de stad.

Het Makelpunt werkt met zowel gemeentelijk als niet gemeentelijke vastgoed in Utrecht. Initiatieven die op zoek zijn naar ruimte en zich melden bij het Makelpunt worden voorgelegd aan de portefeuillehouders. Zo vinden vele initiatieven een plek in gemeentelijk vastgoed in aanvulling op beleidsmatige invulling dan wel via tijdelijke verhuur. Het kan ook zijn dat het Makelpunt plek zoekt voor organisaties als een pand (tijdelijk) vrijgespeeld moet worden voor bijvoorbeeld verbouwing of transformatie. Andersom wordt door het Makelpunt gezocht naar invulling voor leegstand van gemeentelijk vastgoed op tijdelijke basis. Als dit niet kan of de beschikbare termijn is zo kort of onzeker dat verhuur geen optie is, wordt leegstandsbeheer ingezet waarbij het uitgangspunt een maatschappelijke invulling is. De vastgoedorganisatie stuurt vanwege de tijdelijke aard van gebruik en het zeer beperkte financiële rendement bij leegstand en tijdelijk beheer in deze gevallen nauwelijks op de (milieu) technische as van het vastgoed maar vooral op de functionele as.

De huidige website www.makelpunt-utrecht.nl wordt goed bezocht en gebruikt. Toch is het van belang ook in de toekomst adequaat in te kunnen blijven spelen op de vraag naar ruimte. We onderzoeken dus de mogelijkheid en voordelen van het ontwikkelen van een Makelpunt app, waardoor op eenvoudige wijze beschikbare ruimte te vinden is en contact gelegd kan worden met de verhuurder. Alles is in een oogopslag zichtbaar vanaf iedere plek in de stad! Om te ondernemen, sporten, vergaderen, zingen, dansen etc.

“Het Makelpunt kan snel schakelen door een breed netwerk, nauwe samenwerking met de portefeuillehouders van de gemeentelijke



panden, snelle lijntjes met de leegstandsbeheerder en een online platform waarbij beschikbare ruimte in beeld wordt gebracht.”

Het pakket van de app is gratis voor elke aanbieder in de stad Utrecht te gebruiken onder het motto: Maak de stad mooier door haar te delen!
Via QR-codes op de locatie kan op eenvoudige wijze vanuit de plek bekeken worden wat de mogelijkheden in het betreffende pand zijn en direct contact gelegd worden met de verhuurder of een aanvraag worden verstuurd naar het Makelpunt. De zichtbaarheid van beschikbare locaties voor initiatiefnemers in de stad wordt op deze wijze vergroot. Daarmee wordt direct ingespeeld op de snelle dynamiek van de stad: snel kunnen schakelen: zoeken-vinden-boeken.

Leegstandsbeheerder
Het leegstandsbeheer is aanbesteed met specifieke richtlijnen, waardoor we zowel functioneel als technisch goed kunnen sturen op het creëren van maatschappelijke waarde.

Als een pand momenteel niet ingezet wordt t.b.v. een beleidsveld en tijdelijk (korter dan een half jaar) beschikbaar is voor andere invulling (frictieleegstand) gaan we uit van leegstandbeheer via de leegstandsbeheerder. Het pand dient veiliggesteld te worden in de tijdelijkheid maar we zetten het pand ook actief in om maatschappelijke waarde te creëren door het tijdelijk beschikbaar te stellen aan initiatieven of startups. Het kan daarbij gaan om een deel van een pand of een geheel pand. De tijdelijke gebruikers zijn zeer divers van aard, waaronder de creatieve sector, sociaal ondernemers (vaak startups), educatieve instellingen, maatschappelijke partijen. Er zijn korte lijntjes tussen de portefeuillemanagers, het Makelpunt en de leegstandsbeheerder. De leegstandsbeheerder bepaalt wie gebruik kan maken van het pand. Wel is er nauw overleg over hoe de invulling kan bijdragen aan de beleidsdoelstellingen en bijvoorbeeld wijk ondersteunend kan zijn (kan dragen aan de ambities van een specifieke wijkaanpak). De gebruiker betaalt een gestandaardiseerde vergoeding via leegstandsbeheerder (geen huur, zeker onder de kostprijs conform Algemeen belang besluit Wet Markt & Overheid).

4. Maatschappelijke meerwaarde via een technische benadering

De bevolking van Utrecht zal de komende jaren met ruim 100.000 inwoners toenemen. Om de groei op te vangen wordt er in eerste instantie gekozen voor stedelijke verdichting met gezonde verstedelijking als leidend thema. Gezond is daarbij een breed begrip dat gericht is op thema's zoals bewegen, welbevinden, duurzaamheid en perspectief op woonruimte, werkgelegenheid en ontspaning.

Gemeentelijke voorzieningen spelen een belangrijke verbindende rol als het gaat om gezonde verstedelijking. Primair willen we via gemeentelijk vastgoed bijdragen aan een hoogwaardig, betaalbaar en toegankelijk aanbod van maatschappelijke voorzieningen in de stad. Daarnaast willen via het vastgoed ook het goede voorbeeld geven op het gebied van gezonde verstedelijking.

Zonnepanelen, groene daken, circulaire bouwmaterialen, nestkasten voor vleermuizen en rolstoeltoegankelijke toiletten. Het zijn allemaal voorbeelden van maatschappelijke meerwaarde die via opgaven voor gezonde verstedelijking worden gerealiseerd. Deze voorbeelden worden gefaciliteerd via een technische benadering van het vastgoed.

4.1 Maatschappelijke meerwaarde, duurzame ontwikkeling & techniek van het vastgoed



De afgelopen decennia heeft de term duurzame ontwikkeling een prominente plek gekregen in het bewustzijn van de samenleving, de wijze waarop overheden hun beleid vormgeven en in de wijze waarop bedrijfsvoering wordt vormgegeven in de markt. Door gebruik te maken van het concept people, planet & prosperity kan in beeld worden gebracht hoe een organisatie maatschappelijke meerwaarde tracht te realiseren. Hier onder beschrijven we kort hoe een technische benadering een bijdrage kan leveren aan de elementen people, planet & profit.

People – goed voor de mens en de samenleving

In het element 'people' staan sociaal maatschappelijke aspecten centraal die betrekking hebben op mens en samenleving. Maatschappelijke meerwaarde via het vastgoed ontstaat als er een positief effect is op bijvoorbeeld de sociale cohesie, inclusiviteit, het algemene veiligheidsgevoel of de volksgezondheid, bijvoorbeeld door het toepassen van extra ventilatiemaatregelen als gevolg van de Corona-pandemie. Ook het behouden van stedelijke identiteit en cultuurhistorische waarde dragen bij aan dit element omdat mensen zich hiermee verbinden met plekken waar zij wonen, werken of recreëren.

Planet – goed voor natuur & milieu
In dit element staan aspecten uit de fysieke leefomgeving centraal die betrekking hebben op natuur en milieu. Maatschappelijke meerwaarde ontstaat als er via het vastgoed een positief effect op het weerstandsvermogen van onze planeet wordt gerealiseerd. Dit betekent grofweg dat vastgoedprocessen niet mogen leiden tot verontreiniging of aantasting van natuurlijke systemen (klimaat, bodem, water, biodiversiteit etc.) en uitputting van natuurlijke en schaarse grondstoffen.

Prosperity – Goed voor de welvaart en economie
In dit element staan economische aspecten centraal. Maartschappelijke meerwaarde kan gecreëerd worden via technische vastgoedprocessen de gemeentelijke inkoopkracht effectief te benutten. Dit doen we door in te zetten op sociaal rendement ofwel social return on investment, door lokaal in te kopen en door gebruik te maken van het risicodragend vermogen ten behoeve van innovatieve ontwikkelingen.

4.2 Maatschappelijke meerwaarde realiseren via technische vastgoedprocessen

Technische vastgoedprocessen zijn het realiseren of aankopen van nieuwe gebouwen, het renoveren van bestaande gebouwen of het uitvoeren van planmatig onderhoud. Deze processen hebben over het algemeen een projectmatig karakter waarbij de volgende fasering wordt doorlopen: vanuit een initiatief en definitiefase (wat willen we ontwikkelen?), via een ontwikkelfase (hoe gaan we het ontwikkelen?) naar feitelijke realisatie en overdracht naar het beheer.

Er moet tijdens deze processen rekening gehouden worden met een aantal uiteenlopende kaders op het gebied van energie, circulair inkopen, diervriendelijk bouwen en toegankelijkheid. Deze huidige kaders zijn separaat van elkaar ontwikkeld, ze zijn generiek van aard en in de meeste gevallen is er geen of beperkt toegewezen budget om de gestelde doelen binnen het kader te realiseren. We merken hierdoor dat er een soort ‘onderlinge concurrentie’ tussen kaders en de onderliggende doelen ontstaat.

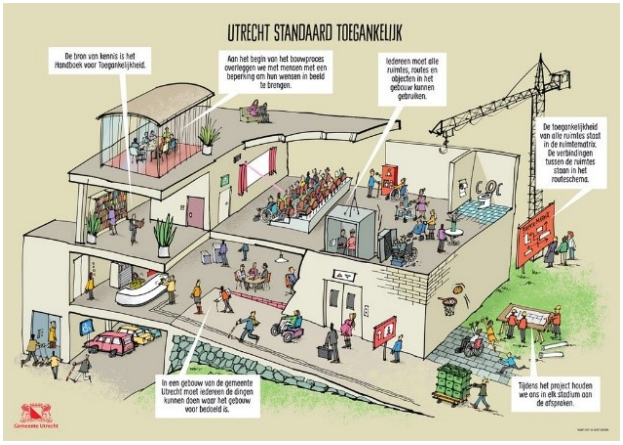
“Zonnepanelen, groene daken, circulaire bouwmaterialen, nestkasten voor vleermuizen en rolstoeltoegankelijke toiletten. Het zijn voorbeelden van maatschappelijke meerwaarde die via opgaven voor gezonde verstedelijking worden gerealiseerd.”

We willen effectief sturen op het palet aan doelen dat mogelijk gerealiseerd kan worden, daarnaast willen wij op een transparante manier onderbouwen wat én waarom we en sommige doelen wel of niet bereiken in een vastgoedproces. In deze visie presenteren wij een systematiek waarmee we het mogelijk maken om (bij) te sturen op het palet aan doelen die bijdragen aan gezonde verstedelijking.

4.3 Wat doen we binnen de bestaande kaders?
Als het om de het creëren van maatschappelijke meerwaarde via techniek gaat dan zijn er al een aantal beleidskaders waarmee we werken. Hier onder volgt een korte beschrijving van de huidige kaders die bijdragen aan maatschappelijke meerwaarde via opgaven voor gezonde verstedelijking.

Versnellingsopgave Energieneutraal Kernvastgoed
We willen uiterlijk in 2040 de vastgoedportefeuille energieneutraal gemaakt hebben. Om hier uitvoering aan te geven is de Versnellingsopgave Energieneutraal Kernvastgoed geformuleerd. We hebben deze ambitie kracht bijgezet door extra financiële middelen in te zetten om de onrendabele top bij duurzaamheidsinvesteringen te dekken. De kracht van deze opgave zit in het identificeren van natuurlijke investeringsmomenten en een gefaseerde aanpak in investeringsperioden van vier jaar zodat verduurzamingsmaatregelen zo kosteneffectief mogelijk worden uitgevoerd.

Utrecht Standaard Toegankelijk
We willen dat iedereen in Utrecht gemeentelijke gebouwen kan gebruiken waarvoor deze volgens de bestemming bedoeld zijn. Dit betekent dat het niet mag uitmaken dat je gebonden bent aan een rolstoel, slechtziend of slechthorend bent of een verstandelijke beperking hebt. Iedereen kan, bij voorkeur zelfstandig, gebruik maken van de maatschappelijke voorzieningen in gemeentelijke gebouwen.



De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft de manier waarop wij toegankelijkheid in het ontwikkelproces verankeren. In het kort houdt de UST in dat:

1. We aan het begin als opdrachtgever in het bouwproces vaststellen wat de prestatie qua toegankelijkheid moet zijn, en dat die prestatie in het gehele bouwproces wordt geborgd.
2. Iedereen alle toegangen, nooduitgangen, binnendeuren, toegankelijk(e) toilet(ten), liften, trappen en noodtrappen kan gebruiken.

Diervriendelijk Bouwen
Sinds april 2017 beschikken we over een gebiedsgerichte ontheffing op de Wet natuurbescherming omdat we een soortenmanagementplan (SMP) hebben opgesteld. Het SMP is gericht op alle gebouwen waar de gemeente zelf eigenaar van is. Op basis van het SMP voegen we bij vastgoedprocessen nieuwe verblijfplaatsen voor beschermde dieren in de stad toe, voordat bestaande verblijfplaatsen verdwijnen. Bijvoorbeeld als we gebouwen ontmantelen of verbouwen.

Circulair Inkopen & bouwen
We willen in 2050 een circulaire stad zijn. We willen dit bereiken in drie stappen richting 2023, 2030 en 2050. In 2023 willen we een basiskamp op orde hebben, daarom hebben we een uitvoeringsagenda opgesteld met vijf prioritaire gebieden. Er zijn twee prioritaire gebieden van belang bij het ontwikkelen en beheren van gemeentelijk vastgoed; circulair inkopen en circulair bouwen.

Voor het aspect circulair bouwen zijn we aangesloten bij Platform CB’23. Via dit platform werken een groot aantal publieke en private partijen samen aan het streven om vóór 2023 nationale, bouwsector brede afspraken te maken over circulair bouwen. We volgen de lijn die is uitgezet binnen het platform en daarom de periode 2020 – 2023 benutten om te blijven leren door middel van pilotprojecten.

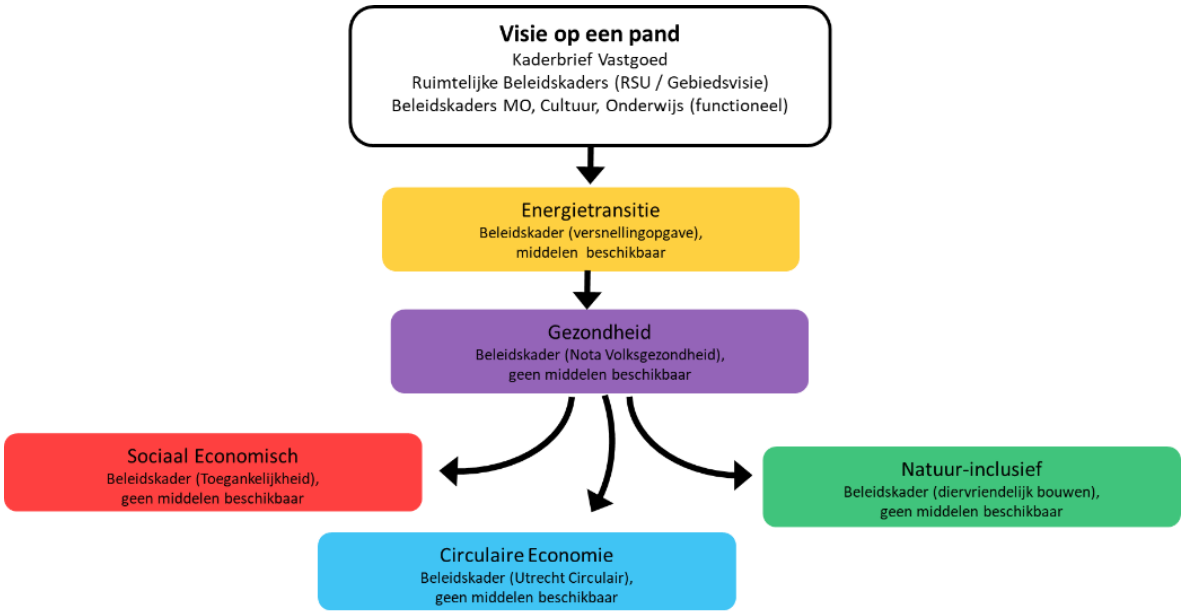
Voor het aspect circulair inkopen volgens mij de nota inkoop en contractmanagement. Hierin staat dat aanbesteding circulair beschouwen als aan minimaal drie van de onderstaande vijf punten aandacht is besteed bij de uitvraag:

1. Benutten van beschikbare materialen en producten;
2. Gebruiken van hernieuwbare grondstoffen;

3. Minimaliseren van de milieu impact tijdens de levenscycli;
4. Creëren van voorwaarden voor een langere levenscyclus;
5. Creëren van voorwaarden voor gebruik in toekomstige levenscycli.

Prioritering van thema's binnen de huidige kaders

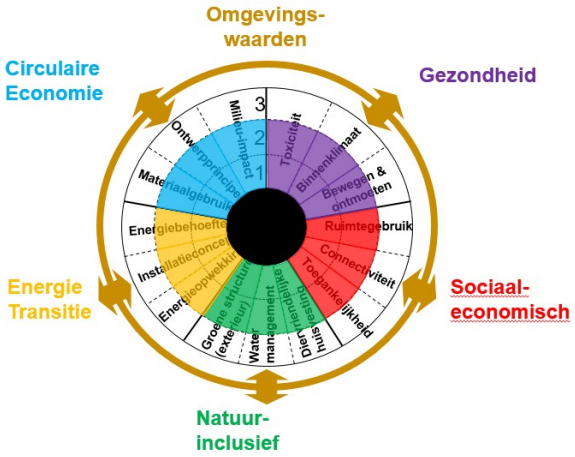
Binnen de bestaande kaders volgen wij een vaste routing door verschillende thema's. Bij technische vastgoedprocessen ligt nu primair de focus op energietransitie. Dit komt omdat hier specifiek toegewezen middelen voor zijn. Daarna wordt gekeken naar gezondheid, vanwege de nadruk op gezond stedelijk leven. Voor de overige thema's zijn geen toegewezen middelen. We kunnen hier vooral een slag in maken door slim gebruik te maken van natuurlijke investeringsmomenten (zoals bij de Utrecht Standaard Toegankelijk) en door gebruik te maken van subsidies die voor handen zijn.



4.4 Een integrale benadering faciliteren via het waardenwiel

Zoals in de inleiding beschreven willen we meer integrale keuzes maken binnen vastgoedprocessen. In deze paragraaf beschrijven we hoe we dat willen realiseren via de ontwikkeling van een afwegingskader. En door gebruik te maken van ondersteunende instrumenten op het gebied van digitalisering, parametrisch ontwerpen, levenscycluskostenanalyse en door meer aandacht te besteden aan effectievere samenwerking tussen de vastgoedafdeling en marktpartijen.

Thema's integraal afwegen via het 'Waardenwiel'



We gaan gebruik maken van een systematiek waarbij we belangrijke thema's voor gezonde verstedelijking naast elkaar zetten. We onderzoeken daarbij welke omgevingswaarden een versterkend of beperkend effect heeft op ieder thema in een vastgoedproces. Omgevingswaarden zijn bijvoorbeeld de cultuurhistorische waarde een gebouw, specifiek en relevant ruimtelijk beleid en de mate waarin lokale gemeenschap betrokken is in het project.

We willen op deze wijze borgen dat er in de verschillende fases van een vastgoedproces aandacht besteed wordt aan-, en zo nodig bijgestuurd wordt op, onderliggende prestatie-indicatoren die per thema worden vastgesteld. Deze systematiek noemen wij het waardenwiel.

In het waardenwiel zijn de thema's energietransitie, circulaire economie, natuur-inclusief bouwen, gezondheid, sociaaleconomische aspecten als uitgangspunt genomen. Binnen ieder thema zijn verschillende prestatie-indicatoren opgenomen waarbij het gewenste impactniveau kan worden vastgelegd. We hebben daarbij zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande methodes. In de bijlage is een andere toelichting opgenomen van de geselecteerde prestatie-indicatoren.

In het model kan per indicator gekozen worden uit drie impactniveaus. Het laagste impactniveau is over het algemeen een hogere standaard dan wettelijke verplicht is volgens het bouwbesluit. We verhogen op deze manier de ondergrens binnen ieder thema. Het realiseren van het hoogste impactniveau is echter een zeer ambitieus uitgangspunt. De gedachte is hierbij dat een projectteam gestimuleerd wordt om bewust af te wegen op welke thema's zij kan en wil excelleren en op welke thema's zij een ondergrens zou willen hanteren.

Gebruik van het waardenwiel gedurende verschillende (project-)fases.
Het waardenwiel kan in verschillende fases van een vastgoedproces worden ingezet, naast de economische afweging van maatschappelijke kosten en baten:

- In de **initiatieffase** wordt het waardenwiel gebruikt bij een interne projectstart-up. Hierin worden de thema's en impactniveaus voorgelegd en besproken met de interne opdrachtgevers. De interne opdrachtgevers bepalen gezamenlijk het 'ideaalbeeld'. Er wordt hierbij nadrukkelijk gekeken naar de impact van het waardenwiel op de omgeving van het gebouw, de prestatie van gebouw op zichzelf en het effect op het gebruik en de kosten. De uitkomst van het waardenwiel worden opgenomen in de projectopdracht.

- In de **definitiefase** wordt het waardenwiel ingezet bij het concretiseringen van de opdracht. Er wordt onderzoek gedaan naar de financiële en technische haalbaarheid van elementen in het waardenwiel en waar nodig worden er aspecten bijgesteld. Na de definitiefase zullen de gewenste impactniveaus definitief worden vastgesteld.
- In de **ontwerpfase** worden de uitgangspunten uit het waardenwiel overgenomen in de uitwerking van het voorlopig ontwerp, het definitief ontwerp en het bestek, in de uitwerking van gunningscriteria van een aanbesteding
- In de **realisatiefase** zal het waardenwiel terugkomen in de gesprekken met ontwikkelende partijen. Het is een gezamenlijk streven om de beoogde impactniveaus te realiseren gedurende de uitvoering en opgedane kennis met elkaar te delen.
- In de **gebruiksfase** zullen elementen uit het waardenwiel in stand gehouden moeten worden. Het in beeld brengen en vastleggen van afspraken voor het in stand houden zullen een onderdeel vormen in de uitwerking van huurovereenkomsten en de meerjaren onderhoudsprognoses.

De komende maanden willen we het waardenwiel in verschillende projecten toepassen, zodat we er meer ervaring mee kunnen opdoen en onderliggende doelen in het waardenwiel kunnen aanscherpen. Dit doen we door de prioritering zoals eerder omschreven aan te houden als volgorde van het doorlopen van het waardenwiel.
We doen daarbij onderzoek naar welke uitgangspunten er in verschillende situaties goed toe te passen zijn. Bij het renoveren van een monument zijn er bijvoorbeeld andere aspecten van belang dan bij het realiseren van een maatschappelijke voorziening in Merwede. We willen bij de volgende Nota Kapitaalgoederen het waardenwiel structureel kunnen inzetten bij projecten en pandvisies.

4.5 Instrumenten die we gaan inzetten

Als in de initiatieffase van het vastgoedproces de beoogde impactniveaus in het waardenwiel zijn vastgesteld dan moet er onderzocht worden of deze haalbaar en betaalbaar zijn en welke maatregelen het effectiefst bijdragen aan de beoogde prestatie indicatoren. We willen de daarbij gaan maken van de volgende instrumenten. Net zoals bij het waardenwiel zelf moeten deze instrumenten de komende periode geïntegreerd worden in de vastgoedprocessen en zijn er nog een aantal ontwikkeliteraties nodig voordat zij breed ingezet kunnen worden.

1. Digitalisering van vastgoedobjecten - Bouw Informatiemodellering (BIM)
BIM kan worden gebruikt door partijen zijn in een vastgoedproces. Via open standaarden wisselen de opdrachtgever en de opdrachtnemers onderling informatie uit. Gegevens worden één keer ingevoerd en zijn voor alle betrokken partijen beschikbaar. We werken op dit moment aan een BIM protocol om de uitvraag aan opdrachtnemers, het proces en de informatie-uitwisseling te standaardiseren.

BIM gerelateerd werken levert een bijdrage aan drie doelen:

- Visuele digitale representatie: elk model wordt opgenomen in de vastgoedsoftware van de gemeente. Hierin worden zowel 2D als 3D visualisaties getoond. De software wordt door meerdere organisatieonderdelen van de gemeente gebruikt. Hiervoor dient het model deelbaar, herkenbaar en herbruikbaar te zijn.
- Leveren geometrische informatie: doordat de modellen zoveel mogelijk conform werkelijkheid zijn opgebouwd bevatten deze zeer bruikbare informatie. De modellen worden gebruikt voor bijvoorbeeld het opstellen van de onderhoudsbegrotingen, de vastgoedwaardering en de verhuur. Het is daarom van groot belang dat de gevraagde informatie correct is en op juiste wijze wordt verwerkt in het model.

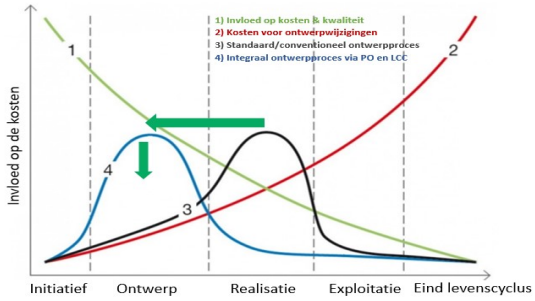
- Informatiedrager voor vastgoedobjecten: Data uit diverse applicaties, databronnen worden verrijkt in het model en wordt opgeslagen en kan met software eenvoudig worden ontsloten. Het model wordt daarmee een soort informatie gegevensdrager. Denk hierbij aan de cv-ketel. Deze data wordt nu in Excel bijgehouden en kan via de software aan de modellen gekoppeld worden. Het enige wat het model vooralsnog hoeft te bevatten is een eenvoudige geometrische representatie van de cv. Daarmee houden we de informatiebehoefte in de modellen laag en de toepassingsgraad hoog.

2. Parametrisch Ontwerpen

Parametrisch ontwerpen is een ontwerpproces waarbij op basis van data en slimme algoritmes relaties tussen onderdelen van een bouwwerk worden vastgelegd. Parametrisch ontwerpen stelt projectteams in staat om prestatiegericht te ontwerpen, verschillende interventies en scenario's te testen, prestaties inzichtelijk te maken. Door in het begin verschillende scenario's te toetsen op de gewenste gebouwprestaties zal er minder bijgestuurd hoeven te worden in lagere fases van een bouwproces. Op deze wijzen worden de kosten voor realisatie en de faalkosten gereduceerd

Deze manier van werken is relatief nieuw omdat er normaal gesproken gestart wordt met een schetsontwerp. Daarna wordt er in de uitwerking geprobeerd om alle prestatie eisen in het te verankeren maar dat kan botsen omdat deze eisen omdat deze zowel versterkende als beperkende effecten hebben op het ontwerp en de gebouwprestaties. Het parametrisch ontwerpproces draait dit om door de beoogde prestaties te combineren met basisparameters zoals gebruiksfunctie, omvang en (huidige) wet- en regelgeving en mogelijke scenario met keuzes uit het waardenwiel. Hieruit komen voorwaarden voor de vormgeving van het gebouw. Op basis van deze voorwaarden (oppervlakte glas, opbouw gevel, zonnering, installatie concept etc.) worden er ontwerpen gegenereerd. Op deze wijze kan inzichtelijk gemaakt worden of alle prestaties uit het waardenwiel in een gebouwontwerp te vatten zijn, wat dit (op lange termijn) kost en welke esthetische randvoorwaarde hieraan ten grondslag liggen.

3. Levenscycluskostenanalyse (LCC)



LCC is het inschatten, bijeenbrengen en analyseren van financiële stromingen die in een vastgoedproces ontstaan. Het doel hiervan is om het ontwerp, de realisatie, het gebruik en de instandhouding van vastgoed zodanig op elkaar af te stemmen dat de gewenste prestaties tegen acceptabele levenscycluskosten kunnen worden gerealiseerd. LCC creëert zodoende een mechanisme waarmee maatregelen die bijdragen aan de ambities in het waarden in financiële zin tegen elkaar afgewogen kunnen worden. Dit doen we door de benodigde investeringskosten af te zetten tegen het effect van een maatregel op de exploitatielasten en de financiële baten.

We kunnen door middel van LCC onderbouwen dat vastgoedprocessen die initieel een hogere investering kennen op termijn in de exploitatie en/ of de batenstroom een positief effect opleveren. In sommige gevallen (bijvoorbeeld bij energielastenreductie of door middel van een restwaardebenadering) kan dit effect weer ingezet worden om een deel van de investering in termijnen te dekken.

4. Effectiever samenwerken met de markt

We verwachten dat vastgoedprocessen vanwege de ontwikkelingen in onze stad en het sturen op verschillende doelen steeds complexer zullen worden. Daarnaast zal de overgang tussen de traditionele fases in een vastgoedproces vloeiender maar ook minder afgebakend worden doorlopen. Samenwerking met partijen in de gehele bouwketen wordt belangrijker bij het realiseren en combineren van doelen terwijl het tegelijkertijd allemaal betaalbaar moet blijven. Dit vraagt om een bewuste afweging bij het bepalen van de meest geschikte bouworganisatie- c.q. contractvorm en de wijze waarop een uitvraag naar de markt wordt geformuleerd. We moeten daarbij goed kijken naar de context van het proces, de beschikbare interne kennis en capaciteiten en de benodigde externe kennis capaciteiten.

“Structureel succes is een positief resultaat in termen van budget, tijd, kwaliteit en een harmonieuze samenwerking. Voor private partijen is structureel succes essentieel voor een gezonde winstmarge, voor publieke partijen draagt het bij aan het creëren van maatschappelijke waarde.”

De traditionele scheiding tussen het uitvragen van het ontwerp en het bestek, het uitvragen van de realisatie en het uitvragen van het beheer en onderhoud zal niet meer vanzelfsprekend zijn. Het ligt in die zin voor de hand om meer gebruik te maken van geïntegreerde contractvormen, prestatiegericht uitvragen en het opstellen van randvoorwaarden voor de beoogde samenwerking tussen de markt en de vastgoedorganisatie.

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht voor deze ‘zachte kant’ in vastgoedprocessen. Onderzoek zoals ‘Op zoek naar meerwaarde in de bouw’[1] laat zien dat investeren in mens en samenwerking een zeer belangrijke factor is voor van men noemt structureel succes in de bouw. Structureel succes is een positief resultaat in termen van budget, tijd, kwaliteit en een harmonieuze samenwerking. Voor private partijen is structureel succes essentieel voor een gezonde winstmarge, voor publieke partijen draagt het bij aan het creëren van maatschappelijke waarde. Structureel succes hoeft niet alleen financieel te zijn. Het kan ook neerslaan in de vorm van goodwill, wederkerigheid, langjarige partnerschappen, het voorkomen van bedrijfsongevallen of het vinden van een efficiëntere werkmethode.

[1] Op zoek naar meer waarde in de bouw (ABN AMRO, 2019)

BIJLAGE 1: Nadere toelichting Waardenwiel

Energietransitie

Op het gebied van energietransitie is het doel om in 2040 een energie neutrale vastgoedportefeuille te realiseren. De indicatoren waar wij op focussen zijn de gewenste energieprestatie, de complexiteit van de toegepaste techniek en het aandeel hernieuwbare energie dat op het perceel kan worden opgewekt.

We maken gebruik van de nieuwe bepalingsmethode voor de energieprestatie van gebouwen, de NTA8800. Hierbij wordt er de afweging gemaakt of een energiebesparende maatregel bijdraagt aan de meest kosteneffectief klimaat- en energieconcept. Bij nieuwbouw en grootschalige renovatie gaan we gebouwen minimaal energieneutraal opleveren.

Bij bestaande bouw moet soms vanwege technische complexiteit en financiële impact worden afgeweken van de doelstelling energieneutraal. We maken wel toekomstbestendige keuzes zodat we bij een volgend investeringsinvestering wel de energie neutrale status kunnen behalen anticiperend op nieuwe technologische ontwikkelingen. Dat wil zeggen dat ingrepen voor energieneutraal zo beperkt mogelijk zijn voor de gebruiker.

.

Prestatie-indicator	Methodiek	Impactniveau 1	Impactniveau 2	Impactniveau 3
Energieprestatie	**NTA 8800/ BENG 1&2**	Bijna Energieneutraal (bouwbesluit)/ Fossiel vrij op perceel (bestaande bouw)	Energieneutraal 0 kWh/m2/p.j gebouwgebonden energie	Nul-op-de-meter/ Energieleverend < 0 kWh/m2/p.j gebouw & gebruikersgebonden
Installatieconcept	**Technology Readiness Level (TRL)**	Technisch eenvoudig (geaccepteerde technologie, passieve principes) (TLR 9)	Technisch complex (relatief veel geavanceerde technologie) (TLR 8-9)	Technisch Innovatief (vernieuwend concept, onbekende technologie) TLR 6-7
Energieopwekking	**NTA 8800/ BENG 3**	> 80% energiebehoefte op perceel opgewekt	80% - 100% energiebehoefte op perceel opgewekt	> 100% energiebehoefte op perceel opgewekt

Circulair bouwen

Circulariteit is een breed begrip waarin uiteenlopende technische concepten toch kunnen bijdragen aan een circulair gebouw. Het doel is in 2050 om tot een vastgoedportefeuilles waarbij alle inkomende en uitgaande materialen blijven doorstromen in onze economie, bouwafval behoort tot de verleden tijd. De indicatoren waar wij op focussen zijn aandeel hergebruikte, gerecyclede of biobased materialen, het toepassen van circulaire ontwerpprincipes zoals losmaakbaarheid en de schaduwkosten voor het milieu. Dit maken we meetbaar door gebruik te maken van de beoordelingssystematieken zoals de Building Circularity Index (BCI) en de Milieuprestatie Gebouwen (MPG).

Prestatie-indicator	Methodiek	Impactniveau 1	Impactniveau 2	Impactniveau 3
Materiaalgebruik	**Samen Versnellen/ het nieuwe normaal**	0% - 20% hergebruikt, gerecycled of hernieuwbaar materiaal	20% - 50% hergebruikt, gerecycled of hernieuwbaar materiaal	> 50% hergebruikt, gerecycled of hernieuwbaar materiaal
Ontwerpprincipes	**Building Circularity Index (BCI) Losmaakbaar-heidsindex (LI)**	0,2 – 0,4	0,4 – 0,6	> 0,6
Milieuimpact	**Milieu prestatiegebouw (MPG)**	1,0 – 0,7	0,7 – 0,5	> 0,5

Natuurinclusief bouwen

Door natuurinclusief te bouwen leveren we een bijdrage aan het opvangen van een extremer klimaat en aan de instandhouding van de biodiversiteit in onze stad. Dit doen we door focus te leggen op een aandeel groene structuren op en aan onze gebouwen, meer aandacht te besteden aan de wijze waarop drinkwater, regenwater en grijswater wordt gebruikt en door maatregelen voor diervriendelijke huisvesting uit te voeren. We willen daarbij gebruik gaan maken van de het puntensysteem voor diervriendelijk bouwen dat in 2018 aan de gemeenteraad is voorgelegd.

Prestatie-indicator	Methodiek	Impactniveau 1	Impactniveau 2	Impactniveau 3
Groene structuren (exterieur)	**Vormfactor (Exterieur)**	0% - 30 % oppervlak exterieur laagwaardig groen	30% - 60% oppervlak laagwaardig groen of 0% - 30% oppervlak hoogwaardig groen	> 60% oppervlak laagwaardig groen 30% - 60% oppervlak hoogwaardig groen
Watermanagement	**Referentieverbruik gebouw**	Reductie drinkwaterverbruik 0% - 20% Hergebruik regen- & grijswater 15% - 30%	Reductie drinkwaterverbruik 20% - 40% Hergebruik regen- & grijswater 30% - 45%	Reductie drinkwater-verbruik <40% Hergebruik regen- & grijswater < 45%
Diervriendelijke huisvesting	**Puntensysteem Diervriendelijk bouwen**	0 - 10 punten	10 - 20 punten	> 20 punten

Gezondheid

Op het gebied van gezondheid focussen wij ons op de inzet van toxische materialen, de kwaliteit van het binnenklimaat en mogelijkheden voor bewegen en ontmoeten. De manier waarop wij onze gebouwen inrichten en beheren oefent veel invloed uit om onze gezondheid. We willen daarom strenger kijken naar toxische eigenschappen van materialen die we gebruiken. We willen dat iedereen in gemeentelijke voorzieningen kan genieten van een gezond binnenklimaat. Dit betekent voldoende aanvoer van verse lucht, een prettig luchtvochtigheidsgehalte en een comfortabele temperatuur dat aansluit de gebruiksfunctie van het gebouw. We maken hiervoor gebruik van de Nederlandse Praktijkrichtlijn CR 1752. Voor het stimuleren van bewegen en ontmoeten in onze gebouwen laten we ons inspireren door aspecten die voortkomen uit de beoordelingssystematiek WELL.

Prestatie-indicator	Methodiek	Impactniveau 1	Impactniveau 2	Impactniveau 3
Toxiciteit	**WELL V2 MATERIALS x05+x06+x07+x08**	2 punten	4 punten	> 4 punten
Binnenklimaat	**Nederlandse Praktijkrichtlijn CR 1752**	Klasse C	Klasse B	Klasse A
Bewegen en ontmoeten	**WELL V2 MOVEMENT v03 + v04 + V05 + v08)**	2 punten	4 punten	> 4 punten

Sociaaleconomisch

Binnen het sociaaleconomische thema focussen wij ons toegankelijkheid, connectiviteit en ruimtegebruik. Iedereen moet gebruik kunnen maken van een gemeentelijke voorzieningen waar voor het bedoeld is. We bepalen daarom binnen ieder project welke ruimtes (bij voorkeur zelfstandig) toegankelijk moeten worden. Daarnaast zetten wij in op slim en effectief gebruik van de ruimte die wij hebben in onze portefeuille. We moeten daarom nadenken over de mate waarin onze gebouwen aan te passen zijn voor verschillende vormen van gebruik. Als laatste wordt connectiviteit in onze gebouwen steeds belangrijker. Dit draagt bij aan een prettige gebruikerservaring, het geeft ons de mogelijkheid om gebouwen slimmer te maken, bijvoorbeeld via ontwikkelingen het gebied van sensoring en het 'Internet of Things', en kan het een randvoorwaarde zijn om te komen tot multifunctioneel ruimtegebruik. We willen hierbij gebruik gaan maken van de nieuwe beoordelingssystematiek Wired Score.

Prestatie-indicator	Methodiek	Impactniveau 1	Impactniveau 2	Impactniveau 3
Toegankelijkheid	**Utrecht Standaard Toegankelijk**	Primaire functie is bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar	Primaire functie is geautomatiseerd bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar	Primaire en secundaire functies zijn volledig zelfstandig bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar
Connectiviteit	**Wired Score**	Wired certified	Wired certified Silver / Gold	Wired certified Platinum
Ruimtegebruik	**Kwalitatieve benadering**	Monofunctioneel ontwerp met weinig mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik.	Multifunctioneel ontwerp met enkele mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Aanpassingen hebben een grote impact.	Adaptief ontwerp ruimtes kunnen met eenvoudige ingrepen veel verschillende functies huisvesten.

BIJLAGE 2: Infographic (concept niet definitief)

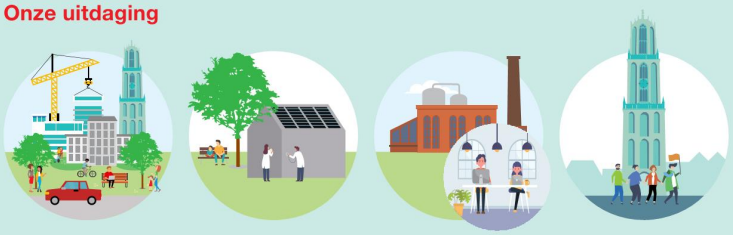
Maatschappelijke meerwaarde vastgoed

Publieke binnenruimte in een dynamische stad



Een belangrijk thema van Utrecht is "Gezond Stedelijk Leven". In dat kader is het de taak van de Vastgoedorganisatie Utrecht (VGU) te zorgen voor voldoende duurzame publieke binnenruimte voor alle beleidsvelden. Ook zet zij zich ervoor in dat de historische waarde behouden blijft van erfgoed zoals bijvoorbeeld de forten, werfkelders en landgoederen. De druk op de publieke ruimte neemt toe. Daardoor kunnen organisaties en initiatieven, die een waardevolle bijdrage leveren aan een mooi, gelukkig en gezond Utrecht, regelmatig geen locatie vinden. VGU maakt er werk van ook die partijen zoveel mogelijk een plek te bieden. Dit doen we door maatschappelijke waarde van het vastgoed centraal te stellen en publieke ruimte zo optimaal mogelijk in te zetten. Uiteraard passend bij de dynamiek van de stad.

Onze uitdaging



Stedelijke verdichting

De vraag naar ruimte voor maatschappelijk initiatieven is groot en de druk op de stad neemt toe. Dit vraagt om een slimme afweging en invulling van publieke ruimte. Met als doel naast ruimte voor beleid ook betaalbare locaties voor andere maatschappelijke invulling beschikbaar te stellen.

Gezonde verstedelijking

Om gezond stedelijk leven te garanderen is het nodig slimme keuzes te maken in het vastgoed. We streven naar het verhogen van de maatschappelijke waarde door een integrale benadering van maatregelen op het gebied van circulariteit, energietransitie, natuur inclusiviteit, gezondheid en sociaal economische aspecten.

Snelle dynamiek

De stad Utrecht heeft een snelle dynamiek van veel startups en andere initiatieven. Een maatschappelijk initiatief slaagt bij een aanpak van snel schakelen en proactief inspelen op trends en ontwikkelingen. Dit vraagt om systemen en data die goed op elkaar zijn afgestemd, in nauw contact met de stad.

Beleving van vastgoed

Het uitgangspunt is dat de identiteit (historische waarde) van het vastgoed hand in hand gaat met de wereld van nu. Juist het verhaal van de plek levert een bijdrage aan het totale concept. Zo zorgen we voor toegankelijke en inspirerende locaties waar men wil ontmoeten en verblijven.

Hoe gaan we te werk

(oftewel de TOOLS die we inzetten als antwoord op de uitdaging)



Strategische visie

- Efficiënt inzetten van vastgoed, strategisch programmeren, inzicht in financiën, zicht op de (beleids) ontwikkelingen, slim anticiperen op veranderingen in de samenleving.



Pandvisie

- Een integrale visie op het pand om de kracht van de locatie optimaal te benutten.
- In relatie tot de omgeving en in lijn met de omgevingsvisie en afgestemd met belanghebbenden.



Tijdelijk beheer en leegstandsbeheer

- Maatschappelijk benutten van tijdelijk beschikbare ruimte.
- Indien mogelijk in lijn met het bestemmingsplan.



Afwegingskader gezonde verstedelijking

- Afweging haalbaarheid van waarden op gebied van circulaire economie, gezondheid, energie transitie, natuur inclusief, sociaal economisch.
- Vooruit lopen op de landelijke regels en richtlijnen..



Matchteam & afwegingskader initiatieven

- Integrale afstemming (matchteam) bij de afweging welke partij in aanmerking komt voor de locatie. aan de hand van het afwegingskader.



Analyse Levenscycluskosten

- Bij projecten creëren we inzicht in het effect van technische maatregelen op de benodigde investeringskosten, exploitatielasten maatschappelijke én financiële baten.



Makelpunt & online platform

- Matchen van vraag en aanbod.
- Verbinding met de stad.
- Inzicht in beschikbaarheid van panden.
- Snel kunnen schakelen.

Meer informatie

Hebt u vragen over deze informatie? Neem dan contact met ons op via **secretariaatuvo@utrecht.nl** of via telefoonnummer **14 030**. Wij helpen u graag verder. Ook kunt u terecht bij het Makelpunt, ia telefoonnummer **(030) 286 59 50** of **makelpunt@utrecht.nl** of kijk op **www.makelpunt-utrecht.nl**

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Plan van aanpak 2021
Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

April 2021

Inleiding

In het Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed beschrijven we twee richtingen waarlangs we ons vastgoed willen benaderen:

1. Sturen op maatschappelijke waarde via een functionele benadering.

Hiermee bedoelen we voldoende en optimaal gespreid aanbod van ruimte waarin maatschappelijke voorzieningen gehuisvest kunnen worden. De meerwaarde wordt gecreëerd door ruimte c.q. huisvesting te bieden aan organisaties en instellingen die maatschappelijke waarde creëren voor de stad. Dit betekent niet enkel het huisvesten van beleidsvelden, maar ook ruimte bieden aan andere maatschappelijke initiatieven uit de stad.

2. Sturen op maatschappelijke waarde via de technische benadering.

Gemeentelijke voorzieningen spelen een belangrijke verbindende rol als het gaat om gezonde verstedelijking. Via gemeentelijk vastgoed wordt bijgedragen aan een hoogwaardig, betaalbaar en toegankelijk aanbod van maatschappelijke voorzieningen in de stad. De ambitie is om met ons vastgoed het goede voorbeeld te geven op het gebied van gezonde verstedelijking. Dit wordt gerealiseerd door via de techniek van het vastgoed een bijdrage te leveren aan maatschappelijke transities op het gebied van bijvoorbeeld energie, circulariteit, klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid en sociale inclusie

Als vastgoedorganisatie is het beheren en monitoren van ons vastgoed, inclusief de bedrijfseconomische prestaties, een van onze belangrijkste taken. Daarom is er naast een functionele en technische benadering ook een financiële benadering nodig om in beeld te brengen wat het realiseren van maatschappelijke meerwaarde kost.

Als we een pand hebben dat we in bezit willen houden maar niet kostendekkend kunnen verhuren kan er sprake zijn van een onrendabele top. Als een beleidsveld de invulling bepaalt dan wordt de onrendabele top gedekt via een subsidierelatie tussen de huurder en het beleidsveld. De huurder betaalt dan de kostprijs aan de vastgoed organisatie. In deze situaties draagt het beleidsveld de kosten voor het realiseren van maatschappelijke meerwaarde.

In andere situaties kan het zijn dat we vastgoed aanhouden vanwege diverse redenen, of kan het zijn dat vastgoed leegkomt te staan. We willen in deze situaties inzetten op activistisch leegstandsbeheer en vastgoed in transitie. In deze situaties hebben we nog niet goed in beeld wat het realiseren van maatschappelijke meerwaarde kost. We willen daarom tot aan de Voorjaarsnota 2022 de tijd nemen om de beleidsrichting verder uit te werken in een geactualiseerd vastgoed- en financieel kader.

In dit plan van aanpak benoemen we de activiteiten die we ondernemen om ervaring op te doen met uitgangspunten en producten in de beleidsvisie. Het eindresultaat is een volwaardige en geactualiseerde Kaderbrief Vastgoed 2022 waarin maatschappelijk meerwaarde centraal staat.

Wat betekent dit concreet voor de functionele en technische benadering?
We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten als het gaat om de functionele en de technische benadering van ons vastgoed.

A. Functionele benadering:

Bij de functionele benadering maken we een onderscheid tussen vastgoed met een invulling door een beleidsveld, activistisch leegstandsbeheer en vastgoed in transitie. We hanteren hierbij de volgende werkwijze:

Invulling door een beleidsveld: financieel zal er in deze situatie niet veel veranderingen. We gaan dit jaar verder met het uitwerken van strategische visies per deelportefeuille waardoor we de vraag naar en het aanbod van vastgoed beter op elkaar kunnen afstemmen.

Activistisch leegstandsbeheer: we gaan ons activistischer instellen bij het maatschappelijk invulling geven aan leegstaand gemeentelijk vastgoed. Leegstand kost de gemeente geld. Niet alleen vanwege derving van huurinkomsten, maar ook door doorlopende afschrijvingskosten. Tijdelijke verhuur aan partijen levert, naast maatschappelijke waarde, meer geld op dan feitelijke leegstand, waardoor we lagere kostenderving hebben. Wanneer een tijdelijke invulling om een investering vraagt wordt hier kritisch naar gekeken. De business case tussen de investering enerzijds en huurinkomsten anderzijds mag niet leiden tot hogere kosten voor de gemeente. Er wordt naar gestreefd al onze panden zo lang als mogelijk functioneel in gebruik te geven, ook tijdelijk.

Vastgoed in transitie: bij vastgoed in transitie wordt er gezocht naar een nieuwe, bij voorkeur maatschappelijke functie, voor een gebouw. Dit vraagt in de regel om een investering. Daarnaast komt het regelmatig voor dat er nog kapitaallasten op het pand drukken vanwege eerdere investeringen. Dit kan leiden tot een onbetaalbare huurprijs voor maatschappelijke partijen. Oftewel, een onrendabele top.

Erfgoed: een bijzondere categorie hierin is erfgoed. Vastgoed dat we in eigendom willen hebben vanwege de waarde van het vastgoed zelf en niet (altijd) vanwege de maatschappelijke invulling. Hierbij kijken we naar slimme oplossingen, zoals we bij het Landhuis Oud Amelisweerd hebben gedaan. Een samenwerking met partijen uit de stad om ons erfgoed toegankelijk en in goede staat te houden, zonder dat we het eigendom verliezen.

B. Technische benadering:

Voor de technische benadering concentreren we ons op de verdere uitwerking van het waardenwiel en de ondersteunde instrumenten. We willen bij een aantal projecten deze methodiek toepassen en verder aanscherpen. Uitgangspunt is dat bij de ambities uit het waardenwiel de onrendabele top zo klein mogelijk blijft en gezocht wordt naar alternatieve dekkingsmogelijkheden. Op basis van de verschillende waarden wordt een integrale afweging gemaakt waar we budget voor gaan inzetten.

Activiteiten voor 2021
Deze activiteiten moeten leiden tot een aangepaste kaderbrief bij de voorjaarsnota van 2022.

1. We gaan door met de uitwerking van strategische portefeuillevisies waarin meer aandacht besteed wordt aan maatschappelijke meerwaarde.
2. Er zijn in een eerdere fase sessies georganiseerd over Maatschappelijke Waarde van Vastgoed waarbij we door participatie hebben gepolst hoe huurders en andere organisaties uit de branche aankijken tegen Maatschappelijke Waarde van het Utrechts vastgoed (expertmeeting/ meeting Bouwstenen voor Sociaal). We organiseren binnen 6 maanden

vanuit het gemeentelijk initiatievennetwerk een brainstormsessie met huurders/initiatiefnemers over maatschappelijke waarde van vastgoed en peilen zo waar we nog op kunnen aanscherpen.

3. We gebruiken het afwegingskader initiatieven bij minimaal 1 casus, zo willen we meer inzicht krijgen in de financiële effecten van activistisch leegstandsbeheer en welke maatschappelijke meerwaarde wij daarmee realiseren. Dit leidt tot een definitief afwegingskader initiatieven die wij samen met beleidsafdelingen MO en CZ ontwikkelen.
4. We gaan minimaal 1 project en/of pandvisie aan de hand van het waardenwiel uitvoeren. Dit leidt tot een verder ontwikkeld waardenwiel (mogelijk ook tot verschillende varianten) en meer inzicht in de meerkosten voor het realiseren, combineren en beheren van technische ambities rond om gezonder verstedelijking.
5. Doorontwikkeling Makelpunt, dit leidt tot een plan van aanpak voor digitaal platform en app voor ruimtegebruik.
6. We leggen eind 2021 een voortgangsrapportage voor aan de gemeenteraad waarin wij de geleerde lessen, obstakels, oplossingen en ontwikkeling van de bovenstaande producten beschrijven.
7. We leggen in het eerste kwartaal van 2022 een geactualiseerde kaderbrief vastgoed voor aan de gemeentelijk.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

Beleidsveld	Vastgoed
Organisatieonderdeel	Vastgoedorganisatie Utrecht
Opsteller	Jord Bodewitz
Zaaknummer	8745996
Jaargang en nummer	2021, nr. 81
Vergaderdatum Raad	15 juli 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed vast te stellen, met dien verstande dat op pagina 17 en 18 van het document de termen “people”, “planet” en “prosperity” worden vervangen door “mens”, “planeet” en “(brede) welvaart”, met daarin de volgende uitgangspunten voor actualisering van het vastgoedbeleidskader:

   a) Functionele benadering van het vastgoed met de vier scenario’s
   1. Beleidsvulling,
   2. Activistisch leegstandsbeheer
   3. Vastgoed in transitie;
   4. Verkoop als laatste optie;

en bijbehorende instrumenten strategische visie, pandvisie, dashboards, Makelpunt en leegstandsbeheerder;

   b) Technische benadering van het vastgoed met het waardenwiel en bijbehorende instrumenten:
   1. Bouw Informatiemodellering
   2. Parametrisch Ontwerpen
   3. Levenscycluskostenanalyse

Aan beslispunt 1 van het raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed d.d. 15 juli 2021 kenmerk 8745996 toe te voegen:

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1952
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	18.1
Titel	Raadsbrief Technische bijeenkomst Ambitiedocument Maatschappelijke Waarde Vastgoed
ID	2108
Behandelend ambtenaar	J.A. Bodewitz
Telefoon	030 - 28 61054
E-mail	j.bodewitz@utrecht.nl
Datum collegebesluit	9 juni 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Vastgoed
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**

Voorgesteld besluit

Eelco Eerenberg
Wethouder voor Volksgezondheid, Milieu &
Emissieloos Vervoer, Jeugd en Jeugdzorg,
Stationsgebied, Vastgoed, Wijk Leidsche Rijn
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.A. Bodewitz	**Datum**	9 juni 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 61054	**Kenmerk**	8949850
E-mail	j.bodewitz@utrecht.nl	**Onderwerp**	Technische bijeenkomst Ambitiedocument Maatschappelijke Waarde Vastgoed
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Vastgoed

Geachte leden van de raad,

Op dinsdag 8 juni jl. bij de Technische bijeenkomst Ambitiedocument Maatschappelijke Waarde Vastgoed hebben wij u toegezegd nader informatie te geven, voorafgaande aan de bespreking van het Ambitiedocument in de raadscommissie Stad & Ruimte op donderdag 10 juni a.s., over de pilot Maatschappelijke Waarde in Overvecht en het ambtelijk mandaat bij pandvisies.

Pilot
Wij zijn van plan een pilot uit te voeren met een pand in Overvecht waar we lokale initiatieven tijdelijk willen huisvesten, die bijdragen aan de doelen van de wijkaanpak Samen voor Overvecht. Met deze pilot doen we ervaring op met de financiële en juridische consequenties van de ambities op maatschappelijke meerwaarde. We krijgen inzicht wat de financiële consequenties zijn van het huisvesten van maatschappelijke initiatieven zonder beleidsdoel in relatie tot de methodiek van kostprijs dekkende huur. Daarnaast onderzoeken we in deze pilot welke juridische randvoorwaarden van toepassing zijn bij het huisvesten van maatschappelijke initiatieven. En het leidt tot meer inzicht in de meerkosten voor het realiseren, combineren en beheren van technische ambities rond om gezonder verstedelijking.
De locaties in Overvecht die hiervoor onderzocht worden:

- Rhonedreef 40
- Jeanne d'Arc dreef 1
- Moezeldreef 127
- Scharlakendreef 3
- Pagodedreef 5
- Gambiadreef 60
- Gagelsteede / Bangkokdreef
- Ghanadreef 2
- Grote trekdreef 4/ Voortrekkersdreef

Mandaat
De Vastgoedorganisatie heeft het mandaat om partijen te selecteren en te contracteren voor de (beleids)invulling van een pand. In dat kader worden pandvisies in mandaat opgesteld door de

Eelco Eerenberg
Wethouder voor Volksgezondheid, Milieu &
Emissieloos Vervoer, Jeugd en Jeugdzorg,
Stationsgebied, Vastgoed, Wijk Leidsche Rijn

Datum 9 juni 2021
Ons kenmerk 8949850

Vastgoedorganisatie Utrecht. Daarbij willen wij de volgende vuistregel gaan hanteren: wanneer op basis van een pandvisie blijkt dat de toekomstige impact op de pandbegroting jaarlijks 50K of meer afwijkt van de huidige pandbegroting wordt dit sowieso ter besluitvorming voorgelegd aan het college en wordt de Raad daarover actief geïnformeerd. Dit is onafhankelijk van eventuele investeringsbeslissing(en) in het pand voortvloeiende uit de pandvisie en die via de gebruikelijk route (kredietaanvraag) worden voorgelegd aan de Raad.

Erop vertrouwend u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Eelco Eerenberg

Gemeenteraad

Dossiernummer	1819
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	15 juli 2021
Agendapunt	19
Titel	Raadsvoorstel Actieprogramma Samen stad maken Initiatief
ID	1873
Behandelend ambtenaar	Andrea Berghuizen
Telefoon	14030
E-mail	a.berghuizen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	26 april 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Bestuur en ondersteuning
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Wijkgericht werken en participatie
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Janny Udo/Communicatie, Participatie, Diversiteit, Publieksdienstverlening/06-38146686

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Mens en Samenleving	10 juni 2021
Gemeenteraad	**15 juli 2021**
Gemeenteraad	16 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief

Beleidsveld	Wijkgericht Werken en Participatie
Organisatieonderdeel	Wijken
Opsteller	Andrea Berghuizen
Kenmerk	8685730
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De volgende ambities bij het werken aan initiatief vast te stellen:
   a) We staan klaar voor de grote diversiteit aan initiatiefnemers met primair een lokaal belang. Om initiatieven die het publiek belang dienen zo goed mogelijk te ondersteunen,te faciliteren en verder te helpen.
   b) We willen de positieve effecten van initiatieven behouden, ook na de initiatieffase. We werkenaan betere aansluiting van nieuwe initiatieven op regulier beleid en op de doorontwikkeling van initiatieven.
   c) We geven ruimte aan initiatieven en werken aan een duidelijke en transparante afweging voor ondersteuning in financiering of ambtelijke bijdrage. We zorgen voor heldere rollen en processen.
   d) We vinden het belangrijk dat iedereen initiatief kan nemen. Voor de mensen waarvoor dit niet vanzelfsprekend is, zorgen we voor aanmoediging en extra ondersteuning

2. De volgende leidende principes te hanteren bij het werken aan initiatief:
   a) Een gezonde stad kan niet zonder initiatiefnemers.
   b) Initiatieven zijn ván de stad.
   c) We leren continu en we ontwikkelen door
   d) We bekijken initiatieven integraal en werken en denken in maatschappelijke waarden
   e) We kijken vooruit naar de fase na het initiatief.
   f) Maatwerk is nodig, maar structuur kan helpen.
   g) Wel beter, niet meer geld.
   h) Verder met initiatief aan de hand van routekaart LSA.

3. De agenda met daarin de volgende actielijnen vast te stellen:
   a) Communiceren en doorontwikkelen bewonersbod en zelfbeheer
   b) Verdere inzet van buurtbudgetten uitwerken
   c) Samenwerkingsnetwerk versterken
   d) Ondersteunen en versoepelen processen
   e) Doorontwikkelen participatie en inclusie bij initiatieven
   f) Verdiepen vraagstuk zeggenschap

4. Het Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief vast te stellen, zodat de actielijnen, fasering en prioritering verder vorm kunnen krijgen in samenwerking met de partners in de stad.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Op 21 november 2019 heeft uw raad het actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier vastgesteld. In deze uitbreiding van het actieprogramma met initiatief stelt de raad de ambities, de leidende principes en de agenda met actielijnen vast om in Utrecht gewortelde initiatieven te ondersteunen ontwikkelen en benutten.

Context
Aanleiding
Met dit raadsvoorstel geven we invulling aan motie M2019/424 Samen stad maken op de Utrechtse manier door participatie en initiatief. De motie is aangenomen op 21 november 2019 toen het Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier is vastgesteld. Om direct effect te kunnen sorteren, gaven we prioriteit aan de uitvoering van de acties voor participatie. In halfjaarlijkse voortgangsrapportages schrijven we over de voortgang en resultaten van onze ambities. De voortgang en resultaten op participatie zijn dusdanig dat er nu ruimte is om de wens voor uitbreiding van het actieprogramma met initiatief invulling te geven. Daarbij bouwen wij verder op de uitvoering in de afgelopen drie jaar van wat in het coalitieakkoord staat over initiatief.

Juridische context
Dit raadsvoorstel leidt niet tot wijzigingen van bestaande vastgestelde regelingen. Nu de raad het Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier heeft vastgesteld, dient de raad ook over de uitbreiding van het actieprogramma te besluiten.

Beoogd effect
Met deze volgende stap in het uitwerken van Samen stad maken op de Utrechtse manier willen we initiatieven nog beter stimuleren en versterken omdat we zonder de creativiteit, kennis en energie uit de stad kansen missen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 4 december 2020 Raadsbrief Tweede voortgangsrapportage actieprogramma 'Samen stad maken op de Utrechtse manier'
- 22 juni 2020 Raadsbrief Voortgangsrapportage Samen stad maken
- 21 november 2019 Motie 424 Samen stad maken op de Utrechtse manier door participatie en initiatief
- 21 november 2019 Raadsvoorstel Actieprogramma samen stad maken op de Utrechtse manier

Beslispunt	
1	De volgende ambities bij het werken aan initiatief vast te stellen: a) We staan klaar voor de grote diversiteit aan initiatiefnemers met primair een lokaal belang. Om initiatieven die het publiek belang dienen zo goed mogelijk te ondersteunen,te faciliteren en verder te helpen. b) We willen de positieve effecten van initiatieven behouden, ook na de initiatieffase. We werken aan betere aansluiting van nieuwe initiatievenop regulier beleid en op de doorontwikkeling van initiatieven. c) We geven ruimte aan initiatieven en werken aan een duidelijke en transparante afweging voor ondersteuning in financiering of ambtelijkebijdrage. We zorgen voor heldere rollen en processen. d) We vinden het belangrijk dat iedereen initiatief kan nemen. Voor demensen waarvoor dit niet vanzelfsprekend is, zorgen we voor aanmoediging en extra ondersteuning
Argumenten	
1.1	Het formuleren van ambities draagt bij aan een helder begrip van het doel van de wijze waarop de gemeente omgaat met initiatieven.
	We investeren hiermee in de kwaliteit van samenleven en samenspel tussen Utrechters en de gemeente.

1.2	Met deze ambities voor initiatief wordt aangesloten op de drie doelen die door de gemeenteraad met Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier voor participatie zijn vastgesteld.
	De drie doelen die door de gemeenteraad zijn vastgesteld voor in het Actieprogramma samen stad maken op de Utrecht manier zijn: - Inclusiviteit: meer verschillende Utrechters kunnen meedoen - Betrokkenheid: mensen voelen zich betrokken bij de stad Utrecht - Samen wijzer worden: kwaliteitsimpuls in plannen, beleid en projecten Bewonersparticipatie en overheidsparticipatie/bewonersinitiatief hangen met elkaar samen en kunnen elkaar versterken.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De keuze om in te zetten op initiatiefnemers met primair een lokaal belang kan de indruk wekken dat andere initiatieven niet belangrijk worden gevonden.
	Partijen die niet deze lokale worteling hebben, zoals bijvoorbeeld een landelijke belangenorganisatie of projectontwikkelaar, vallen niet onder deze definitie waarvoor dit document is opgesteld. Dat betekent niet dat deze partijen geen waardevolle ideeën of projecten kunnen hebben, maar dit actieprogramma is daar niet op gericht. Zij kennen andere kanalen en hebbeneen andere rol binnen de stad.
Beslispunt	
2	De volgende leidende principes te hanteren bij het werken aan initiatief: a) Een gezonde stad kan niet zonder initiatiefnemers. b) Initiatieven zijn ván de stad. c) We leren continu en we ontwikkelen door d) We bekijken initiatieven integraal en werken en denken inmaatschappelijke waarden e) We kijken vooruit naar de fase na het initiatief. f) Maatwerk is nodig, maar structuur kan helpen. g) Wel beter, niet meer geld. h) Verder met initiatief aan de hand van routekaart van het Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners (LSA)
Argumenten	
2.1	Deze leidende principes geven het belang aan van initiatieven voor de stad en kunnen rekenen op draagvlak
	Deze leidende principes zijn vuistregels die richting geven aan het denken en handelen van de gemeente Utrecht waar het gaat om initiatieven. Met deze leidende principes voor initiatief wordt aangesloten op de strategieën die door de raad met Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier voor participatie zijn vastgesteld.
Beslispunt	
3	De agenda met daarin de volgende actielijnen vast te stellen: a) Communiceren en doorontwikkelen bewonersbod en zelfbeheer b) Verdere inzet van buurtbudgetten uitwerken c) Samenwerkingsnetwerk versterken d) Ondersteunen en versoepelen processen e) Doorontwikkelen participatie en inclusie bij initiatieven f) Verdiepen vraagstuk zeggenschap
Argumenten	
3.1.	Deze actielijnen sluiten aan bij de afspraken in het Coalitieakkoord

	Ook bouwen de actielijnen voort op de verschillende acties die vanuit de gemeente al zijn ondernomen om initiatieven mogelijk te maken en te ondersteunen, zoals het initiatievenfonds, het groene golfteam, de beslistafel, helpen bij het zoeken naar ruimte voor initiatieven. De actielijnen zijn de concrete producten en processen die worden ingericht om de ambities te verwezenlijken.
3.2	Deze agenda en actielijnen komen voort uit inbreng van onze gesprekspartners in de stad en zijn afkomstig uit lopende projecten, evaluaties, gesprekken, kwalitatieve en kwantitatieve gegevens.
	Dit actieprogramma is een stap in een doorlopend proces van in gesprek zijn met initiatiefnemers. Rondom concrete initiatieven en ook evaluaties en gesprekken over bewonersbod, het initiatievenfonds, diverse artikelen, manifesten, interviews van initiatiefnemers, resultaten van eerdere raadsinformatiebijeenkomsten en ook de discussie tijdens de besprekingen van de voortgangsrapportages Samen stad maken zijn meegenomen als inbreng voor dit actieprogramma.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	De gewenste richting en discussiepunten zoals de gemeente die voor zich ziet zijn verwerkt in dit Actieprogramma. Daarmee kan de indruk kan ontstaan dat de gemeente niet flexibel is in het aanpassen van deze agenda en actielijnen.
	We nodigen diverse initiatiefnemers uit om hierover met ons en met elkaar in gesprek te gaan. Uit die gesprekken kunnen voorstellen komen die kunnen zorgen voor aanpassingen in prioriteiten en scherpte in keuzes. Door de beslispunten in dit raadsvoorstel op deze manier te formuleren wordt de ruimte geboden om in gesprek met raad en stad te komen tot aanscherping daarvan.
3.2	Er zit spanning tussen de steeds professionelere manier van inkoop en aanbesteden met steeds meer eisen enerzijds en de wens om bewoners(organisaties) daar een reële plek in te geven anderzijds.
	De uitwerking van 'een gelijk speelveld' vraagt om duidelijke keuzes en afspraken.
3.3	Inclusiviteit, verbinding zoeken en in gesprek zijn met de stad komen soms in de knel naarmate initiatiefnemers zich ontwikkelen tot professioneel georganiseerde partijen die aangeven namens de stad te spreken.
	Dit vraagt om een voortdurende afweging over met wie we het gesprek –willen – voeren en om alertheid bij de mogelijkheden die we als gemeente bieden voor het ondersteunen van initiatieven: zijn die voor alle 'soorten' initiatiefnemers even toegankelijk?
Beslispunt	
4	Het Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief vast te stellen, zodat de actielijnen, fasering en prioritering verder vorm kunnen krijgen in samenwerking met de partners in de stad.
Argumenten	
4.1	De inhoud van dit actieprogramma is een voorstel voor de agenda voor de komende anderhalf jaar om samen met de stad te werken aan initiatief.
	De raad heeft opdracht gegeven om het actieprogramma Samen stad makenuit te breiden met initiatief en de stad ruimte te geven om daar kleuring aan tegeven.
Kanttekeningen/Risico's	
4.1.	Fasering in de uitwerking van deze agenda is noodzakelijk.
	De uitvoering van dit deel over initiatief van het actieprogramma Samenstad maken vindt plaats binnen de bestaande budgetten.

Financiën
De uitvoering van deze activiteiten vindt plaats binnen de reguliere budgetten en bestaande capaciteit. Participatie vernieuwen en nog beter inspelen op initiatieven brengt kosten en inspanningen met zich mee. Veel van de genoemde acties vragen om personele inzet. Soms is dit een onderdeel van regulier werk, en gaat het om een ander accent daarin. Soms gaat het om aanvullende acties en inzet. Dat legt beperkingen op. We zullen moeten selecteren en faseren.
Zoals aangegeven doen we dat in overleg met initiatiefnemers in de stad. Mocht dit leiden tot het toevoegen van actielijnen of intensiveringen op een bepaald vlak betekent dat wel in het kader van het gelijk blijven van het budget dat er geprioriteerd moet worden binnen de huidige inzet op het actieprogramma.
Ten aanzien van de budgetten die noodzakelijk zijn om initiatieven financieel te ondersteunen stelt dit actieprogramma geen wijzigingen voor, voor 2021.

Vervolg
Via de halfjaarlijkse Voortgangsrapportage Samen stad maken wordt de gemeenteraad op de hoogte gebracht als inbreng van initiatiefnemers leidt tot een wijziging in fasering en prioritering. Ook worden vorderingen in de uitvoering hier aangegeven. Evaluatie en borging vindt plaats volgens het Utrechtse model van sturen en verantwoorden.

Participatie
De basis van dit document is de inbreng van de vele partners die er in de stad zijn op het gebied van initiatief. Er is informatie verzameld uit lopende initiatieven, evaluaties, gesprekken, kwalitatieve en kwantitatieve gegevens. En er is geput uit kennis van het landelijk netwerk van de LSA, een professioneel netwerk én kennispartner voor veel initiatiefnemers.
De genoemde actielijnen uit beslispunt 3 worden nadrukkelijk met de stad uitgevoerd. Per actielijn zijn in het Actieprogramma globaal de termijnen en inzet beschreven. Dit Actieprogramma is daarmee een nieuwe stap in een doorlopend proces van continu met initiatiefnemers in de stad in gesprek zijn.

Communicatie
Het Actieprogramma wordt rondgestuurd aan specifieke belanghebbenden. Zij kunnen hier intern en onderling in gesprek, waarbij ambtelijk toelichting gegeven kan worden. Zo is ook duidelijk bij wie ze terecht kunnen met vragen. De hoofdlijnen van informatie uit deze gesprekken wordt aan de raad verstrekt.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief

Bijlagen informatief
-

Actieprogramma Samen stad maken: Initiatief



Foto: Verschillende bewonersgroepen beheren dierenweides, bijvoorbeeld in het Julianapark.

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 1
Samenvatting 2
1 Inleiding 3
1.1 Leeswijzer 3
1.2 Proces 3
2 Definities 4
2.1 Initiatiefnemer: primair lokaal belang 4
2.2 Participatie, initiatief, democratische vernieuwing 4
3 Ambities 5
3.1 Ambities 5
3.2 Leidende principes 5
4 Initiatieven 8
4.1 Collectieve plek beheren 8
4.2 Een dienst aanbieden 9
4.3 Een ontwerp of visie maken 10
4.4 Een project opzetten 12
5 Gelijk speelveld 14
5.1 Randvoorwaarden 14
5.2 Zeggenschap en verantwoordelijkheden 15
6 Agenda 17

Samenvatting

H1

Voor u ligt het actieprogramma Samen stad maken: Initiatief, waarin de gemeente een voorstel doet voor een initiatieven-agenda voor 2021 en 2022. De gemeente heeft dit document opgesteld op basis van inbreng uit de stad.

H2/3

Utrecht heeft een rijk scala aan initiatieven en initiatiefnemers. De kracht en inzet hiervan willen we zo veel mogelijk helpen ontwikkelen en benutten. Initiatieven hebben we hard nodig in de stad. Voor de onderlinge steun en informele zorg, voor een schone en veilige buurt, voor inzet bij cultuur of sport, en voor lokale kennis bij het maken of toetsen van nieuwe plannen.

H4/5

We ordenen de verschillende typen initiatieven aan de hand van de routekaart van het Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners (LSA). Dit is een landelijk en professioneel kennisnetwerk van actieve bewonersgroepen die zich inzetten voor hun buurt. We volgen hun indeling van initiatiefnemers die een collectieve publieke plek beheren, een dienst aanbieden, een ontwerp maken of visie opstellen of een project opzetten.

H6

Actielijnen

- Communiceren en doorontwikkelen bewonersbod en zelfbeheer
- Samenwerkingsnetwerk versterken
- Ondersteunen en versoepelen processen
- Doorontwikkelen participatie en inclusie bij initiatieven
- Verdere inzet van buurtbudgetten uitwerken
- Verdiepen vraagstuk zeggenschap

Dit actieprogramma is een uitnodiging om samen te werken aan het verder brengen van initiatieven in de stad. We willen graag van horen wat u, als bewoner, initiatiefnemer of belanghebbende, van dit actieprogramma vindt. We willen dit actieprogramma samen met de stad verder verfijnen en uitwerken tot concrete acties.

Wanneer in deze tekst het woord ‘we’ staat, dan bedoelen we daarmee ‘de gemeente’. We hopen samen te komen tot een actieprogramma waar ook de stad achter staat.

1 Inleiding

De samenleving verandert, en zo ook de relatie tussen overheid en inwoners. De gemeente en bewoners zijn steeds op zoek naar de beste verhoudingen, manier van samenwerken en onderlinge rollen. Het doorontwikkelen van de werkwijze rondom initiatieven is waardevol voor Utrecht.

1.1 Leeswijzer

Dit actieprogramma kan worden gezien als een voorstel voor de agenda voor de komende anderhalf jaar. We willen deze agenda samen met verschillende mensen en groepen in de stad oppakken. Zowel met ervaren initiatiefnemers als bewoners voor wie initiatief nog nieuw is.

Het actieprogramma Initiatief is deel 2 van het actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier. Deel 1 gaat over participatie. Alle delen van het actieprogramma zijn dynamisch en continu in ontwikkeling.

Hoofdstuk 1 is de inleiding, definities staan in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 betreft de ambities en leidende principes. Verschillende typen initiatieven zijn beschreven in hoofdstuk 4, gevolgd door hoofdstuk 5 over randvoorwaarden en rollen bij een gelijk speelveld. Hoofdstuk 6 beschrijft acties, betrokkenen en een voorlopig tijdpad.

In dit actieprogramma staan voorbeelden van initiatieven genoemd om de keuzes en richting te ondersteunen. We hebben een selectie gemaakt van die initiatieven waar we veel van leren, en die de stad Utrecht verder helpen in de discussies over initiatief. Deze selectie betekent niet dat er meer of minder waardering is voor deze initiatieven ten opzichte van andere (niet genoemde) initiatieven.

1.2 Proces

De basis van dit document is de input uit de stad. We hebben informatie verzameld uit lopende projecten, evaluaties, gesprekken, kwalitatieve en kwantitatieve gegevens. En er is geput uit kennis van het landelijk netwerk van de LSA, een professioneel netwerk én kennispartner voor veel initiatiefnemers.

Dit document is een nieuwe stap in de ontwikkeling van participatie en initiatief in Utrecht. Het toont in het kort wat we al gedaan hebben, waar we staan en waar we naartoe gaan. Dit actieprogramma is agenderend. Dat laten we zien in een overzichtsagenda zomer 2021-eind 2022, maar ook met een doorkijkje naar 2023 en verder. Bij de agendapunten voor 2021 en 2022 beschrijven we hoe we dit met de initiatiefnemers in de stad op willen pakken.

Dit document is nadrukkelijk geen blauwdruk voor de toekomst. Het actieprogramma geeft een richting, maar nog niet alle oplossingen. We schetsen de belangrijkste onderwerpen en dilemma’s, en doen een voorstel voor prioritering. Dit actieprogramma is een uitnodiging om samen te werken aan het verder brengen van initiatieven in de stad. We gaan hierover graag met u in gesprek. Samen met u willen we het actieprogramma verder verfijnen en uitwerken tot concrete acties.

2 Definities

2.1 Initiatiefnemer: primair lokaal belang

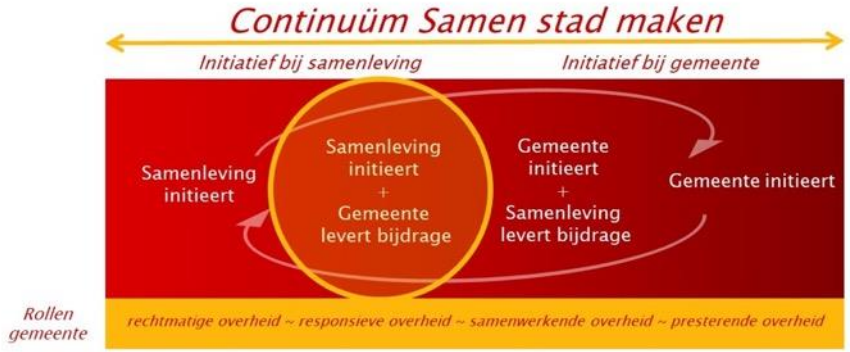
Dit actieprogramma gaat over initiatiefnemers met primair een lokaal belang. Denk aan een buurt-, wijk- of stedelijk belang, of bijvoorbeeld een plaatselijke sportclub of jeugdgroep. Een initiatiefnemer hoeft geen vrijwilliger te zijn, en is ook niet altijd een ondernemer of organisatie met betaalde krachten. Dit verschilt per initiatief, afhankelijk van de schaal, missie en opzet.

Partijen die niet primair een lokaal belang hebben, zoals bijvoorbeeld een landelijke belangenorganisatie of projectontwikkelaar, vallen niet onder onze definitie van initiatiefnemer. Dat betekent niet dat deze partijen geen waardevolle ideeën of projecten kunnen hebben, maar dit actieprogramma is daar niet op gericht. Zij kennen andere kanalen en hebben een andere rol binnen de stad.

2.2 Participatie, initiatief, democratische vernieuwing

De rollen en verhoudingen tussen de overheid en inwoners zijn constant in ontwikkeling. We werken anders samen dan dertig jaar geleden en zullen dat over dertig jaar weer anders doen. Dit actieprogramma gaat specifiek over initiatief, maar staat niet los van participatie en democratisering. We werken aan participatie, waar initiatief een specifiek onderdeel van is. Dit doen we binnen het kader van democratische vernieuwing. Participatie gaat over vormen van deelname van bewoners aan processen en besluitvorming van beleid, projecten of diensten binnen de gemeente. Bij initiatief gaat het niet alleen over deelnemen, maar over het zelf doen. Bij democratische vernieuwing gaat het over andere verhoudingen qua rollen en processen in de besluitvorming, en zeggenschap en eigenaarschap daarin.

Uiteraard is bij elke definitie ook een grijs gebied, sommige partijen zitten op deze grens of vallen hier precies tussenin. Deze indelingen zijn bedoeld als een denkrichting.



Relatie participatie, initiatief en democratische vernieuwing.

3 Ambities

3.1 Ambities

Om ruimte te geven aan initiatief, hebben we een aantal ambities geformuleerd:

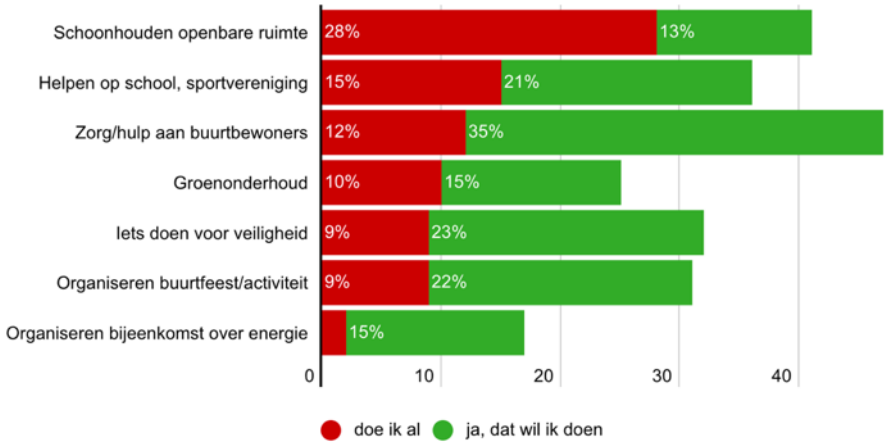
- We staan klaar voor de grote diversiteit aan initiatiefnemers met primair een lokaal belang. Om initiatieven die het publiek belang dienen zo goed mogelijk te ondersteunen, te faciliteren en verder te helpen.
- We willen de positieve effecten van initiatieven behouden, ook na de initiatieffase. We werken aan betere aansluiting van nieuwe initiatieven op regulier beleid en op de doorontwikkeling van initiatieven.
- We geven ruimte aan initiatieven en werken aan een duidelijke en transparante afweging voor ondersteuning in financiering of ambtelijke bijdrage. We zorgen voor heldere rollen en processen.
- We vinden het belangrijk dat iedereen initiatief kan nemen. Voor de mensen waarvoor dit niet vanzelfsprekend is, zorgen we voor aanmoediging en extra ondersteuning.

3.2 Leidende principes

Vanuit deze ambities hebben we leidende principes opgesteld. Deze geven richting aan het handelen en sturing aan de besluitvorming.

Een gezonde stad kan niet zonder initiatiefnemers. Ze zorgen voor ontwikkeling. Initiatieven leveren nieuwe inzichten, anders kijken, samenzijn, vernieuwing, verandering. Het brengt iets, wat de gemeente (nog) niet in beeld had of prioriteit aan had gegeven. Deze continue verandering is essentieel voor Utrecht.

Initiatieven zijn ván de stad. Initiatiefnemers hebben een direct belang bij hun initiatief, juist omdat het gaat om iets dat hen raakt, én hun omgeving. Initiatiefnemers zijn vaak klein, maar zeer krachtig. De organisaties worden soms kwetsbaar genoemd; maar in de praktijk hebben ze vaak een grote veerkracht en wil om te slagen. Dit hangt samen met de betrokkenheid: het is tenslotte hún initiatief.



Inwonersenquête, gemeente Utrecht, 2019



Randvoorwaarden: Utrecht is gekozen tot vrijwilligersstad van 2020. Veel bewonersinitiatieven draaien op vrijwillige inzet. De beleidsregel 'Vrijwillige inzet voor Elkaar' heeft een jaarlijks budget van € 6.800.000,-. Meer dan tachtig initiatieven worden hierdoor vanaf 2021 ondersteund.

We leren continu. Als gemeente, als stad. We ontdekken wat goed werkt en wat nog verbeterd moet worden. En we ontwikkelen door. De dilemma's en verbeterpunten hebben nadrukkelijk een plek in dit actieprogramma. Dit doen we om van te leren, de juiste perspectieven te zoeken en ruimte te bieden.

Integraal werken en denken in maatschappelijke waarden. Een initiatief is nooit een doel op zich. Onderliggend zijn de maatschappelijke waarden. Deze waarden laten zich soms vertalen naar één duidelijk doel (bijvoorbeeld duurzaamheid), maar meestal dienen initiatieven meerdere doelen en worden slimme verbindingen gemaakt. Initiatieven kunnen ook een bijdrage leveren aan een van de programma- of beleidsdoelen.

We kijken vooruit naar de fase na het initiatief. Na een paar jaar speelt vaak het vraagstuk van vervolg van continuering: doorontwikkelen of loslaten, met of zonder gemeentelijke steun? We hebben deze vragen graag tijdig in beeld om met elkaar de juiste routes te kunnen bepalen en daarop voor te bereiden.

Maatwerk is nodig, maar structuur kan helpen. Initiatieven en initiatiefnemers zijn er in veel verschillende vormen en maten. Voor een woon-initiatief kennen we andere routes en kaders dan voor een zorg-initiatief. Een initiatief voor een debatavond is iets anders dan een initiatief voor een speeltoestel. En een nieuw concept of idee heeft een ander krachtenveld dan een initiatief waar al mensen bij betrokken zijn.

Wel beter, niet meer geld. Veel van de genoemde acties vragen om personele inzet. Soms is dit een onderdeel van regulier werk. Soms is extra inzet en een andere prioritering nodig. De uitvoering van deze activiteiten vindt vaak plaats binnen de huidige gemeentelijke budgetten. Dat legt beperkingen op. We zullen moeten selecteren en faseren, in overleg met de partners in de stad.

Verder met initiatief aan de hand van routekaart LSA. Het Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners (LSA) is een landelijk en professioneel kennisnetwerk van bewonersgroepen. Om bewoners meer zeggenschap te kunnen geven over hun directe leefomgeving, hebben ze een buurrechten-routekaart opgesteld (zie volgende pagina). Deze insteek van LSA is basis voor de ordening van initiatieven die in de komende hoofdstukken gehanteerd wordt. Het onderscheid in vier typen is van belang omdat de initiatieven sterk van elkaar kunnen verschillen. Bijvoorbeeld in werkwijze, vraag, ondersteuning en kaders.



Voorbeeld zelfbeheer groen. De gemeente is een campagne gestart om meer inwoners van Utrecht te vinden die openbaar groen in hun eigen buurt willen onderhouden en beheren. Vrijwilligers, buurtambassadeurs en coaches werken aan een schoon Utrecht, zonder zwerfaval.



Wishing Well West is één van de organisaties die aanvankelijk via bewonersbod een plek heeft gekregen in het welzijnswerk. Verschillende bewonersinitiatieven ontvingen uit meerdere subsidieregelingen een bijdrage en hadden te maken met verschillende ambtenaren. Op hun verzoek is er gewerkt aan een systeem van zoveel mogelijk één zogenoemde accounthouder en één clusterbeschikking. Hierdoor is de administratieve last van jaarlijks aanvragen en verantwoorden vereenvoudigd.

Vertaald naar de Utrechtse situatie zien we een viertal typen initiatieven, waar de aard van het initiatief onderscheidend is. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 4:

- 4.1 collectieve publieke plek beheren
- 4.2 dienst aanbieden
- 4.3 ontwerp of visie maken
- 4.4 project opzetten

Daarna zijn er in hoofdstuk 5 voor alle initiatieven randvoorwaarden of kaders te benoemen, die zowel vanuit de initiatiefnemers als vanuit de gemeente van belang zijn. En er wordt kort ingezoomd op het begrip zeggenschap.

- 5.1 randvoorwaarden
- 5.2 meebeslissen over kaders

De LSA heeft een buurtrechten-routekaart uitgebracht, die onder andere is gebaseerd op de Localism Act uit Engeland. De LSA is in voorgaande jaren voor zowel stad als gemeente inspiratie- en kennisbron geweest voor beleid.

Het tweede buurtrecht van LSA gaat erover dat je als bewonersinitiatief zelf een dienst aanbiedt. Dit wordt ook wel 'right to challenge' genoemd. In Utrecht heeft dit – na een prijsvraag – de naam 'bewonersbod' gekregen.



4 Initiatieven

In dit hoofdstuk staan vier typen initiatieven beschreven. Per type hebben we beschreven wat de vaak gehoorde dilemma's of verbeterpunten zijn. Daarnaast beschrijven we op welke manier we met dit actieprogramma perspectief willen bieden.

Voorbeelden van initiatieven zie je door het gehele document. In hoofdstuk 6 hebben we de perspectieven vertaald naar agendapunten voor de komende jaren.

4.1 Collectieve plek beheren

We zien initiatiefnemers die graag een collectieve publieke plek willen beheren en onderhouden. Dit soort initiatieven leveren een bijdrage aan de betrokkenheid van inwoners bij de activiteiten die op die plek plaatsvinden, of het nu gaat om sport, educatie, spelen of iets anders.

In feite nemen deze initiatiefnemers een onderhouds- of beheertaak van de gemeente over. Het kan gaan om deeltaken, maar ook om het volledig beheer en onderhoud. De gemeente kan de verantwoordelijkheid, onder voorwaarden, overdragen.

Deze initiatieven zien we vooral bij sport, parken, dierenweides, speeltuinen, jeugdwerk, onderwijs, stadslandbouw, welzijn en buurtwerk.

Verbeterpunten en dilemma's

- Betrokken inwoners en ambtenaren zijn niet altijd op de hoogte van de mogelijkheden. Vaak wordt opnieuw het wiel uitgevonden, of wordt niet ingezien wat de ruimte voor initiatiefnemers is.
- Regelingen gelden voor een beperkte periode. Na enkele jaren veranderen de eisen voor contractvormen van vrijwilligers of betaalde medewerkers. Dat heeft effect op de ondersteuning vanuit de gemeente.
- Er zijn soms zorgen over een gebrek aan continuïteit bij initiatiefnemers.
- Soms zorgt de werkwijze onbedoeld voor uitsluiting. Hoe borg je inclusiviteit? Hoe zorg je ervoor dat iedereen mag meedoen?



Een collectieve plek beheren: Tientallen initiatieven, bewonersorganisaties en verenigingen hebben aangegeven het eigenbeheer van maatschappelijk vastgoed te willen doen. Daarvoor is een beleidskader ontwikkeld en ondersteuningsbudget vrijgemaakt voor o.a. het Dwarsverband.



Een collectieve plek beheren: In het Maximapark zijn diverse organisaties actief in het beheer en onderhoud en de ontwikkeling. Dit doen ze in samenspraak met en ondersteund door de gemeente. Hier een foto van de Vrienden van het Maximapark.

Een collectieve plek beheren: Basketbalvereniging Cangeroes heeft samen met twee andere clubs het beheer van de sporthal in Lunetten overgenomen van de gemeente.

Perspectieven

- We maken zichtbaar wat er al gebeurt op het gebied van beheer-initiatieven. Hiermee stimuleren we vergelijkbare en andere initiatieven.
- We gaan uit van de energie van initiatiefnemers, ook als de initiatieven klein zijn en blijven. We ondersteunen in vervolgstappen, en waken voor verwachtingen als energie toch vermindert: de gemeente neemt het niet automatisch over.
- We zoeken samen met de stad naar oplossingen voor vragen over inclusie.

4.2 Een dienst aanbieden

We zien veel initiatiefnemers die graag een dienst aanbieden, bijvoorbeeld in zorg, educatie of welzijn. De initiatiefnemer wil een taak overnemen die eerder door een andere aanbiedende partij werd uitgevoerd. Deze initiatieven willen vaak iets toevoegen aan het bestaande aanbod. Het lokale netwerk en de directe verbinding maakt deze initiatieven krachtig.

Het gaat om diensten waarvan de verantwoordelijkheid bij de gemeente ligt en blijft, die normaliter onder voorwaarden uitbesteed worden aan dienstverlenende organisaties, waarmee een langdurig samenwerkingsverband is.

Het bewonersbod geeft in Utrecht nu al ruimte om deel te nemen in de biedingen. Hiermee kunnen lokale initiatiefnemers, na een gewonnen biedingsprocedure, hun diensten aanbieden. Bijvoorbeeld als buurtorganisatie in welzijn.

Verbeterpunten en dilemma's

- Er zijn weinig bewonersbiedingen. Dit komt doordat de biedingsprocedure complex is en veel regels heeft. Ook zijn er te weinig mogelijkheden om uit de kosten te komen of er geld mee te verdienen.
- Regelingen gelden voor een beperkte periode. Na enkele jaren veranderen de eisen voor contractvormen van vrijwilligers of betaalde medewerkers. Dit heeft gevolgen voor de organisatie.
- Er zijn soms zorgen over een gebrek aan continuïteit bij initiatiefnemers.
- Het is niet altijd goed mogelijk om de meervoudige doelen van een initiatief te honoreren: extra maatschappelijke waarden van een buurtinitiatief kunnen niet altijd meegenomen worden in een afweging.



Een collectieve plek beheren: Vrijwilligers van Food for Good beheren groen én werken aan een gezond Utrecht. Food for Good past niet in één hokje, het dient meerdere doelen!



Een dienst aanbieden: Verschillende bewonersinitiatieven en sociaal ondernemers wilden doorgroeien naar zorgaanbieder dagbegeleiding. Met de pilot bewonersbod op dagbegeleiding is dit op professionele en principiële gronden niet gelukt (zie ook de 2e voortgangsrapportage Samen stad maken).

Perspectieven

- We gaan actiever communiceren dat en waarop bewonersbod mogelijk is.
- We verbeteren de ondersteuning in de beginfase van deze initiatieven. We verduidelijken de processen en geven eenvoudiger inzicht voor initiatiefnemers in verwachtingen, verantwoordelijkheden, te nemen stappen en contactpersonen.
- We ontwikkelen samen met de stad ideeën die het speelveld gelijk maken. Bijvoorbeeld een onafhankelijke professional die initiatiefnemers kan helpen bij de inschrijving.
- We gaan uit van de energie van initiatiefnemers, ook als de initiatieven klein zijn en blijven. We ondersteunen in vervolgstappen, en waken voor verwachtingen als energie toch vermindert: de gemeente neemt het niet automatisch over.
- We onderzoeken welke aanbestedingen we minder complex kunnen maken. Bijvoorbeeld met minder regels of door de regels duidelijker te formuleren.
- Bij de initiatieven die afhankelijk zijn van subsidies, onderzoeken we de juridische kaders en mogelijkheden om subsidies en opdrachten te verstrekken.
- We zijn transparant over de financiële mogelijkheden. Als er meer aanvragen binnen komen dan past binnen het vastgestelde budget of de regeling, dan kiezen we voor de initiatieven die de meeste meerwaarde leveren.
- We zijn vooraf helder over autonoom beleid of wettelijke taken zoals Wmo of Jeugdzorg. Bij Jeugdzorg mag de lokale overheid bijvoorbeeld alleen samenwerken met gecertificeerde organisaties.

4.3 Een ontwerp of visie maken

In participatieprocessen zien we wensen om niet alleen te kunnen reageren op een extern of gemeentelijk voorstel, maar ook om zelf een ontwerp of een visie te kunnen maken. Hiermee krijgt de initiatiefnemer een zogenaamde adviesrol, waarbij een ontwerp of visie het resultaat is. De kracht van lokale kennis en directe inpassing van lokale belangen is een voordeel.

De initiatiefnemer werkt vanuit een andere ervaring en positie, maar wel binnen dezelfde kaders als de gemeente, of wanneer dit zou zijn uitbesteed aan een extern adviseur zoals een ontwerper of consultant. De verbinding met de gemeentelijke verantwoordelijkheid is hier van belang: de formele rol van het college en/of de gemeenteraad zijn bij wet vastgelegd.



Een dienst aanbieden: Er is door Taal doet Meer een nieuw aanbod ontwikkeld voor werkgevers. Eigen medewerkers worden opgeleid tot taalmaatje op de werkvloer van een bedrijf. Het Oranjefonds financiert dit en vanuit de gemeente is er inzet van bedrijfsadviseurs van WSP (werkgevers servicepunt).



Een dienst aanbieden: De debatfunctie in de bibliotheek wordt verzorgd door 'Utrecht in dialoog' een stadsinitiatief dat de status 'initiatief' inmiddels voorbij is.

We zien deze ontwikkeling vooral bij vraagstukken die te maken hebben met ruimtelijke ontwikkeling, wonen, duurzaamheid of mobiliteit. Maar ook in andere sectoren wordt hierin steeds vaker initiatief genomen.

Verbeterpunten en dilemma's

- Bewoners die betrokken of deelgenoot zijn, zijn het soms onderling niet met elkaar eens. Dit kan voor onrust zorgen. De minder mondige bewoners trekken soms aan het kortste eind of er ontstaat verdeeldheid in de buurt.
- De initiatiefnemers lopen aan tegen wetgeving en regels, waar specialisten voor nodig zijn.
- De gemeente is niet altijd grondeigenaar. Dat maakt het speelveld complexer en daarmee is het niet altijd mogelijk om initiatieven te honoreren.
- De informatiepositie van initiatiefnemers is niet altijd gelijk aan die van de gemeente. Denk aan kaarten, beleidsstukken en andere kaders.
- Het is vooraf niet duidelijk wat er gebeurt nadat de visie of het ontwerp zijn opgesteld. Het mandaat en de bereidheid van de gemeente om deel te nemen zijn niet altijd geborgd.
- Participatie door initiatiefnemers wekt vaak de verdenking op dat vooral gelijkgestemden worden gevraagd om te participeren en mogelijke tegenstanders niet worden betrokken. Dit bemoeilijkt inclusieve en objectieve participatie.
- Ambtelijke inzet voor begeleiding en inbedding leidt tot hoge gemeentelijke kosten, die vaak niet direct zichtbaar zijn voor de initiatiefnemer.

Perspectieven

- We ontwikkelen samen met stad proces-uitgangspunten hoe om te gaan met niet-eensgezind zijn van inwoners.
- We experimenteren met projecten waarbij samenwerking tussen initiatiefnemers en gemeente centraal staat.
- We bedenken samen met de stad hoe inclusieve en objectieve participatie vorm kan krijgen.
- We bespreken met de stad of deelopgaven van het actieprogramma Initiatief uitgewerkt kunnen worden door initiatiefnemers.



Een ontwerp of visie maken: Rijnvliet, eetbare wijk. De bewoners van de Rijksstraatweg en de Metaalkathedraal kwamen met het idee om in Rijnvliet een voedselbos te maken. Dit is samen met de gemeente uitgewerkt.



Een ontwerp of visie maken: Bewoners én ondernemers maakten samen een buurtvisie voor de Kanaalstraat en Damstraat. De gemeente ondersteunde door een procesbegeleider en stedenbouwkundig specialisten.



Een ontwerp of visie maken: Drie bewoners met kennis over landschapsinrichting uit Dichterswijk bedachten om diverse groene plekken in de wijk met elkaar te verbinden. Bewoners regelden zelf communicatie en draagvlak. De gemeente droeg bij in een uitvoeringssubsidie.

4.4 Een project opzetten

Dit is de meest diverse groep van initiatieven. Dit type initiatief verschilt van elkaar in schaal, sector en termijn. Deze initiatieven vinden plaats in bijna alle sectoren, alle afdelingen en rondom vele maatschappelijke thema's. Gemeenschappelijke deler bij al deze initiatieven is dat het niet gaat om een gemeentelijk taak of verantwoordelijkheid waarbinnen gewerkt wordt, maar dat er wel gemeentelijke doelen mee kunnen worden bereikt. Het gaat om nieuwe ideeën, waar de initiatiefnemer eigenaar van is.

Het zijn over het algemeen projecten met een concreet doel en resultaat. Op onderdelen van deze projecten vragen initiatiefnemers bijdrage van de gemeente, vaak in co-financiering, inzet en/of fysieke ruimte, soms in netwerk.

Utrecht scoort goed als het gaat om dit type initiatieven. Er is een grote groep initiatiefnemers in de stad en we hebben een gemeentelijke organisatie die steeds beter klaar staat voor de initiatieven. Het is een ontwikkeling waar we middenin zitten. We mogen tevreden zijn waar we nu staan, maar blijven doorontwikkelen.

Verbeterpunten en dilemma's

- Initiatieven kijken vaak integraal, terwijl de gemeentelijke organisatie meestal per sector doelen en taken kent.
- De gemeente neemt een initiatief soms over, positief bedoeld, maar niet altijd met een positief effect.
- Er zijn soms zorgen over een gebrek aan continuïteit bij initiatiefnemers.
- Het is niet altijd goed vooraf te bepalen en te meten wat de effecten zijn op het beleid dat we hebben.
- Goede of sympathieke initiatieven hebben niet altijd de beste plannenschrijvers. Door procedures lopen we goede initiatieven mis.
- Het ondersteunen van een initiatief door af te wijken van kaders (een raadsbevoegdheid) is een complexe afweging. Een initiatief is niet alleen goed omdát het een initiatief is.
- Een open houding van gemeentelijke medewerkers helpt in het welkom heten van initiatiefnemers. Niet alle medewerkers hebben dat in voldoende mate.
- Zowel stad als gemeente onthouden de voorbeelden waar het niet goed ging veel langer dan de geslaagde initiatieven.



Een project opzetten: Bewonersgroep Karel Doormanlaan-duurzaam werkt collectief aan energiebesparende maatregelen in Noordoost. In deze buurt wordt gewerkt aan gezondheid, luchtkwaliteit, vochtproblemen in de huizen.

Een project opzetten: Het bewonersinitatief Wijk C Stroom werkt met huiseigenaren, particuliere en sociale huurders aan 'inclusieve energietransitie', ofwel: participeer mee om zoveel mogelijk daken vol met zonnepanelen te leggen.



Een project opzetten: Het Hof van Cartesius is de groene werkplek in het Werkspoorkwartier. Sinds 2016 hebben creatieve en duurzame ondernemers hier hun eigen werkruimte rondom een groene binnentuin. Dit initiatief levert een grote bijdrage aan duurzaam bouwen in Nederland.

Een project opzetten: Initiatieven die specifieke bewonersgroepen vertegenwoordigen zoals Al Amal dreigden tussen wal en schip te raken bij de uitvraag van buurtzorg. Voor dergelijke initiatieven is er beleid ontwikkeld en budget gekomen voor de 'brugfuncties'.

Een project opzetten: Bewoners en ondernemers bij de Gagelhof in Overvecht hebben last van duiven en ratten. Ze namen het initiatief voor tijdelijke graffiti op het plein om de buurt erop te wijzen de duiven niet te voeren.

Perspectieven

- We optimaliseren bestaande instrumenten, zoals het bewonersbod, initiatievenfonds, ‘groene golf team’ (intern team dat initiatieven die vast dreigen te lopen intern oppakt en verder helpt), het initiatievennetwerk.
- We maken de start van een initiatief zo soepel en zo helder mogelijk: we willen met de stad kijken naar de beste ondersteuning bij de beginfase van een initiatief. We brengen samen met de initiatiefnemer in kaart wat er allemaal bij komt kijken.
- We gaan uit van de energie van initiatiefnemers, ook als de initiatieven klein zijn en blijven. We ondersteunen in vervolgstappen, en waken voor verwachtingen als energie toch vermindert.
- We steunen intern collega’s in ontwikkeling naar een open houding naar initiatiefnemers.



Een project opzetten: Utrecht kent een groot aantal (particuliere) wooninitiatieven. De ruimte is schaars, maar de ambities van het Stadsakkoord Wonen (2019) zijn nog steeds leidend. Veel wooninitiatieven vervullen meerdere maatschappelijke doelen. Bijvoorbeeld stichting Compleks, voor onder andere starters op de woningmarkt en waar wordt ingezet op betaalbaarheid en ruimte is voor mensen die uit een kwetsbare positie komen.

Een project opzetten: Initiatief Rust en Reuring is op zoek naar plek, om de woondroom te verwezenlijken, gericht op zeggenschap en regie over de eigen manier van wonen en leven met eigen collectieve woonvoorzieningen.



Bewoners in Oost kwamen met het idee voor deze bloemenstroom in de Prins Hendriklaan.

5 Gelijk speelveld

Een helder en gelijk speelveld is een voorwaarde voor een soepel lopend initiatief. Een helder doel (wat willen we bereiken?), omschreven rollen (wie doet wat?) en de kaders (wat zijn de lijntjes waar we binnen moeten blijven?). Dit hoofdstuk beschrijft deze randvoorwaarden en verantwoordelijkheden.

5.1 Randvoorwaarden

De LSA-routekaart benoemt expliciet het belang van een gelijk speelveld in relatie tot commerciële (externe) aanbieders. In een gelijk speelveld kunnen kaders en randvoorwaarden worden gesteld door zowel de initiatiefnemers als de gemeente. Naast kennis over deze randvoorwaarden kan het ook kansen bieden om meer maatschappelijke doelen te behalen, zoals bijvoorbeeld de global goals.

Vanuit de stad zijn kennis, geld, ondersteuning, tijd en communicatie randvoorwaarden om deel te kunnen nemen. Vanuit de gemeente is het speelveld in eerste instantie bepaald door de randvoorwaarden wet- en regelgeving, budgetten en beleidsregels.
Overigens, niet alle initiatieven hebben ondersteuning nodig of hebben meerwaarde bij ondersteuning.

Verbeterpunten en dilemma's

- Als alle initiatieven geld voor ondersteuning gaan aanvragen, is het gemeentelijke budget niet toereikend. Het is een complexe afweging hoe publieke middelen (tijd en geld) worden ingezet.
- De gemeente maakt soms per wijk of buurt andere keuzes in de criteria voor ondersteuning, en daarmee over het stimuleren van initiatief en samenwerking.
- Het veranderen van het speelveld is soms mogelijk maar kost tijd. Dit duurt soms te lang voor initiatiefnemers.

Perspectieven

- De gemeente wil de mogelijkheid bieden door initiatiefnemers de keuze te geven hoe ze ondersteund willen worden. Ook is toegang tot informatie (kennis, netwerk) en eventueel geld (in de vorm van een lening) mogelijk.
- De gemeente wil met de stad bespreken hoe we dit positief waar kunnen maken.



Een project opzetten: Een bewonersinitiatief, sterk gedreven door een klein team, op zoek naar versterking. Op deze foto staat het Museum van Zuilen (nieuwe locatie).



Een project opzetten: kinderen, en sinds kort ook jongeren, kunnen makkelijker initiatieven aanvragen bij het initiatievenfonds. Bijvoorbeeld voor een (tijdelijke) speelplek in de wijk.



Een project opzetten: Projecten die ruimte nodig hebben kunnen terecht bij het Makelpunt van de gemeente Utrecht. Er worden jaarlijks ongeveer 250 matches gemaakt met aanbieders van ruimte, waarvan ongeveer een derde in gemeentelijk vastgoed als tijdelijk beheer.

5.2 Zeggenschap en verantwoordelijkheden

De vraag neemt toe om als bewoners mee te kunnen beslissen over waar het geld aan uitgegeven wordt binnen hun eigen wijk of buurt. Deze ontwikkeling past binnen een lange traditie van wijkgericht werken, en is continu in ontwikkeling. Daarmee veranderen rollen, maar ook verantwoordelijkheden en betrokkenheid.

De LSA spreekt in hun routekaart specifiek over zeggenschap over buurtbudgetten. Wij zien dat in Utrecht breder: het gaat niet alleen om het financiële kader bij buurten. Denk aan aantallen woningen, parkeernormen, zorg- of onderwijsdoelen, luchtkwaliteit, allemaal zaken die van bovenaf als kader worden meegegeven. Ook hoeft het niet altijd over vraagstukken in een buurt te gaan: ook bij buurtoverstijgende zaken is het beoordelen op kaders van belang.

Niet alle initiatieven raken een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Er zijn ook grote maatschappelijke of zakelijke organisaties, samenwerkingsverbanden en belangengroepen met een coöperatieve insteek. Initiatiefnemers kunnen soms ook bij hen terecht voor ondersteuning en samenwerking.

Verbeterpunten en dilemma's

- Kaders worden op een hoger niveau besloten, op een overkoepelend (landelijk of Europees) belang. De beïnvloedingsruimte op deze kaders is minimaal.
- Meedenken over kaders werkt 'not in my backyard' in de hand.
- Er zijn verschillende vormen van meebeslissen, niet alles past bij elke buurt.
- Budgetruimte voor extra buurtbudget is beperkt. Ondersteuning van complexe beslissingstrajecten kosten meer geld dan beschikbaar is.
- Er is slechts beperkte positieve ervaring met pilots met buurtbudgetten.
- Er is ondersteuning mogelijk door andere partijen op verschillende manieren, maar deze netwerken sluiten nog niet goed aan.



Randvoorwaarden: Er zijn ook grote maatschappelijke of zakelijke organisaties, samenwerkingsverbanden en belangengroepen met een coöperatieve insteek. Via Voor je Stadsie maken initiatieven kans op 'social return' bijdragen van bedrijven die aanbesteden binnen de gemeente Utrecht. Zo ook het project "Koks koken voor Utrecht". Foto van VCUtrecht.



Zeggenschap en verantwoordelijkheden: Rabobank Utrecht heeft een maatschappelijke fonds en een Wijkenplan, beide om maatschappelijke initiatieven duurzaam mogelijk te maken

Perspectieven

- Na uitvoering van het actieprogramma Initiatief gaan we het thema zeggenschap bestuderen en bespreken met de stad, als onderdeel van democratische vernieuwing. We onderzoeken hoe we de beïnvloedingsruimte kunnen vergroten, zonder de verantwoordelijkheid af te schuiven naar andere buurten of wijken.
- We evalueren de verschillende ervaringen en processen met buurtbudgetten. Hiermee willen we beter aansluiten bij buurten waar vraag is naar meer invloed op (buurt)budgetten.
- We willen vormen van meebeslissen over buurtbudgetten verder uitwerken in de vorm van een soort ‘menukaart’.
- Samen met initiatiefnemers en zakelijke of maatschappelijke partners onderzoeken we de mogelijkheden voor een stadsbreed netwerk rondom initiatieven. Het doel van dit netwerk is om kennis, geld en netwerk uit te wisselen en samenwerking te stimuleren.



Zeggenschap en verantwoordelijkheden: Diverse partijen in de stad, zoals Transitiemotor030 en de Utrechtse Ruimtemakers, maken zich hard voor meer zeggenschap en verantwoordelijkheid bij inwoners.

6 Agenda

Actielijn 1. *juli 2021 en verder*
Communiceren en doorontwikkelen bewonersbod en zelfbeheer
We communiceren actiever over de kansen van het bewonersbod (4.2), in verschillende sectoren. We zetten in op kansen voor zelfbeheer van kleinschalig groen (4.1). We maken gebruik van communicatiekanalen van de gemeente en initiatiefnemers in de stad.
We werken continu aan verbeteringen in de bestaande werkwijze. Dit doen we door te monitoren, evalueren en het bijsturen van instrumenten als het bewonersbod, initiatievenfonds en het initiatievennetwerk.

Actielijn 2. *juli 2021 – februari 2022*
Verdere inzet van buurtbudgetten uitwerken
De gemeente wil verschillende processen van toekenning voor buurtbudgetten evalueren, en samen met een aantal actieve buurtbewoners de buurtbudgetten verder uitwerken in vorm van een soort ‘menukaart’.

Actielijn 3. *augustus 2021 – maart 2022*
Samenwerkingsnetwerk versterken
De gemeente ziet kansen in de versterking van een netwerk van zakelijke of maatschappelijke partners in de stad met de gemeente en initiatiefnemers. Dit open netwerk onderzoekt en bespreekt wat mogelijk is in de optimalisatie van samenwerking, kennis, geld en netwerk.
Bij voldoende interesse en deelnemers wordt dit stedelijk netwerk opgericht en worden gezamenlijk precieze doelstellingen bepaald.

Actielijn 4. *oktober 2021 – februari 2022*
Ondersteunen en versoepelen processen
De gemeente wil graag met een aantal (ongeveer 10-15) verschillende initiatiefnemers in de stad op gebied van zelfbeheer (4.1) en projecten (4.4) werken aan de ondersteuning en versoepeling van het proces dat initiatieven doorlopen. De gemeente stelt voor een werkgroep te vormen die binnen vier of vijf maanden voorstellen doet voor bijvoorbeeld onafhankelijke professionele ondersteuning (5.1), soepele start bij initiatieven, accounthouderschap, experimenten in regel-vermindering.
De gemeente wil daarnaast kleine experimenten doen op gebied van samenwerking tussen de gemeente en initiatiefnemers bij ontwerpvraagstukken (4.3).

Actielijn 5. *december 2021 – maart 2022*
Doorontwikkelen participatie en inclusie bij initiatieven
De gemeente wil samen met een diverse groep initiatiefnemers in de stad een werkgroep oprichten die zich bezighoudt met het gelijke speelveld tussen de bewoners onderling. De werkgroep doet voorstellen hoe om te gaan met vraagstukken over inclusiviteit bij zelfbeheer (4.1), participatievereisten bij een eigen visie of ontwerp (4.3), strijdige initiatieven en daaruit volgende spanningen in een buurt of wijk en vermeerdering van initiatieven uit bepaalde groepen van de samenleving die nu met weinig of geen initiatiefprojecten (4.4) komen.

Actielijn 6. *november 2022 – 2023*
Verdiepen vraagstuk zeggenschap
De gemeente wil na de ervaringen met bovenstaande agendapunten nadenken over de vervolgstap over zeggenschap en over democratische vernieuwing (5.2).
Hierbij gaat het over vergroting van beïnvloedingsruimte in de stad. Hierbij hebben we aandacht voor financiële kaders en collectieve belangen. Ook kijken we naar de rol en verantwoordelijkheid van de gemeenteraad. We leren daarbij van andere steden of regio’s.
De gemeente wil deze vervolgstap oppakken met de partijen in de stad die hier kennis en ervaring in hebben. Dan denken we aan partijen als de Transitiemotor, LSA en de Ruimtemakers. En met initiatiefnemers en inwoners die nog minder ervaren zijn in democratiseringsvraagstukken.



Inwoners van alle leeftijden en alle wijken zetten zich in voor een groene stad zonder zwerfafval.

Colofon

Uitgave
Vervolg actieprogramma
Samen stad maken: Initiatief

Versie datum
29 april 2021

In opdracht van
Wijken, gemeente Utrecht

Internet
www.utrecht.nl/participatie

Rapportage
Samen stad maken

Informatie
participatie@utrecht.nl

Noot
Een aantal foto’s van bijeenkomsten in dit actieprogramma zijn gemaakt vóór corona.